



El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II

FERNAND BRAUDEL



Fernand Braudel (1902-1985) fue uno de los historiadores franceses más importantes del siglo XX. Impartió cátedra en el Collège de France y fue miembro de la École Pratique des Hautes Études. Se le considera entre los máximos exponentes de la corriente conocida como la Escuela de los Annales, que revolucionó el pensamiento histórico posterior a la segunda Guerra Mundial. Publicó numerosas obras, entre las que destacan sus trabajos sobre la historia del Mediterráneo.



SECCIÓN DE OBRAS DE HISTORIA

EL MEDITERRÁNEO Y EL MUNDO
MEDITERRÁNEO EN LA ÉPOCA DE FELIPE II

Traducción de
Mario Monteforte Toledo, Wenceslao Roces y Vicente Simón

Hasta nuestros días, no se ha descubierto en el Nuevo Mundo ningún Mediterráneo como el que hay entre Europa, Asia y África...

J. Acosta, *Hist. nat. de las Indias*, 1588, p. 94.



FIGURA 1. *Alturas y depresiones sobre y bajo el nivel del mar representadas con intervalos de 500 metros* (mapa de Jacques Bertin).

FERNAND BRAUDEL

El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II

Tomo primero



FONDO DE CULTURA ECONÓMICA

Primera edición en francés, 1949

Primera edición en español, 1953

Segunda edición en francés, corregida y aumentada, 1966

Segunda edición en español (FCE, España), 1976

Primera edición electrónica, 2016

© 1949, 1966, Librairie Armand Colin, París

Título original: *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*

D. R. © 1953, Fondo de Cultura Económica

Carretera Picacho-Ajusco, 227; 14738 Ciudad de México



www.fondodeculturaeconomica.com

Comentarios:

editorial@fondodeculturaeconomica.com

Tel. (55) 5227-4672

ISBN 978-607-16-3512-9 (mobi)

Hecho en México - *Made in Mexico*

*A Lucien Febvre,
siempre presente,
en prueba
de reconocimiento
y afecto filial*

PREFACIO A LA PRIMERA EDICIÓN ESPAÑOLA

En la introducción y en la conclusión general de la edición francesa de esta obra, que se reproducen en ésta, he tratado de justificar puntualmente su estructura general. El lector a quien interesen los problemas metodológicos puede atenerse a ellas. Le será fácil juzgar por sí mismo sobre lo atinado o lo peligroso de la solución adoptada. Si la nueva historia debe ser, como creo, una reconstrucción del pasado captado en toda su amplitud y en toda su complejidad, tendrá que incorporar en sus cuadros y explicaciones la obra entera, tan rica, de las ciencias sociales, sus vecinas. Por consiguiente, el historiador tendrá que ser, desde luego, historiador, pero también y a un tiempo economista, sociólogo, antropólogo y hasta geógrafo. En este alcance imperialista de lo social (en el sentido amplio de la palabra), no nos extrañemos de que el historiador encuentre ante sí dificultades en verdad insuperables que hacen que la realidad de la vida humana, tanto en el presente como en el pasado, deba captarse en talleres diferentes, por ciencias particulares, y abordarse, en suma, simultáneamente por varios lados. Ninguna inteligencia puede captar hoy la realidad social de una vez y en toda su viviente amplitud.

Este libro presenta un triple retrato del prestigioso Mediterráneo del siglo XVI, pero las tres imágenes sucesivas, la de sus constantes, la

de sus tardíos movimientos y la de su historia tradicional atenta a los acontecimientos y a los hombres, los tres aspectos se refieren, en realidad, a una misma y única existencia. El lector tendrá que combinar las sucesivas imágenes de este libro, y ayudar así al autor a reconstruir la unidad de un complicado destino, que sólo le ha sido posible captar y evocar volviendo a él hasta tres veces. Era complicada una tarea consistente en sobrepasar los métodos habituales, en no conformarse sólo con las falsas perspectivas de la historia tradicional y en buscar, en el movimiento eterno de la vida, lo que cambia con rapidez o con lentitud, a veces con demasiada lentitud.

Pero no quiero defender una vez más mi solución. Conozco sus ventajas, que me sedujeron, pero no ignoro sus defectos ni sus riesgos. No todos los escollos —dicho sea en lengua marinera— han sido evitados. ¿Extrañará a alguien?

En el umbral de este libro (tan diferente en muchos puntos de su original francés, pues ha sido rigurosamente revisado y enriquecido), sólo querría expresar con sencillez mi reconocimiento a todos los amigos mexicanos de origen o de adopción que han hecho posible la presente edición en español en la magnífica colección del Fondo de Cultura Económica. Mi reconocimiento se debe en primer lugar al director de tan importante editorial, doctor Arnaldo Orfila Reynal, y casi al mismo tiempo, al magnífico conocedor de la literatura y de la lengua francesas que es el profesor don Manuel Pedroso, a quien agradezco su cariño por este libro desde que apareció y que ha contribuido tan amistosa y eficazmente a su conocimiento. Por idénticas razones estoy agradecido al doctor Eduardo Villaseñor y al diligente bibliógrafo don Felipe Teixidor. No puedo olvidar tampoco la benévola atención que a mi obra y a mí mismo nos ha dispensado el profesor don Jesús Silva Herzog, el admirable maestro de la Escuela Nacional de Economía, el “buen maestro” de alma sensible, incansable en su misión de guiar a las inteligencias jóvenes y a los aprendices de todas las edades en el

conocimiento de la economía y de México. Si una obra pudiera dedicarse dos veces, su nombre figuraría en la proa de este pesado navío.

Permítaseme agregar en esta lista los nombres de algunos otros queridos amigos a quienes evoco de buen grado en estas páginas preliminares para que sea venturoso el camino de mi libro a través de las tierras y los mares de lengua española: don Alfonso Reyes, a quien quiero y admiro; don Jaime Torres Bodet, a quien tanto deben la cultura hispánica y la cultura francesa; don José Miranda, el erudito especialista en el siglo XVI mexicano; don Arturo Arnaiz y Freg, mi joven colega de la Universidad de México, apasionado por la historia económica y social de su país; mi ilustre amigo el profesor don Pedro Bosch-Gimpera; mis jóvenes alumnos don Pablo González Casanova y don Ernesto de la Torre Villar, que por escucharme fueron a París. Gracias también a mis traductores don Mario Monteforte Toledo y el doctor don Wenceslao Roces; a la ilustradora doña Elvira Gascón; a don Francisco González Aramburo y a don Julián Calvo, que han contribuido entre todos a llevar a buen puerto un trabajo largo y difícil.

Me alegro de que mi libro sea una consecuencia de todos esos esfuerzos afectuosos y de que nazca bajo el signo de la amistad. Me alegro por mí mismo, pero también por mi patria y por mis colegas, los historiadores e intelectuales de Francia. En efecto, me parece indudable que los méritos de este libro, señalados por la crítica fuera de Francia, deben inscribirse en el activo del país donde he vivido y pensado, en el activo de una manera de pensar que no es exclusivamente mía. Suelo repetir lecciones aprendidas desde hace mucho, suelo prolongar ideas afines. Los defectos de esta obra, en cambio, deben cargarse exclusivamente en mi cuenta. Me alegro, pues, de que, por encima de mi persona, a través de este libro que he compuesto con cuidado y con cariño, algo del pensamiento histórico francés sea difundido por todo el universo hispánico, gracias al poder de difusión de esa casa activa, admirable y simpática que es el

Fondo de Cultura Económica.

Fernand Braudel

México, 12 de noviembre de 1953

PRÓLOGO A LA PRIMERA EDICIÓN FRANCESA

Amo apasionadamente al Mediterráneo, tal vez porque, como tantos otros, y después de tantos otros, he llegado a él desde las tierras del norte. Le he dedicado largos y gozosos años de estudios, que han sido para mí bastante más que toda mi juventud. Confío en que, a cambio de ello, un poco de esta alegría y mucho de su luz se habrán comunicado a las páginas de este libro. El ideal sería, no cabe duda, poder manejar a gusto de uno al personaje de nuestro libro, no perderle de vista un solo instante, recordar constantemente, a lo largo de todas las páginas, su gran presencia. Pero, por desgracia o por fortuna, nuestro oficio no tiene ese margen de admirable agilidad de la novela. El lector que desee abordar este libro como a mí me gustaría que lo abordase hará bien en aportar a él sus propios recuerdos, sus visiones precisas del mar interior, coloreando mi texto con sus propias tintas y ayudándome activamente a recrear esta vasta presencia, que es lo que me he esforzado en hacer en la medida en que he podido... Creo que este mar, como cada cual pueda verlo y amarlo, sigue siendo el más valioso de los documentos para ilustrar su vida pasada. Aunque no haya retenido más idea que ésta de las enseñanzas recibidas de los geógrafos que tuve por maestros en la Sorbona, la he hecho mía

con una tenacidad que da su tónica y su sentido a mi obra.

Tal vez alguien piense, y con razón, que otro ejemplo más sencillo que el del Mediterráneo me habría permitido destacar con mayor fuerza los nexos permanentes que unen la historia al espacio, sobre todo si se tiene en cuenta que, visto a la escala del hombre, el mar interior del siglo XVI era aún mucho más vasto que en nuestros días. Es un personaje complejo, embarazoso, difícil de encuadrar. Escapa a nuestras medidas habituales. Inútil querer escribir su historia lisa y llana, a la manera usual: “nació el día tantos de tantos...”; inútil tratar de exponer la vida de este personaje buenamente, tal y como las cosas sucedieron... El Mediterráneo no es siquiera *un* mar; es, como se ha dicho, un “complejo de mares”, y de mares, además, salpicados de islas, cortados por penínsulas, rodeados de costas ramificadas. Su vida se halla mezclada a la tierra, su poesía tiene mucho de rústica, sus marinos son, cuando llega la hora, campesinos tanto como hombres de mar. El Mediterráneo es el mar de los olivos y los viñedos, tanto como el de los estrechos barcos de remos o los navíos redondos de los mercaderes, y su historia no puede separarse del mundo terrestre que lo envuelve, como la arcilla que se pega a las manos del artesano que la modela. *Lauso la mare a tente'n terro* (“Elogia el mar y quédate en tierra”), dice un proverbio provenzal. Por ello cuesta trabajo saber, exactamente, qué clase de personaje histórico es este Mediterráneo: necesitamos, para llegar a averiguarlo, poner en la empresa mucha paciencia, revolver muchos papeles y exponernos, evidentemente, a ciertos errores inevitables. Nada más nítido que el Mediterráneo del oceanógrafo, o el del geólogo, o el del geógrafo: trátase de campos de estudio bien deslindados, jalonados y marcados por sus etiquetas. No así el Mediterráneo de la historia. Cien advertencias autorizadas nos previenen y ponen en guardia: el Mediterráneo no es esto, ni es aquello, ni lo de más allá; no es un mundo que se baste a sí mismo, no un

prado con lindes bien definidas. Desgraciado, diríamos nosotros, aleccionados por la experiencia, desgraciado del historiador que crea que esta cuestión prejudicial ni se plantea, que el Mediterráneo es un personaje histórico que no hay por qué definir, que se halla definido desde hace mucho tiempo, como algo claro y nítido, que cabe reconocer a primera vista y que podemos captar sin más que recortar la historia universal, siguiendo la línea de puntos de sus contornos geográficos. ¿De qué sirven estos contornos para nuestras investigaciones?

¿Podríamos, en efecto, escribir la historia de este mar, aunque sólo fuese durante un periodo de cincuenta años, haciéndola detenerse, por una punta, en las Columnas de Hércules, y por la otra, en el pasillo marítimo cuyos bordes vigilaba ya la antigua Ilión? Y estos problemas del encuadramiento, los primeros que se nos plantean, traen en seguida consigo todos los demás: delimitar es definir, analizar, reconstruir y, cuando haga falta, elegir, incluso adoptar una filosofía de la historia.

Es cierto que tenemos ante nosotros, para ayudarnos en esta empresa, una masa portentosa de artículos, de memorias, de libros, de publicaciones, de estudios, unos de historia pura y otros, no menos interesantes, escritos por nuestros vecinos, los etnógrafos, los geógrafos, los botánicos, los geólogos, los especialistas en tecnología... No hay en el mundo ámbito mejor esclarecido, más cargado de humanidad, mejor inventariado que este del mar interior y el de las tierras iluminadas por su reflejo. Pero, hay que decirlo, aun a trueque de pasar por ingratos a los ojos de nuestros antecesores: esta masa de publicaciones abruma al investigador como una lluvia de ceniza. Muchos de estos estudios hablan en un lenguaje pretérito, anticuado en más de un respecto. Lo que les interesa no es el vasto mar, sino tal o cual minúsculo trozo de su gran mosaico, no su extensa y agitada vida, sino los actos o los gestos de los príncipes y los

ricos, un polvo de hechos menudos, que nada tiene que ver con la poderosa y lenta historia que a nosotros nos preocupa. Muchos de estos estudios necesitan ser revisados, reajustados para encuadrarlos dentro del conjunto, removidos para infundirles nueva vida.

No cabe tampoco trazar la historia de este mar sin el conocimiento exacto de las vastas fuentes de sus archivos. Tarea ésta que parece superior a las fuerzas del historiador aislado. No hay, en el siglo XVI, Estado mediterráneo cuyos cartularios no estén, por lo general, repletos de documentos salvados de los incendios, de los sitios, de las calamidades de todas clases por las que pasó el mundo mediterráneo. Para inventariar y clasificar estas fuentes auténticas, para sondear estas minas del más bello oro histórico, harían falta, no ya una vida, sino veinte vidas, veinte investigadores, consagrado cada uno de ellos a esta tarea con su vida propia. Tal vez llegue el día en que no se trabaje en las canteras de la historia con nuestros métodos de pequeños artesanos... Ese día, acaso sea dable escribir la historia general sobre los textos originales, y no, como hoy suele hacerse, sobre libros más o menos de primera mano. Huelga decir que, por muy amplio que mi esfuerzo haya sido en este punto, no he podido consultar, ni mucho menos, todos los documentos de los archivos que he tenido a mano; que mi libro se basa en una investigación forzosamente parcial; que sé de antemano que sus conclusiones serán revisadas, discutidas, desplazadas por otras, y que deseo que así sea. Así progresa y tiene que progresar la historia.

Por otra parte, y por su propia naturaleza, por sus realidades técnicas, por su situación cronológica poco favorable entre las últimas grandes llamaradas del Renacimiento y de la Reforma y esa época dura y ya de repliegue que ha de ser el siglo XVII (digamos también entre dos tajos de historia), el Mediterráneo de la segunda mitad del siglo XVI es, indudablemente, como

escribía Lucien Febvre, “un tema engañosamente hermoso”. ¿Hace falta señalar el interés que encierra? No creemos que carezca de utilidad saber qué sucede en el mar interior en los umbrales de la época moderna, en el momento en que el mundo deja de girar en torno de él, de vivir para él, con él y ajustándose a su ritmo. La decadencia inmediata de este mar y de este mundo, de que tanto se habla, no me parece un hecho probado; o, más exactamente, todo parece demostrar lo contrario. Pero, al margen de este drama, tengo para mí que todos los problemas planteados por el Mediterráneo son de una excepcional riqueza humana y que interesan, por tanto, a historiadores y no historiadores. Y creo, incluso, que estos hechos ayudan también a iluminar el tiempo presente, que no se hallan desprovistos de “utilidad”, en el sentido estricto de la palabra, tal como Nietzsche la exigía de la misma historia.

No voy a extenderme más sobre el aliciente y las tentaciones que este tema encierra. Sus insidias, quiero decir sus dificultades, sus traiciones, ya las he enumerado. Añadiré, si acaso, otra, a saber: que no he podido contar, entre nuestras obras de historia, con ninguna que me brindara una guía segura. Un estudio histórico centrado sobre un espacio líquido encierra todos los encantos, pero también, y más todavía, todos los peligros de una novedad. Ante una balanza cuyos dos platillos, igualmente cargados, se equilibraban, ¿habré tenido razón al inclinarme, a la postre, por el lado del riesgo, al creer, atentando contra la prudencia, que valía la pena correr la aventura?

Puede servirme de excusa la historia misma de este libro. Cuando lo emprendí, en 1923, fue bajo la forma clásica, indudablemente más prudente, de un estudio consagrado a la historia mediterránea de Felipe II. Mis maestros de entonces lo elogiaron mucho. Lo veían encuadrado dentro de los marcos de aquella historia diplomática bastante indiferente a las conquistas de la geografía, poco atenta (como la diplomacia misma con

harta frecuencia) a la economía y a los problemas sociales; bastante desdeñosa para los grandes hechos de la civilización, las religiones, así como las letras y las artes, los grandes testigos de toda historia digna de su nombre; de aquella historia diplomática que, arrellanada en su *parti pris*, no se dignaba mirar más allá de las oficinas de las cancillerías, para contemplar las realidades de la vida, espesa y fecunda. Explicar la política del Rey Prudente significaba, ante todo, sopesar las responsabilidades que, en la elaboración de esta política, les cabían al soberano y a sus consejeros y las que incumbían al papel de las cambiantes circunstancias; equivalía a determinar los grandes factores y los factores de menor importancia; a reconstruir el mapa general de la política mundial de España, de la que el Mediterráneo no fue más que un sector, y no por cierto privilegiado.

Al llegar la década de 1580, la fuerza de España se vio, en efecto, empujada de golpe hacia el Atlántico. Era aquí, consciente o no del peligro, donde el vasto imperio de Felipe II tenía que hacerle frente y defender su existencia amenazada. Un poderoso movimiento bascular lo empujaba hacia sus destinos oceánicos. Interesarse por este juego subterráneo, por esta física de la política de España, anteponiendo estas investigaciones a la clasificación de las responsabilidades de un Felipe II o de un don Juan de Austria, pensando, además, que estos grandes personajes, pese a las ilusiones que pudieran hacerse, fueron con frecuencia juguetes tanto como actores de los acontecimientos, equivalía ya a salirse de los cuadros tradicionales de la historia diplomática; preguntarse, en fin, si el Mediterráneo no había tenido, por encima de este lejano y agitado juego de España como potencia (juego bastante gris, por lo demás, si dejamos a un lado el gran acto pasional de Lepanto), su historia propia, su destino, su poderosa vida, y si esta vida no merecía otra cosa que el papel de un pintoresco telón de fondo; equivalía a dejarse

llevar de la tentación de este inmenso y peligroso tema que a la postre me ha aprisionado.

¿Cómo podía no darme cuenta de ello? ¿Cómo perseguir, de archivo en archivo, el documento revelador, sin tener los ojos bien abiertos a esta vida, tan diversa y animada? ¿Cómo no volver la atención, ante tantas actividades nutricias y heterogéneas, a aquella historia económica y social, revolucionaria, que un puñado de trabajadores se esforzaba por elevar, en Francia, al rango que nadie le disputaba ya ni en Alemania ni en Inglaterra, ni en los Estados Unidos, ni siquiera en Bélgica, tan cercana a nosotros, o en Polonia? Captar la historia del Mediterráneo en su masa compleja era seguir el consejo de estos hombres, ponerse a la sombra de su experiencia, acudir en su ayuda, tomar partido por una forma nueva de historia, repensada y elaborada dentro de nuestras fronteras y que merece trasponerlas; una historia imperialista, sí, no cabe duda, consciente de sus problemas y de sus posibilidades, pero deseosa también, por hallarse obligada a romper con ellas, de destruir las formas antiguas, con más o menos justicia, por lo demás, pero esto ¡qué importa! ¿No era una excelente ocasión, al tratar de un personaje que no encaja en ninguno de los moldes establecidos, para aprovecharse de su masa, de sus exigencias, de sus resistencias y de sus celadas, pero también de su brío, en el intento de construir la historia de otro modo del que nuestros maestros nos han enseñado?

Toda obra se siente revolucionaria y pretende ser una conquista, se esfuerza en serlo. El Mediterráneo nos habría prestado un gran servicio, aunque sólo hubiese sido por eso, por obligarnos a salir de nuestra rutina.

Este libro se divide en tres partes, cada una de las cuales es, de por sí, un intento de explicación de conjunto.

La primera trata de una historia casi inmóvil, la historia del

hombre en sus relaciones con el medio que le rodea; historia lenta en fluir y en transformarse, hecha no pocas veces de insistentes reiteraciones y de ciclos incesantemente reiniciados. No he querido olvidarme de esta historia, casi situada fuera del tiempo, en contacto con las cosas inanimadas, ni contentarme tampoco, a propósito de ella, con las tradicionales introducciones geográficas de los estudios de historia, inútilmente colocadas en los umbrales de tantos libros, con sus paisajes minerales, sus trabajos agrícolas y sus flores, que se hacen desfilar rápidamente ante los ojos del lector, para no volver a referirse a ellos a lo largo del libro, como si las flores no rebrotaran en cada primavera, como si los rebaños se detuvieran en sus desplazamientos, como si los barcos no tuviesen que navegar sobre las aguas de un mar real, que cambia con las estaciones.

Por encima de esta historia inmóvil se alza una historia de ritmo lento: la historia estructural de Gaston Roupnel, que nosotros llamaríamos de buena gana, si esta expresión no hubiese sido desviada de su verdadero sentido, una historia *social*, la historia de los grupos y las agrupaciones. Cómo este mar de fondo agita el conjunto de la vida mediterránea es lo que me he esforzado por exponer en la segunda parte de mi libro, estudiando sucesivamente las economías y los Estados, las sociedades y las civilizaciones e intentando, por último, poner de manifiesto, para esclarecer mejor mi concepción de la historia, cómo todas estas fuerzas profundas entran en acción en los complejos dominios de la guerra. Pues la guerra no es, como sabemos, un dominio reservado exclusivamente a las responsabilidades individuales.

Finalmente, la tercera parte, la de la historia tradicional o, si queremos, la de la historia cortada, no a la medida del hombre, sino a la medida del individuo, la historia de los acontecimientos, de François Simiand: la agitación de la

superficie, las olas que alzan las mareas en su potente movimiento. Una historia de oscilaciones breves, rápidas y nerviosas. Ultrasensible por definición, el menor paso queda marcado en sus instrumentos de medida. Historia que tal y como es, es la más apasionante, la más rica en humanidad, y también la más peligrosa. Desconfiemos de esta historia todavía en ascuas, tal como las personas de la época la sintieron y la vivieron, al ritmo de su vida, breve como la nuestra. Esta historia tiene la dimensión tanto de sus cóleras como de sus sueños y de sus ilusiones.

En el siglo XVI, después del verdadero Renacimiento, viene el Renacimiento de los pobres, de los humildes, afanosamente entregados a la faena de escribir, de contarse las cosas, de hablar de los otros. Toda esta preciosa balumba de papeles es harto deformante, invade abusivamente este tiempo perdido, ocupa en él un lugar que desentona de la verdad. El lector que se dedicara a leer los papeles de Felipe II, como si estuviera sentado en el sitio de éste, se vería transportado a un mundo extraño, al que le faltaría una dimensión; a un mundo poblado, sin duda, de vivas pasiones: a un mundo ciego, como todo mundo vivo, como el nuestro, despreocupado de las historias de profundidad, de esas aguas vivas sobre las cuales boga nuestra barca, como un navío borracho, sin brújula.

Un mundo peligroso, diríamos nosotros, pero cuyos sortilegios y cuyos maleficios hubiéramos conjurado de antemano, al fijar aquellas grandes corrientes subterráneas y a menudo silenciosas cuyo sentido sólo se nos revela cuando abrazamos con la mirada grandes periodos de tiempo. Los acontecimientos resonantes no son, con frecuencia, más que instantes fugaces, en los que se manifiestan estos grandes destinos y que sólo pueden explicarse gracias a ellos.

Hemos llegado, así, a una descomposición de la historia por

pisos. O, si se quiere, a la distinción, dentro del tiempo de la historia, de un tiempo geográfico, de un tiempo social y de un tiempo individual. O, si se prefiere esta otra fórmula, a la descomposición del hombre en un cortejo de personajes. Tal vez sea esto lo que menos se me perdonará, aunque afirme, defendiéndome de antemano, que también los recortes tradicionales fraccionan la historia viva y sustancialmente una; aunque sostenga, en contra de Ranke o de Karl Brandi, que la historia-relato no es un método, o no es el método objetivo por excelencia, sino también una filosofía de la historia: aunque asevere, y demuestre más adelante, que estos planos superpuestos no pretenden ser otra cosa que medios de exposición y no me abstenga, ni mucho menos, de pasar de uno al otro, sobre la marcha... Pero ¿para qué alegar? Si alguien me reprocha que no he sabido ensamblar los elementos de este libro, espero que encontrará en él, por lo menos, piedras convenientemente cortadas, conforme a las reglas de nuestras canteras.

Espero, también, que nadie me echará en cara mis excesivas ambiciones, el deseo y la necesidad que he sentido de ver las cosas en grande. No creo que la historia esté condenada a no estudiar más que los huertos sólidamente cercados. Si así lo hiciera, ¿no faltaría a uno de sus deberes actuales, que es también el de contestar a los angustiosos problemas de la hora, el de mantenerse en contacto con las ciencias, tan jóvenes, pero tan imperialistas también, del hombre? ¿Puede existir, en este año de 1946, un humanismo actual, sin historia ambiciosa, consciente de sus deberes y de sus inmensos poderes? “Es el miedo a la gran historia el que ha matado la gran historia”, escribía Edmond Faral, en 1942. ¡Ojalá pueda vivir!

La lista de aquellos de quienes me siento deudor es larga. Para ser completa, exigiría un volumen entero. Citaré solamente los nombres esenciales. Mi gratitud se vuelve, ante todo, hacia mis

maestros de la Sorbona de hace veinte años: Albert Demangeon, Émile Bourgeois, Georges Pagès, Maurice Holleaux y Henri Hauser, a quien debo mi primera orientación hacia la historia económica y social y cuya viva amistad me ha sostenido y reconfortado constantemente. En Argel, me ha servido de mucho la amistosa ayuda de Georges Yver, de Gabriel Esquer, de Émile-Félix Gautier y de René Lespès; y, en 1931, tuve el placer de oír allí las maravillosas enseñanzas de Henri Pirenne.

Quiero dar las gracias muy especialmente a los archiveros españoles, que tanto me han ayudado en mis investigaciones y que fueron mis primeros maestros de hispanismo: Mariano Alcocer, Ángel de la Plaza, Miguel Bordonau, Ricardo Magdaleno, Gonzalo Ortiz... Los recuerdo a todos con placer, y recuerdo nuestras discusiones en Simancas, capital “histórica” de España. En Madrid, Francisco Rodríguez Marín me acogió con su gracia de príncipe del espíritu... Expreso también mi agradecimiento a los archiveros italianos, alemanes y franceses, a quienes abrumé de consultas, en el curso de mis investigaciones. Y debo mencionar aparte, en este capítulo de gracias, al señor Truhelka, reputado astrónomo e incomparable archivero de Dubrovnik, el gran amigo de mis viajes a través de los archivos y las bibliotecas.

También es muy larga, y dispersa por varios países, la lista de mis colegas y de mis estudiantes en Argel, São Paulo y París, que, en una medida o en otra, me aportaron su ayuda. Debo dar las gracias, especialmente, a Earl J. Hamilton, Marcel Bataillon, Robert Ricard y André Aymard, quienes me prestaron su valioso concurso por diversos conceptos. Entre mis camaradas de cautiverio quiero citar a dos, que se asociaron a mis trabajos: Maître Addé-Vidal, abogado en la corte de Apelación de París, y Maurice Rouge, urbanista y a ratos historiador. Y no olvido tampoco la ayuda que jamás me ha regateado el pequeño grupo de la *Revue Historique* —Maurice Crouzet y Charles-André

Julien—, en los tiempos en que Charles Bémont y Louis Eisenmann protegían allí nuestra agresiva juventud.

Pero la mayor parte de mis deudas de gratitud es la que tengo con los *Annales*, con su enseñanza y con su espíritu. Sabido es que procuro hacer honor a ella lo mejor que puedo. Antes de la guerra, sólo pude mantener un primer contacto con Marc Bloch. Creo poder asegurar, sin embargo, que he procurado captar hasta los más pequeños detalles de su rico pensamiento.

¿Puedo añadir, por último, que este trabajo que el lector tiene entre sus manos no habría llegado a terminarse tan pronto a no haber sido por la afectuosa y enérgica solicitud de Lucien Febvre? Sus estímulos y sus consejos me ayudaron a salir de una larga zozobra con respecto a la razón de ser del empeño en que me había metido. Es casi seguro que a no ser por él, me habría engolfado una vez más en mis investigaciones y en mis legajos. El inconveniente de las empresas demasiado ambiciosas es que se pierde uno en ellas, a veces con complacencia.¹

Mayo de 1946

PRÓLOGO A LA SEGUNDA EDICIÓN FRANCESA

He dudado mucho antes de reeditar *El Mediterráneo*. Algunos de mis amigos me aconsejaban que no cambiase nada, ni una palabra, ni una coma, arguyendo que no debía alterar un texto ya clásico. ¿Era justo que escuchase sus palabras? Con el aumento de nuestros conocimientos y los progresos de las ciencias sociales, vecinas de las históricas, los libros de historia envejecen hoy con mucha mayor rapidez que ayer. Basta que transcurran unos instantes para que su vocabulario quede anticuado, su novedad pase a ser tópica, y las explicaciones que ofrece, cuestionables.

Por otra parte, *El Mediterráneo* no data, en realidad, de 1949, año de su publicación, ni tampoco de 1947, año en que se defendió, como tesis, en la Sorbona. El libro, si no escrito enteramente, estaba redactado en sus grandes líneas desde 1939, es decir, coincidiendo en la fecha con el final de la primera y deslumbrante juventud de los *Annales* de Marc Bloch y de Lucien Febvre, de los cuales es resultado directo. Así pues, el lector hará bien en no dejarse confundir por algunos de los argumentos que aparecen en el prólogo de la primera edición, y que son ataques contra posiciones viejas, olvidadas hoy en el mundo de la investigación, si no en el de la enseñanza. Nuestra

polémica de ayer persigue, pues, fantasmas del pasado.

Muy pronto advertí que una nueva edición implicaba una seria y extensa —si no total— revisión del texto, una puesta al día que no se podía limitar a la inclusión de aquellos mapas, esquemas, gráficas e ilustraciones que las dificultades materiales que imperaban en 1949 me habían impedido publicar. Las correcciones, las adiciones y las refundiciones son, a veces, muy considerables, dado que he debido tener en cuenta no sólo los nuevos conocimientos, sino algo que es mucho más importante: las nuevas problemáticas. Algunos capítulos han tenido que ser escritos de punta a cabo.

Toda labor de síntesis —como tantas veces repetía Henri Pirenne— provoca una nueva ola de investigaciones especializadas. Tales investigaciones no han faltado, siguiendo la estela de mi libro. Comenzaron tras mis pasos, pero hoy me han arrollado. Necesitaría páginas y páginas para dar cuenta del inmenso trabajo que se ha llevado a cabo desde 1949, en terrenos que conciernen directamente a esta obra, con los libros y estudios, publicados o no, de Ömer Lütfi Barkan y sus alumnos, de Julio Caro Baroja, de Jean-François Bergier, de Jacques Berque, de Ramón Carande, de Álvaro Castillo Pintado, de Federico Chabod, de Huguette y Pierre Chaunu, de Carlo M. Cipolla, de Gaetano Cozzi, de Jean Delumeau, de Alphonse Dupront, de Elena Fasano, de René Gascón, de José Gentil da Silva, de Jacques Heers, de Emmanuel Le Roy Ladurie, de Vitorino Magalhães Godinho, de Hermann Kellenbenz, de Henry Lapeyre, de Robert Mantran, de Felipe Ruiz Martín, de Frédéric Mauro, de Ruggiero Romano, de Raymond de Roover, de Frank Spooner, de Iorjo Tadić, de Alberto Tenenti, de Valentín Vázquez de Prada, de Pierre Vilar, y, finalmente, los trabajos del grupo formado por el llorado Jaime Vicens Vives y sus extraordinarios alumnos. He participado, a veces muy de cerca, en la elaboración de estos trabajos.

Por lo que a mí se refiere, he añadido mucho a la información de la primera edición, en el curso de continuas investigaciones y lecturas en los archivos y bibliotecas de Venecia, Parma, Módena, Florencia, Génova, Nápoles, París, Viena, Simancas, Londres, Cracovia y Varsovia.

Ha habido que integrar todo el material recolectado, y entonces se me han presentado insidiosas cuestiones de método, como inevitablemente había de suceder en un libro de estas proporciones que toma como tema el espacio mediterráneo, considerándolo en sus más vastos límites o abarcando todos los aspectos de su densa y rica existencia. Aumentar la información trae necesariamente consigo el desplazamiento o la eliminación de los antiguos problemas, y la inevitable aparición de otros nuevos, cuyas soluciones se vislumbran difíciles y poco precisas. Por otra parte, durante los quince años que separan esta nueva edición de la redacción inicial, también el autor ha cambiado. Por ello resultaba imposible tocar el libro sin alterar automáticamente el equilibrio de ciertos razonamientos, e incluso la articulación mayor en torno de la cual se había estructurado toda la obra: la dialéctica espacio-tiempo (historia-geografía), que era la justificación original del libro. Me he visto obligado, esta vez, a acentuar perspectivas que apenas había esbozado en el primer texto. La economía, las ciencias políticas, una determinada concepción de las civilizaciones, y un estudio demográfico más atento son los puntos que más me han solicitado. He multiplicado aquellas nuevas perspectivas que, si no me equivoco, arrojan una luz nueva en la misma médula del libro.

Sin embargo, el problema básico continúa siendo el mismo. Es el problema con el que se enfrenta toda empresa histórica: ¿Es posible aprehender, de una forma u otra, al mismo tiempo, una historia que se transforma rápidamente —cambios tan continuos como dramáticos— y otra, subyacente, esencialmente

silenciosa, indudablemente discreta, casi ignorada por quienes la presencian y la viven y que soporta casi inmutable la erosión del tiempo? Esta contradicción decisiva, que debe ocupar siempre el centro de nuestros pensamientos, se revela como un magnífico instrumento de conocimiento y de investigación. Aplicable a todos los aspectos de la vida, reviste necesariamente diferentes formas según sean los términos de la comparación.

Los historiadores se han habituado cada vez más a describir esta contradicción en términos de *estructuras* y *coyunturas*, las primeras denotando realidades a largo plazo, y a corto plazo las segundas. Es evidente que existen diferentes clases de estructuras, y lo mismo ocurre con las coyunturas, variando unas y otras en sus duraciones. La historia acepta y descubre múltiples explicaciones, y lo hace por desplazamientos verticales, de un plano temporal a otro. Y en cada plano se producen también conexiones y correlaciones horizontales. Esto es lo que ya explicaba, aunque en términos más simples e inequívocos, el prólogo de la primera edición, donde, además, doy cuenta de mis intenciones originales y explico la sucesión de los capítulos de este libro.

19 de junio de 1963

Los mapas y diagramas de esta segunda edición han sido trazados, siguiendo mis indicaciones, en el Laboratorio de Cartografía de la VI Sección de la École de Hautes Études, bajo la supervisión de Jacques Bertin. Quiero expresar mi agradecimiento a la señorita Marthe Briata, a la señora Marianne Mahn, a A. Tenenti y a M. Keul por la ayuda que me han prestado cotejando la bibliografía y leyendo las pruebas.

PRIMERA PARTE

LA INFLUENCIA DEL MEDIO AMBIENTE

COMO su título indica, la primera parte de este libro se centra en torno de la geografía. Pero es una geografía muy *sui generis*, atenta especialmente a cuanto concierne a los factores humanos. Y no sólo eso: es también un intento de dar con una particular especie de historia.

Aun en el caso de haber contado con datos más numerosos y perfectamente fechados, no nos habríamos podido contentar con una investigación sobre la geografía humana, limitada estrictamente al periodo que va del año 1550 al año 1600, ni siquiera en el caso de haberla emprendido con la falaz intención de llegar a una explicación determinista. Y dado que ni mucho menos disponemos de testimonios completos, y que ni siquiera han sido recogidos sistemáticamente por los historiadores, no nos queda otra posibilidad, si queremos iluminar ese corto instante de la vida mediterránea que va de 1550 a 1600, sino la de interpolar y analizar imágenes, paisajes y realidades de otras épocas, sean anteriores o posteriores; y algunas son tan posteriores, que las hemos sacado del tiempo que estamos viviendo. El resultado de esta acumulación será un marco en el

que, a través del tiempo y del espacio, se desarrolla una historia a cámara lenta que permite descubrir rasgos permanentes. En semejante contexto la geografía deja de ser un fin en sí para convertirse en un medio; nos ayuda a recrear las más lentas de las realidades estructurales, a verlo todo en una perspectiva según el punto de fuga de la duración más larga.¹ También la geografía puede, como la historia, dar respuesta a muchos interrogantes. Y en nuestro caso, nos ayuda a descubrir el movimiento casi imperceptible de la historia, a condición, naturalmente, de que estemos abiertos a sus lecciones y aceptemos sus divisiones y categorías.

El Mediterráneo presenta por lo menos dos rostros. Está compuesto, en primer lugar, de una serie de penínsulas compactas y montañosas, interrumpidas por llanuras esenciales: Italia, la península de los Balcanes, el Asia Menor, el África del Norte y la península ibérica. En segundo lugar, el mar insinúa, entre estos continentes en miniatura, sus vastos espacios, complicados y fragmentados, pues el Mediterráneo, más que una entidad singular, es un *complejo de mares*. Penínsulas y mares serán las dos especies de ambientes que consideraremos en primer lugar, para, gracias a ellos, establecer las condiciones generales de la vida de los hombres. Pero no bastará con ellos para llegar a saberlo todo.

Por su parte sur el Mediterráneo está muy poco separado del inmenso desierto que se extiende sin pausa del Sahara atlántico al desierto de Gobi, hasta las mismas puertas de Pekín. Del sur de Túnez al sur de Siria el desierto se asoma directamente al mar. Más que un vecino, es un huésped, molesto algunas veces y exigente siempre. El desierto es, pues, uno de los rostros que ofrece el Mediterráneo.

Por su parte norte el Mediterráneo se encuentra con Europa. Ésta recibe de él múltiples influencias y, recíprocamente, le

afecta con otras igualmente numerosas y a veces decisivas. La Europa del Norte, ese mundo más allá de los olivares, es una realidad con cuya presencia constante cuenta la historia del Mediterráneo. Y el auge de esa Europa, vinculada al Atlántico, será el elemento que decidirá el destino del mar interior en los años finales del siglo XVI.

Los capítulos I, II y III describen la diversidad del mar y trascienden espacialmente sus orillas materiales. ¿Se puede hablar, en estas condiciones, de una unidad física de este mar (capítulo IV, “La unidad física: el clima y la historia”) o de una unidad humana necesariamente histórica (capítulo V, “La unidad humana: rutas y ciudades, ciudades y rutas”)? Estas son las etapas que cubre la amplia sección introductoria, la cual se propone dibujar los diferentes rostros y el rostro del Mediterráneo, para así poder comprender mejor, dentro de los límites de lo posible, su destino multicolor.

CAPÍTULO I

LAS PENÍNSULAS

MONTAÑAS, MESETAS, LLANURAS

LAS CINCO penínsulas del mar interior se asemejan. Si atendemos a su relieve, vemos que están regularmente divididas entre superabundantes montañas, unas cuantas llanuras, escasas colinas y extensas mesetas. Sin afirmar que ésta sea la única manera posible de disecar sus masas, las dividiremos recurriendo a estas sencillas categorías. Cada una de las piezas de tales rompecabezas pertenece a una determinada familia y puede clasificarse de acuerdo con una evidente tipología. De modo que en lugar de considerar cada península como una entidad autónoma, trataremos de ver únicamente la analogía de los materiales componentes. Dicho con otras palabras: extendamos las piezas del rompecabezas y comparemos lo comparable. Incluso en el plano histórico aportará no poca luz esta fragmentación y su posterior reordenación.

I. EN PRIMER LUGAR, LAS MONTAÑAS

El Mediterráneo es, por definición, un mar rodeado de tierras, encerrado entre ellas. Sin embargo, hay que distinguir entre las tierras que abrazan y circundan este mar. ¿El Mediterráneo no es, ante todo, un mar entre montañas? ¿Y no conviene destacar esto con fuerza sobre el plano de la historia, ya que, generalmente, este hecho y sus múltiples consecuencias pasan inadvertidos?

Características físicas y humanas

Y no es que los geólogos ignoren ese hecho y dejen de explicarlo. El Mediterráneo, nos dicen, está situado todo él en la zona de los pliegues y las fallas de la era terciaria que se extienden por el Viejo Mundo, de Gibraltar a Insulindia; más aún, constituye exactamente una parte de esta zona. Pliegues recientes, de la edad de los Pirineos los unos, los otros de la edad de los Alpes, han removido y puesto en acción los sedimentos de un Mediterráneo secundario mucho más grande que el nuestro, principalmente enormes yacimientos calcáreos cuyo espesor excede a veces de 1 000 metros. Muchas veces, estos violentos pliegues han venido a depositarse sobre moles de viejas y duras rocas, que casi siempre se han realzado (formando, por ejemplo, las Cabilias), incorporándose otras veces a poderosas cadenas montañosas, como en el caso del Mercantour, y de numerosos macizos axoideos de los Alpes y los Pirineos, y que, en ocasiones, con mayor frecuencia aún, se han hundido —en relación con algún fenómeno más o menos volcánico—, para ser recubiertos por las aguas del mar.

Aunque interrumpidas por las cuencas marítimas, las montañas se entrelazan de un borde a otro de las fosas líquidas, formando sistemas vastos y coherentes. Un puente comunicó en tiempos Sicilia con Túnez; otro, el puente bético, unió a España

y Marruecos; el puente egeo se tendía de Grecia al Asia Menor (su desaparición es tan reciente —en términos geológicos— que coincidiría con el diluvio de que nos habla la Biblia); sin referirnos a los continentes, como la Tirrénida, de los que sólo quedan algunas islas como testigos y fragmentos adheridos al litoral. Todo esto suponiendo, claro está, que las hipótesis geológicas respondan a la realidad, pues se trata solamente de hipótesis.¹ En todo caso, puede afirmarse como un hecho innegable la unidad estructural del espacio mediterráneo, cuyo “esqueleto” son las montañas; un esqueleto macizo, desmesurado, omnipresente, que por todas partes atraviesa la piel.

Las montañas acusan su presencia por todas partes en torno del mar, salvo algunas interrupciones de insignificante extensión, como el estrecho de Gibraltar, el umbral de Narouze, el corredor del Ródano y los estrechos que van del Egeo al Mar Negro. Sólo encontramos una laguna —muy extensa, es cierto—, la que se extiende desde el sur de Túnez hasta Siria, a lo largo de muchos miles de kilómetros: la mesa del Sahara, con una serie de ondulaciones, que llega directamente hasta el mar. Montañas altas, anchas, interminables: los Alpes, los Pirineos, los Apeninos, los Alpes dináricos, el Cáucaso, las montañas de Anatolia, el Líbano, el Atlas, las cordilleras de España. Se trata, pues, de poderosos y exigentes personajes. En unos casos, por razón de su altura; en otros, por sus formas compactas, tendidas a lo ancho y mal cortadas por valles poco accesibles, profundos y encajonados. Todos vuelven sus rostros imponentes y huraños hacia el mar.²

El Mediterráneo no son, pues, sólo los paisajes de viñedos y olivares, las zonas urbanizadas y las franjas frondosas; es también, pegado a él, ese otro país alto y macizo; ese mundo erguido, erizado de murallones, con sus extrañas viviendas y sus

caseríos, con sus “nortes cortados a pico”.³ Nada recuerda aquí el Mediterráneo clásico y risueño en el que florece el naranjo.

Los inviernos, en estos parajes, son desoladores. La nieve cae abundante en el Atlas marroquí. Lo supo bien León el Africano cuando, al franquearlo en invierno, tuvo la mala fortuna de que le robasen el bagaje y la ropa...⁴ Pero ¿qué viajero del Mediterráneo no ha conocido también los tremendos aludes de la época invernal, los caminos bloqueados por la nieve, los paisajes siberianos y polares a unos cuantos kilómetros solamente de la costa soleada, las casas montenegrinas sepultadas bajo las nevadas o la garganta de Tirurdad, en la Cabilia, donde se concentran espantosos torbellinos y llegan a caer hasta cuatro metros de nieve en una sola noche? Los esquiadores de Crea pueden deslizarse en una hora hasta Argel, cubierta de rosas, mientras a 120 kilómetros solamente de allí, en el Yuryura, cerca del bosque de cedros de Tindja, los indígenas se hunden en la nieve hasta la rodilla. ¿Quién no conoce también, en estos parajes, las nevadas tardías que duran, a veces, hasta bien entrado el verano y que, según dice un viajero “*enfrían los ojos*”?⁵ Las nieves perpetuas salpican de manchas blancas la cima del Mulhacén, mientras a sus pies Granada se asfixia bajo un calor sofocante; se amontonan en el Taigeto, a la vista de la cálida planicie de Esparta; se conservan sin fundirse en los ventisqueros de las montañas libanesas o en los “glaciares” de Crea.⁶

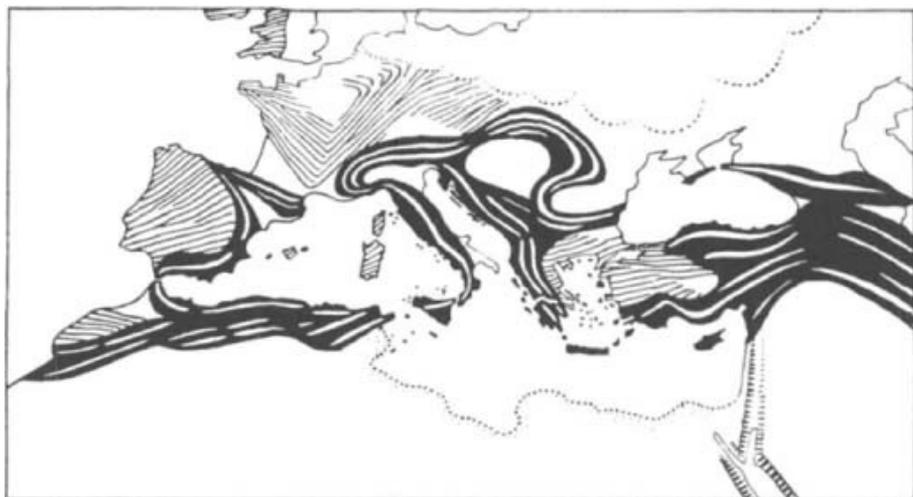


FIGURA 2. *Los plegamientos del Mediterráneo.*

Los macizos hercinianos corresponden a las zonas rayadas; en negro, los plegamientos alpinos; las líneas blancas indican la dirección de las cadenas montañosas. Al sur, la plataforma sahariana, en blanco, bordea el Mediterráneo desde Túnez hasta Siria. Al este, las fracturas tectónicas del Mar Muerto y del Mar Rojo. Al norte, las planicies intra-alpinas y extra-alpinas, en blanco. La línea de puntos marca el límite extremo de los antiguos glaciares.

Estas nieves perpetuas nos explican la larga historia del “agua de nieve” de la zona del Mediterráneo, que ya Saladino dio a beber a Ricardo Corazón de León y de la que el príncipe Carlos abusó hasta encontrar la muerte, en el caluroso mes de julio de 1568, estando preso en el palacio de Madrid.⁷ En la Turquía del siglo XVI, el “agua de nieve” no era siquiera un lujo de los ricos. En Constantinopla, y en otros lugares —Trípoli de Siria, por ejemplo—,⁸ los viajeros mencionan a vendedores de agua de nieve, trozos de hielo y sorbetes, artículos que se pueden comprar por unas pocas monedillas.⁹ Belon du Mans nos refiere que la nieve de Brusa llegaba a Constantinopla en cargamentos enteros.¹⁰ Podía obtenerse en cualquier época del año, dice Busbec, quien se sorprende al ver que los jenízaros la beben diariamente en Amasia, en Anatolia y en los campamentos del ejército turco.¹¹ El comercio de la nieve es tan importante que

los Pachás se interesan en la explotación de las *minas de hielo*: Mehemet Pachá ganaba con ellas, según se dice en 1578, hasta 800 000 cequíes al año.¹²

En Egipto, donde relevos de veloces caballos la llevaban de Siria a El Cairo; en Lisboa, adonde se hacía venir de muy lejos;¹³ en Orán, el presidio español de África, adonde la nieve llegaba de España en los bergantines de la Intendencia;¹⁴ en Malta, donde los caballeros, si hemos de creerlos, morían cuando no les llegaba la nieve proveniente de Nápoles, pues, por lo que parece, sus enfermedades requerían “este remedio soberano”,¹⁵ era, al contrario, artículo de lujo. En cambio, tanto en Italia como en España parece ser que estaba bastante extendida la consumición de agua de nieve. Eso explica el temprano desarrollo, en Italia, del arte de confeccionar sorbetes y helados.¹⁶ Tan productiva era su venta en Roma, que se convirtió en monopolio.¹⁷ En España se metía la nieve en grandes pozos, donde se conservaba hasta el verano.¹⁸ Sin embargo, peregrinos occidentales encaminados a Tierra Santa se muestran sorprendidos cuando ven, en 1494, en la costa siria, que el propietario de su barco recibe el regalo de “un saco lleno de nieve, la vista del cual en este país, en pleno mes de julio, colmó de asombro a la tripulación”.¹⁹ Y en esta misma costa siria, en 1553, un veneciano nota con sorpresa que los “*moros, ut nos utimur saccharo, iter spargunt nivem super cibos et sua edulia*”,²⁰ “ponen nieve en sus platos y alimentos del mismo modo que nosotros les ponemos azúcar”.

En pleno corazón del cálido Mediterráneo, estas regiones nevadas acusan su poderosa fuerza de originalidad. Sus masas ubicuas dominan las planicies, la franja frondosa del litoral, todas esas creaciones brillantes, pero diminutas, esas comarcas “felices”, siempre necesitadas de hombres, como más adelante

veremos, y que reclaman vías de comunicación para su abundante tráfico. Se imponen a las tierras bajas, pero les infunden temor. El viajero, cuando puede, procura sortear los obstáculos, circular, por así decirlo, sin salir del piso bajo, de planicie en planicie, pasando de un valle a otro. Sólo cuando no tiene más remedio se aventura por ciertas sendas escarpadas, por desfiladeros de siniestro nombre. Pero sale de ellos lo antes posible. El viajero se siente, se sentía sobre todo hasta ayer, prisionero de las tierras llanas, de los jardines, del deslumbrante litoral, de la vida abundosa del mar.

Y, a decir verdad, ¿no le ocurre también al historiador algo parecido? También él se entretiene morosamente en la planicie, en la escena teatral en que se mueven los príncipes y los poderosos de la hora; no parece en absoluto deseoso de internarse en las altas y cercanas montañas. Más de uno se sorprende al descubrirlas, pues rara vez el historiador se aleja de las ciudades y de sus archivos. Y, sin embargo, ¿cómo es posible que pasen inadvertidos esos grandes y encumbrados actores de la historia, esas montañas pobres, medio salvajes, pero en donde el hombre brota como una planta vivaz, y, al mismo tiempo, sin embargo, semidesiertas, puesto que el hombre siente el impulso de abandonarlas continuamente? Es difícil ignorarlas, pues muchas veces llegan hasta el mismo mar y terminan en largas costas escarpadas, en los más clásicos paisajes mediterráneos.²¹ El montañés es un tipo de hombre conocido de toda la literatura del Mediterráneo. Ya, según Homero, los cretenses desconfían de los salvajes de sus montañas, y Telémaco, de vuelta en Ítaca, evoca aquel Peloponeso cubierto de bosques, donde vivió entre mugrientos aldeanos “comedores de bellotas”.²²

Definición de la montaña

¿Qué es exactamente una montaña? Sería una inútil minuciosidad pretender dar una definición precisa diciendo, por ejemplo, que en su conjunto las tierras mediterráneas sobrepasan los 500 metros de altura. De lo que se trata es de fijar los límites humanos, forzosamente inciertos y variables, y, por tanto, difíciles de señalar sobre el mapa. Raoul Blanchard nos advirtió hace ya bastante tiempo: “Es casi imposible dar una definición de la montaña que sea a la vez clara y comprensiva”.²³

¿Diremos, entonces, que las montañas son algo así como los barrios pobres del Mediterráneo, sus reservas proletarias? Esta afirmación podría ser cierta, muy a grandes rasgos. Pero en el siglo XVI nos encontramos con muchas regiones pobres enclavadas más abajo de los 500 metros, como las estepas de Aragón o las marismas pontinas... Por lo demás, hay numerosas montañas que, si no muy ricas, se hallan por lo menos bastante favorecidas por la Naturaleza y relativamente pobladas. Algunos de los valles más altos del Pirineo catalán son capaces de absorber “parte de sus propios emigrantes, de un pueblo a otro”.²⁴ Y hay muchas montañas que son ricas a causa de las abundantes lluvias: según Arthur Young, importa poco el suelo en el clima mediterráneo: “la lluvia y el sol se encargan de todo”. Los Alpes, los Pirineos, el Rif o las Cabilias, todas estas montañas que miran hacia el oeste y están expuestas a los vientos del Atlántico, son comarcas verdequeantes, con jugosos pastos y espesos bosques.²⁵ Otras montañas son ricas, en cambio, por su subsuelo, por sus recursos minerales. Otras se hallan muy densamente pobladas, por haberse replegado sobre ellas poblaciones de las tierras de abajo, circunstancia ésta que se ha repetido incontables veces.

La montaña, como atestiguan tantos documentos y la misma Biblia, es un baluarte contra los soldados o los piratas.²⁶ A veces, de baluarte temporal se convierte en refugio definitivo.²⁷ Lo demuestra con bastante claridad el ejemplo de los puzto-valacos, que desalojados de las llanuras por los campesinos eslavos y griegos, vagaron como nómadas durante toda la Edad Media a lo largo de los espacios libres de los Balcanes, de Galitzia a Serbia y al mar Egeo, empujados sin cesar, pero empujando, a su vez, a otros.²⁸ Igualando a los ciervos “en ligereza, bajaban de las montañas para hacerse con algún botín”, escribe un viajero del siglo XII.²⁹ “Pasearon sus rebaños de ovejas y sus capotes negros por toda la península, hasta el cabo Matapán y Creta, encontrando su mejor refugio en los dos macizos más altos, el Hemus y el Pindo. De estas dos montañas descendieron sobre los llanos para irrumpir bruscamente en la historia bizantina, a comienzos del siglo XI.”³⁰ Todavía en el siglo XIX los vemos merodear en torno de esas dos montañas, como pastores y agricultores y, sobre todo, como arrieros de esas caravanas de mulas que constituyen el más importante medio de transporte en Albania y el norte de Grecia.³¹

Son, pues, muchas las montañas que, en la cuenca del Mediterráneo constituyen otras tantas excepciones a aquella regla de pobreza y desolación, de que encontramos tan abundantes pruebas en los viajeros y en otros testigos del siglo XVI. Desolados eran los parajes de la Alta Calabria que, en 1572, atravesó el embajador de Venecia para reunirse en Mesina con don Juan de Austria;³² desoladas la sierra Morena en Castilla,³³ y las sierras de Espadán y de Bernia,³⁴ en el reino de Valencia, acerca de las cuales hicieron averiguaciones en 1564 las autoridades de Madrid, temerosas de que se agitaran en ellas los moriscos y se encendiera de nuevo la guerra en aquellos

abruptos parajes, en los que ya levantiscos de 1526 habían resistido a los lansquenetes alemanes; más desolados aún, eternamente desolados, los montes agrestes y pelados del interior de Sicilia, y tantas otras montañas estériles, hostiles incluso a la vida pastoril.³⁵

Pero éstos son los casos extremos. Según el geógrafo J. Cvijić,³⁶ la montaña —él se refiere a las de la zona balcánica, pero sus observaciones pueden extenderse a todo el mundo mediterráneo— es la zona del *habitat* disperso, de las aglomeraciones de tipo aldeano; la llanura, en cambio, es el medio propicio a las poblaciones urbanas, a la ciudad. Esta distinción es válida para la Valaquia y, en grado mayor aún, en Hungría, en las enormes aldeas de la Pusza y la Alta Bulgaria, donde las aglomeraciones aldeanas, en otro tiempo medio pastoriles, se conocen con el nombre de *kolibé*. Así sigue ocurriendo todavía hoy en Serbia, en Galitzia y en Podolia. Claro que todo esto es exacto solamente en términos relativos. En muchos casos nos sería difícil marcar sobre un mapa, con precisión, la zona de las poblaciones de tierra baja —a veces, verdaderas aglomeraciones urbanas— y las de los caseríos de las regiones altas, que suman a veces solamente un puñado de casas, pertenecientes en ocasiones a una sola familia. Un concienzudo estudio del mismo autor sobre los confines serbio-búlgaros, entre Kumanil y Kumanovo,³⁷ lleva a la conclusión de que es punto menos que imposible establecer una delimitación precisa. Además, ¿podríamos extender esta realidad del continente balcánico, sin más, a la cercana Grecia³⁸ y, principalmente, a este Occidente, tan influido también por la vida del mar, que ha vivido largos siglos bajo el temor de los piratas, siempre en guardia contra las agresiones de la llanura, tantas veces saqueado y devastado y, para colmo de males, en tantas regiones azotado por un clima malsano? Nos vienen al recuerdo las grandes aldeas

de Córcega, de Cerdeña, de Sicilia, de la Provenza, de las Cabilias y del Rif. Pero una cosa es cierta: tanto si habita en pequeñas aldeas como en pueblos grandes, la población montañesa resulta, por lo general, insignificante en comparación con los vastos espacios, de difícil tránsito, que la circundan. Son centros de población parecidos a los primeros del Nuevo Mundo, también ellos sumergidos en un espacio superabundante y en gran parte estéril³⁹ u hostil, y carentes, por tanto, de contactos e intercambios, sin los cuales nunca puede renovarse la civilización.⁴⁰ La montaña se ve forzada a vivir de sí misma en cuanto a lo esencial; debe producirlo todo, como sea: cultivar la vid, el trigo y el olivo, aunque ni el suelo ni el clima sirvan para ello. Sociedad, civilización, economía: todo presenta aquí un carácter acusado de arcaísmo y de pobreza.⁴¹

Muy a grandes rasgos podemos hablar, pues, de una población montañesa diluida, y más exactamente aún, de una civilización incompleta, truncada, insuficiente, efecto de la escasez de población humana. En un bello libro, Heinrich Decker⁴² ha estudiado el florecimiento de una cultura artística en los Alpes; es cierto, pero los Alpes son los Alpes, es decir, una montaña excepcional por sus recursos, sus disciplinas colectivas, la calidad de su población, la abundancia de sus vías de comunicación y la importancia extraordinaria de sus contactos. Cuando se habla de las montañas del Mediterráneo no hay que referirse precisamente a los Alpes, sino más bien a los Pirineos, a su historia violenta, a su crueldad primitiva. Y aun podríamos decir que los Pirineos son, por su parte, una región bastante privilegiada; en rigor, podría hablarse, incluso, de una civilización pirenaica, dando a esta palabra su prístino sentido de auténtica civilización. ¿Acaso no ha habido en el Pirineo catalán —región a la que habremos de referirnos con frecuencia— una vigorosa arquitectura románica,⁴³ nacida en los siglos XI

y XII y llamada a sobrevivir, caso curioso, hasta el XVI:⁴⁴ Muy otra cosa acontece en el Aurès, en el Rif o en las Cabilias.

Montañas, civilizaciones y religiones

Por lo común, la montaña es un mundo adusto. Un mundo marginal, situado a extramuros de las civilizaciones, que son producto de las ciudades y de las tierras llanas. Su historia consiste en no tenerla, en permanecer casi siempre al margen de las grandes corrientes civilizadoras, que discurren lentamente, pasando de largo ante el mundo de la montaña. Capaces de extenderse ampliamente en sentido horizontal, estas corrientes parecen impotentes para ascender en sentido vertical y se detienen ante un obstáculo de varios centenares de metros de altura. Para estos mundos encaramados, sin contacto con las ciudades, ni la misma Roma, a pesar de la pasmosa duración de su poderío, significó gran cosa,⁴⁵ a no ser por los campamentos de las legiones que para su propia seguridad establecía el imperio en los bordes mismos de estas moles insumisas; así surgió, por ejemplo, León, al pie de los montes Cantábricos; así Djemilah, en las estribaciones del Atlas berberisco; así nacieron Tingad y Lambesa, donde acampó la *III legio augusta*.

Por la misma razón, el latín no llegó a prevalecer como lengua en parte alguna de estos macizos hostiles del norte de África y de las Españas, y la casa latina tuvo siempre su asiento en las tierras llanas.⁴⁶ Fuera de algunas infiltraciones locales, no tuvo nunca acceso a la montaña. Más tarde, cuando la Roma de los Césares dejó el sitio a la Roma de San Pedro, el problema siguió siendo el mismo. Sólo allí donde su acción pudo renovarse y reiterarse tenazmente, con insistencia pedagógica, logró la Iglesia ganar y evangelizar a aquellos indómitos pastores

y campesinos. Y aun así, necesitó para ello muchísimo tiempo. En el siglo XVI estaba lejos de haberse coronado la tarea, tanto para el catolicismo como para el islamismo, que hubo de tropezar con el mismo obstáculo. Y aún en la actualidad, no puede decirse que los beréberes del norte de África, parapetados en sus montañas, hayan sido ganados del todo, o al menos discretamente, a la fe de Mahoma; y otro tanto ocurre con los kurdos, en Asia.⁴⁷ En Aragón, en Valencia o en las tierras de Granada, la montaña representa, a la inversa, una zona de disidencia religiosa, de supervivencia de ciertos vestigios de la fe musulmana,⁴⁸ del mismo modo que las altas colinas selváticas y *desconfiadas* de Luberón protegen todavía hoy a los restos de los valdenses.⁴⁹ Por todas partes, en el siglo XVI, vemos que las alturas de las montañas están unidas por hilos muy tenues a las religiones dominantes de la orilla del mar. Por todas partes, así en lo espiritual como en los demás aspectos de la civilización, encontramos desajuste, extraordinario rezagamiento en la vida montañesa.

Una prueba de ello la tenemos en la facilidad con que, al amparo de circunstancias propicias, las nuevas religiones logran en las regiones altas conquistas masivas, aunque inestables. En el mundo balcánico del siglo XVI abrazaron la fe del islam, en Albania y Herzegovina, alrededor de Sarajevo, zonas enteras de la montaña, lo que demuestra lo mal ensambladas que estaban con el cristianismo. Y hemos de ver que el mismo fenómeno se repite en la guerra de Candía, en 1647: un número importante de montañeses cretenses renegaron de su fe e hicieron causa común con los turcos. Veremos también cómo en el siglo XVII, ante la presión rusa, el Cáucaso se pasó al lado de Mahoma e hizo surgir, para su propio uso, una de las formas más virulentas del islamismo.⁵⁰

En las montañas, la civilización tiene, pues, un valor poco

seguro. Pedraza, en su *Historia eclesiástica de Granada*, escrita en tiempo de Felipe IV, afirma: “No hay que admirarse de que los habitantes de las Alpujarras [que son, como se sabe, unas montañas altísimas de la región de Granada] hayan abandonado con tanta facilidad su antigua fe. Los que hoy las habitan son *cristianos viejos*, no corre por sus venas ni una gota de sangre impura, son súbditos de su Rey Católico y, sin embargo, faltos de directores, y a consecuencia de la opresión en que viven, ignoran de tal modo lo necesario para su salvación, que apenas si quedan entre ellos algunos vestigios de la religión cristiana. ¿Cree alguien que si, lo que Dios no quiera, los infieles se enseñorearan de nuevo de su país, tardarían mucho en abandonar su fe y en abrazar las creencias de los vencedores?”⁵¹ Como se ve, el texto es definitivo.

Así surge una geografía religiosa aparte de los mundos montañoses, mundos que parecen constantemente destinados a ser conquistados o reconquistados espiritualmente. Esta observación da sentido a muchos pequeños hechos presentados sin comentario por la historia religiosa tradicional, muy especialmente durante la evangelización y predicación organizadas en los siglos XV y XVI entre los pobladores de estas regiones altas.

Aunque de poco relieve, no deja de tener su significación el hecho de que Santa Teresa (que siendo niña soñaba con encontrar el martirio entre los moriscos de la sierra de Guadarrama)⁵² fundara en Duruelo el primer monasterio de frailes carmelitas reformados. La casa en que se estableció el convento era propiedad de un hidalgo de Ávila. “Un portal bastante espacioso, una sala con su desván y una pequeña cocina componían el edificio”, según lo describe la santa, quien dispuso que del portal se hiciera una capilla, del desván el coro y de la sala el dormitorio. En este “perfecto cuchitril” se instaló San

Juan de la Cruz con un compañero, fray Antonio de Heredia, quien pudo reunirse con él en el otoño, llevando consigo a otro fraile de su orden, el hermano José. Allí vivieron, entre las nieves del invierno abulense, la más frugal de las vidas monásticas; pero no una vida enclaustrada, pues salían a menudo, marchando descalzos por espantosos caminos a predicar el Evangelio a los campesinos como a salvajes.⁵³

Es todo un capítulo de la historia de las misiones el que nos deja entrever, por ejemplo, la literatura religiosa consagrada a la vida religiosa de la isla de Córcega en el siglo XVI; tanto más significativo cuanto que, algunos siglos atrás, el pueblo corso había sido catequizado ya por los franciscanos. ¿Qué huellas había dejado en la isla esta primera conquista espiritual de la fe católica? Múltiples documentos nos revelan que, en el momento en que la Compañía de Jesús llegó a la isla para imponer la ley y el orden romanos, la vida espiritual de sus pobladores habíase convertido en algo muy extraño. Los curas no sabían leer, no tenían la menor idea del latín ni de la gramática y, lo que era aún más grave, ignoraban hasta la forma del sacramento del altar. Vestidos con frecuencia como los seglares, eran toscos campesinos como los que trabajaban las tierras o en los bosques, y mantenían a sus hijos a los ojos de todo el mundo. El cristianismo de sus feligreses era hartamente singular, pues ignoraban hasta el Credo y el Padrenuestro; algunos no sabían ni siquiera santiguarse. Las supersticiones florecían por doquier. La isla era idólatra, bárbara y vivía a medias fuera de la cristiandad y la civilización. El hombre, allí, era implacable para el hombre. Se mataban hasta en plena iglesia y los curas no se quedaban atrás en el manejo de la daga tradicional y el trabuco, la nueva arma que había hecho su entrada en la isla hacia mediados de siglo, recrudeciendo y envenenando todavía más las querellas. Mientras tanto, en las iglesias desmanteladas llovía como afuera, crecía la hierba y se alojaban los reptiles... Aun descontando la

natural exageración de los misioneros, aun de los mejor intencionados, no cabe duda de que el cuadro es sin embargo verídico en su conjunto. Un rasgo lo completa, y es que este pueblo semisalvaje era capaz, a pesar de todo, de grandes arrebatos espirituales y de un entusiasmo súbito y espectacular. Apenas llegaba al pueblo un predicador de fuera, la iglesia se llenaba de montañeses que no encontraban cabida en el templo; los últimos en llegar permanecían a pie firme bajo la lluvia y los penitentes acudían a confesarse hasta las horas de la media noche...⁵⁴ Y lo mismo en el país musulmán: lo que sabemos de la conquista morabita de las montañas de Sous, en el siglo XVI, a través de los hagiógrafos de la época —principalmente Ibn Askar— nos permite comprender la atmósfera de lo maravilloso en que vivían los santos y sus admiradores: “Los encontramos confundidos con una muchedumbre de intrigantes, de locos y de pobres de espíritu”.⁵⁵

No es de extrañar que el folclore de estas altas regiones revele una credulidad totalmente primitiva. La magia y la superstición llenan aquí la vida de todos los días, propiciando conjuntamente los arrebatos místicos y las peores supercherías.⁵⁶ Un relato del dominico Bandello⁵⁷ nos transporta a una pequeña aldea de los Alpes de Brescia, a comienzos del siglo XVI: unas cuantas casas, arroyos, una fuente, vastos graneros y, en medio de la aldehuela, el cura, ocupado en bendecir los umbrales de las casas, los campos, los establos, en predicar el bien y en dar ejemplo con sus virtudes. Pero apenas una joven montañesa llegaba a llenar su cubo en la fuente del presbiterio, el santo varón se inflamaba de amor y concupiscencia. “Estáis amenazados de fieros males —explicaba a su rebaño—; un monstruo dotado de alas, un grifo, un ángel exterminador, se abatirá sobre vosotros, en castigo por vuestros pecados. Tan pronto aparezca, haré sonar la campana; cuando la oigáis, os

taparéis los ojos y os quedaréis inmóviles.” Dicho y hecho: nadie chistó hasta el segundo tañido de la campana... Y Bandello, el autor del relato, no cree necesario protestar de su veracidad.

Éste no es más que un simple ejemplo sacado del inmenso acervo de supersticiones campesinas que los historiadores aún no han investigado seriamente. Extensas y virulentas epidemias *diabólicas* se extienden de un extremo a otro entre las antiguas poblaciones europeas, aterrándolas, sobre todo en las zonas altas, cuyo aislamiento las mantiene en estadios muy primitivos. Brujos, hechicerías, prácticas mágicas primitivas, misas negras: floración de un antiguo subconsciente cultural del que la civilización de Occidente no consigue *liberarse*. Las montañas son el refugio por excelencia de estas culturas aberrantes, surgidas de la noche de los tiempos, que persistirán aún después del Renacimiento y la Reforma. A finales del siglo XVI hay montañas *mágicas* por todas partes, de Alemania a los Alpes milaneses y piamonteses; del Macizo Central, en efervescencia revolucionaria y *diabólica*, a los soldados ensalmadores de los Pirineos; del Franco Condado al País Vasco. En la región de Rouergue, en 1595, “los brujos reinan sobre las masas ignorantes”; la carencia de iglesias locales hace que la misma Biblia resulte desconocida. Y por todas partes el aquelarre viene a ser una compensación social y cultural, revolución mental a falta de una revolución social llevada adelante con coherencia.⁵⁸ El diablo recorre todos los caminos de Europa en el momento en que el siglo XVI toca a su fin, y más todavía durante las primeras décadas del siglo siguiente. Y parece ser que se adentra en España a través de los elevados pasos de los Pirineos. En Navarra, en 1611, la Inquisición castiga con severidad a una secta de más de 12 000 adeptos, los cuales “adoran al diablo, le levantan altares y tienen trato familiar con él”.⁵⁹ Pero dejemos este interesante tema: lo que nos importa en este momento es el

problema de la disparidad y retraso del mundo de la montaña en comparación con las tierras bajas.

*La libertad montañesa*⁶⁰

Es indudable que la vida de las tierras bajas y de las ciudades penetra con muchas dificultades en este mundo primitivo de la montaña, infiltrándose en él lentamente, como con cuentagotas. Lo ocurrido con el cristianismo no es un caso aislado. El régimen feudal, sistema político, social y económico, y al mismo tiempo, instrumento de justicia, ¿no dejó fuera de su ámbito la mayor parte de las zonas montañosas? Donde llegó a ellas, fue sólo de un modo muy incompleto. Es un hecho que se ha señalado con frecuencia en lo tocante a las montañas de Córcega y Cerdeña, pero que podría comprobarse con la misma claridad en esa Lunigiana que los historiadores italianos consideran como una especie de Córcega continental, enclavada entre la Toscana y la Liguria.⁶¹ Y puede confirmarse dondequiera que la escasez del material humano, su débil espesor y su dispersión, han impedido la instauración de las instituciones del Estado, de una lengua dominante y de grandes civilizaciones.

Una investigación sobre la *vendetta* nos llevaría a observaciones del mismo o parecido tipo: los países de la *vendetta* (países todos de montaña, bien entendido) son aquellos en que la Edad Media no echó raíces, no llegó a penetrar con sus ideas de justicia feudal,⁶² los países beréberes, Córcega o Albania, por ejemplo. Señalando los rasgos originales del pasado sardo en sus estudios sobre Cerdeña, Marc Bloch⁶³ hace notar que la Edad Media se encontró en aquella isla con una sociedad “plagada de señoríos, no feudalizada”, porque Córcega había permanecido “durante largo tiempo sustraída a las grandes

corrientes de las influencias continentales”. Esto equivale a hacer hincapié en la insularidad de Cerdeña y constituye, sin duda alguna, una fuerza tenaz y decisiva del pasado sardo. Pero, junto a ella, y con imperio no menos poderoso, ha estado la montaña. Ésta es, tanto como el mar que rodea a la isla, y tal vez más aún, la responsable del aislamiento de aquellas poblaciones; es ella la que produce, incluso en nuestra época, esos bandidos patéticos y crueles, en Orgósolo y otros lugares, en rebeldía frente al sistema del Estado moderno y sus *carabinieri*: impresionante realidad que ha atraído a antropólogos y cineastas. “Quien no roba [dice un personaje de una novela sarda] no es hombre.”⁶⁴ Y otro: “Yo tengo mis propias leyes y tomo cuanto necesito”.⁶⁵ Si en Cerdeña, al igual que en Lunigiana, en Calabria y en todas las regiones en las que la observación (cuando es posible) nos revela una laguna con respecto a las grandes corrientes de la historia, se conservan muchos rastros de arcaísmo social (entre otros, el de la *vendetta*), ello se debe, sobre todo, a esta razón sencilla: que la montaña es la montaña, es decir, un obstáculo, una barrera, pero al mismo tiempo un refugio, un país para hombres libres. Todos los vínculos de coacción y sujeción que la civilización (en el orden social y político o en el de la economía monetaria) impone en otras partes, no pesan aquí sobre el hombre. Ninguna nobleza territorial echa aquí fuertes raíces (los “señores” del Atlas son creaciones recientes del Maghzen, datan de ayer); en el siglo XVI, el noble rural, el *cavaier salvatje*, vive con sus campesinos, roza como ellos las tierras, no desdeña el arar, ni el cavar la tierra, ni tampoco el acarrear leña o estiércol con su asno. Es un oprobio constante “a ojos de la nobleza provenzal, esencialmente urbana, como la de Italia”.⁶⁶ Aquí no hay clero rico, opulento, envidiado y ridiculizado, todo a un tiempo: el pastor es tan pobre como sus ovejas;⁶⁷ no hay una trama urbana compacta, ni hay, como consecuencia de ello,

gobierno, ni ciudades en el sentido estricto de la palabra; ni gendarmes, añadamos, para terminar. Los clérigos prebendados, la orgullosa nobleza y la severa justicia tienen su asiento en las tierras bajas, donde están las sociedades herméticas y opresoras. La montaña es el refugio de las libertades, de las democracias y de las “repúblicas” campesinas.

“Los lugares más escarpados han sido siempre el asilo de la libertad”, dice sabiamente el barón de Tott, en sus *Memorias*.⁶⁸ “Siguiendo la costa de Siria [hace notar a continuación],⁶⁹ vemos que el despotismo (de los turcos) se extiende sobre toda la costa y se detiene al llegar a la montaña, al topar con las primeras rocas, con el primer desfiladero fácil de defender; entre ellas conservan celosamente su independencia los kurdos, los drusos y los mutualis, los señores del Líbano y del Antilíbano.” ¡Menguado despotismo, el de los turcos! Dueño de rutas, ciudades y llanuras, su acción no llega a las tierras altas de los Balcanes, de Grecia, y el Epiro, de Creta, donde los escafiotas, enrocados en sus cimas, desafían toda autoridad desde el siglo XVII, o de Albania, entre cuyas montañas afirmará más tarde su vida indómita Alí Pachá de Tebelen. El Walibé, instaurado en Monastir por la conquista turca del siglo XV, ¿llegó alguna vez a gobernar? Sobre el papel, su autoridad extendíase a las ciudades de Grecia y de Albania; pero, en la realidad, cada una de ellas era una fortaleza, un pequeño grupo independiente, un avispero dispuesto siempre al ataque.⁷⁰ ¿Puede sorprendernos, en estas condiciones, que los Abruzos, la parte más alta, más ancha y más selvática de los Apeninos, pudieran sustraerse desde el primer momento a la dominación bizantina, al exarcado de Rávena y, más tarde, a la hegemonía de la Roma pontifical, a pesar de que estas montañas se alzan en la vecindad de Roma y de que el Estado pontificio se extendía hacia el norte, por la Umbría, hasta el valle del Po?⁷¹ ¿Puede sorprendernos que, en

Marruecos, el *bled-es-siba*, el país no sometido al sultán, sea principalmente la montaña? ¿Que siempre, en éstos como en tantos otros casos, el montañés haya desafiado a las autoridades de abajo?⁷²

Estas libertades montaÑesas han subsistido, a veces, hasta nuestros mismos días, aún visibles y pletóricas de vida, a despecho de las presiones y del imperialismo de los gobiernos modernos. En el Alto Atlas marroquí —hace notar Robert Montagne—⁷³ “las aldeas que se escalonan en las soleadas laderas por las que se precipitan los torrentes, cerca de las inmensas extensiones regadas por las espumeantes aguas del Atlas, no encontraremos nunca las mansiones de los *chikhs* o los califas. En vano otearemos en estos valles, tratando de distinguir la casa del rico de la del pobre. Cada uno de estos pequeños cantones de la montaña forma un feudo aparte, gobernado por un consejo. Congregados sobre una plataforma del terreno, todos vestidos de lana oscura, los notables del lugar discuten gravemente, durante largas horas, los asuntos de la aldea; ninguno levanta la voz y nadie podría saber, viéndolos, cuál de ellos lleva la batuta”. Todas estas libertades no están salvaguardadas más que allí donde el cantón montaÑoso está suficientemente alto, protegido contra las grandes rutas y donde tiene difícil acceso, caso relativamente raro hoy en día, pero infinitamente más frecuente en aquellos tiempos, antes de que se multiplicaran las redes de caminos y vías de comunicación. Así permaneció mucho tiempo al margen, lejos de las rutas de los vehículos, aunque unida al resto de la isla de Cerdeña por una planicie de fácil acceso, la serranía de Nurra. En un mapa del siglo XVIII encontramos la siguiente inscripción, estampada por los ingenieros piamonteses: “Nurra, pueblos no conquistados, que no pagan impuestos”.⁷⁴

Como vemos, la montaña rechaza la gran historia, no soporta cargas ni se aprovecha de sus beneficios; rehúsa los productos más acabados de la civilización o, por lo menos, los acepta con reticencia. Sin embargo, la vida misma se encarga de mezclar indefinidamente a la parte de la humanidad refugiada en las alturas con la que mora en las tierras bajas. Físicamente, no hay en la cuenca del Mediterráneo montañas circundadas por límites infranqueables, como las que abundan en el Lejano Oriente, en China, en el Japón, en Indochina, en la India y aun en la península de Malaca,⁷⁵ y que, sin contacto ni comunicación con el piso de abajo, se constituyen en otros tantos mundos autónomos. La montaña mediterránea se abre a las rutas, y estas rutas son siempre transitables, por muy escarpadas, sinuosas e inseguras que sean; son siempre “una especie de prolongación de la llanura” y de su poder a través de las tierras altas.⁷⁶ Por ellas hizo avanzar sus jarcas el Sultán de Marruecos, por ellas avanzaron las legiones de Roma y los tercios del rey de España, por ellas envió la Iglesia a sus misioneros y a sus predicadores ambulantes.⁷⁷

La vida mediterránea es tan poderosa, en efecto, que, obligada por la necesidad, derriba en múltiples puntos los obstáculos de la montaña y triunfa de sus relieves hostiles. De los veintitrés pasos de los Alpes propiamente dichos, diecisiete eran utilizados ya por los romanos...⁷⁸ Por otra parte, estas montañas están con frecuencia superpobladas o, por lo menos, pobladas en exceso para sus riquezas. La “población óptima”, lo que Jean Brunhes llama “el punto de repulsión”, ha sido alcanzada y sobrepasada rápidamente en estas tierras; de ahí que, periódicamente y a toda costa, tenga que derramar sobre la llanura su exceso de hombres.

Y no es que sus recursos sean desdeñables: no hay montaña que no tenga sus tierras labrantías, en el fondo de los valles o en los bancales construidos por la mano del hombre a lo largo de las laderas. Aquí y allá, entre baldíos terrenos calcáreos, encontramos capas de *flysch* o de margas, donde se da el trigo, la cebada o el centeno. A trozos, la tierra es incluso fértil. Espoleto se alza en medio de una llanura bastante extensa y relativamente rica; Aquileya, en los Abruzos, cultiva azafrán. A medida que avanzamos hacia el sur, va elevándose más y más el límite superior de los cultivos y de los árboles útiles para el hombre. En los Apeninos septentrionales, el castaño se da hoy hasta en alturas de 900 metros; en Aquileya, el trigo, los cereales y la cebada prosperan hasta los 1 600 metros; en Cosenza se da el maíz, este recién venido del siglo XVI, hasta los 1 400 metros y la avena hasta los 1 500; en las faldas del Etna encontramos viñedos a 1 100 metros y castaños hasta los 1 500.⁷⁹ En Grecia, el trigo cuaja a una altura de 1 500 metros y la viña da fruto hasta los 1 250.⁸⁰ Y los límites de altura de los cultivos son todavía superiores en el norte de África.

Una de las ventajas de la montaña es que ofrece los recursos más diversos, desde el olivar, el naranjo y la morera, que se dan en las laderas bajas, hasta los verdaderos bosques y los pastos de ovejas, en las alturas. Y a la agricultura y la arboricultura hay que añadir los recursos de la ganadería: ganado lanar y cabrío, pero también vacuno. Estos ganados pululaban en otro tiempo, más numerosos que hoy, en los Balcanes e incluso en Italia y en África del Norte. He aquí por qué la montaña es también el reino de los productos lácteos y del queso⁸¹ (barcos enteros cargados de queso sardo surcaban las aguas, en el siglo XVI, hacia el Mediterráneo occidental), de la mantequilla fresca o rancia y de la carne cocida o asada... La casa montañesa casi siempre es una morada de pastores y de ganaderos, más apta para el ganado

que para los hombres.⁸² En 1574, Pierre Lescapier, al atravesar las montañas de Bulgaria, prefiere dormir *soubs quelque arbre* que en las casas campesinas construidas con tierra apisonada, donde los animales y las personas viven *soubs un mesme toit... si ordement* (tan suciamente) *que n'en pouvions porter l'odeur*.⁸³

Debe añadirse que los bosques, en aquel tiempo, eran mucho más espesos que hoy en día.⁸⁴ Podemos representárnoslos, tomando por modelo el parque nacional de Val di Corte, en los Abruzos, con sus espesos hayedos, que trepan hasta alturas de 1 400 metros, y su abundancia de bestias salvajes, osos y gatos monteses. La abundancia del monte Gargano en robledales permite que viva allí todo un pueblo de leñadores y de tratantes en madera, que generalmente prestan sus servicios a los constructores de naves de Ragusa. Entre las aldeas montaÑesas y en contra de los señores propietarios, esos bosques son tan disputados como los pastos de las alturas. Entre la espesura del monte bajo hay terrenos de pastos, y a veces huertos de hortalizas; en ellos viven las abejas y la caza menor.⁸⁵ Otras ventajas dignas de mención son la variedad de recursos, la abundancia de agua —tan preciosa en estas regiones del Mediodía— y, por último, las minas y las canteras. De hecho, casi todas las riquezas del subsuelo mediterráneo están en las montañas.

Pero estas ventajas no aparecen agrupadas globalmente en cada cantón de la montaña. Hay montañas pobladas de castaños (las de Córcega y los Cévennes), con su precioso “pan de árbol”,⁸⁶ el pan de castaña, que sustituye a veces al de trigo. Hay montañas cubiertas de moreras: las que vio Montaigne alrededor de Luca en 1581,⁸⁷ o las de la región alta de Granada. El agente español Francisco Gasparo Corso explicaba a Euldj Ali, “rey” de Argel en 1569,⁸⁸ que la gente de Granada no era peligrosa. “¿Qué efeto podrían hazer los Moriscos que están dentro de su

tierra (del Rey Católico) y gente mal practica de guerra que en toda su vida no han hecho sino cavar y guardar ganado y criar gusanos de seda?” Hay montañas en que abundan los nogales; bajo estos árboles centenarios que se alzan en el centro de la aldea, se celebran en las noches de luna las grandes fiestas de la reconciliación en el Marruecos berberisco de hoy.⁸⁹

El saldo a favor de la montaña no es, pues, tan menguado como *a priori* se supone. La vida en ella es posible, aunque no fácil. ¿Qué penalidades no supone, en efecto, el trabajo agrícola en esas tierras empinadas, en las que no pueden emplearse animales domésticos? El hombre tiene que trabajar estos campos pedregosos, sujetando a duras penas la tierra que se escapa y se desliza a lo largo de las pendientes, y, a veces, llevándola en cestos hasta las cimas, donde se la retiene por medio de pequeños muros de piedras secas, entre las que se escalonan los cultivos. Trabajo penoso e interminable. Un solo instante de reposo, y la montaña recobra su salvajismo primitivo; y vuelta a comenzar. En el siglo XVIII, cuando los habitantes de Cataluña toman posesión de las altas tierras pedregosas de los macizos de la costa, los colonos se sorprenden al encontrar en medio de la maleza enormes olivos que todavía producen, y muros de piedras: prueba de que su conquista era, en realidad, una reconquista.⁹⁰

Los montañeses en la ciudad

En esa vida dura⁹¹ de la montaña su pobreza es, además, junto con la esperanza de una vida más cómoda y el cebo de salarios remuneradores, lo que incita al montañés a descender de las alturas: *baixar sempre, moutar no*: descender siempre, no subir nunca, dice un proverbio catalán.⁹² Y es que los recursos de la

montaña, aunque variados y numerosos, son siempre escasos. Cuando la colmena se vuelve demasiado populosa,⁹³ deja de bastarse a sí misma y, por las buenas o por las malas, el enjambre tiene que emigrar. Todos los medios son buenos para encontrar espacio. Como se ha dicho con referencia a los montes de la Auvernia, y especialmente al Cantal de ayer, la montaña rechaza todas las bocas inútiles: hombres y niños, artesanos y aprendices, e incluso los mendigos.⁹⁴

Historia agitada y difícil de seguir. No por falta de documentos, que más bien existen en demasía. Cuando abandonamos la montaña, de historia oscura, entramos, al llegar a las llanuras y las ciudades, en el reino de los archivos. Recién llegado o reincidente, al bajar al llano, el montañés encuentra siempre alguien que registra su presencia y que hace su ficha o un esbozo más o menos divertido. Stendhal vio a los campesinos de la Sabina en Roma, el día de la Ascensión. “Bajan de sus montañas para celebrar la gran fiesta en San Pedro y asistir a la *funzione*.”⁹⁵ Visten chaquetas de paño hecho girones; llevan las piernas envueltas en trapos, atados con cuerdas entrelazadas; sus ojos huraños se esconden detrás de negros y revueltos cabellos; apoyan contra el pecho sus sombreros de fieltro, a los que la lluvia y el sol han dado un color negro rojizo; acompañan a estos campesinos sus familias, igualmente salvajes...⁹⁶ Los habitantes de la montaña entre Roma, el lago de Tirano, Aquila y Ascoli, representan bastante bien, a mi modo de ver, el estado moral de la Italia de alrededor del año 1400.”⁹⁷ En Macedonia, Victor Bérard encontró en 1890 a los albaneses de siempre, con sus pintorescos trajes de húsares.⁹⁸ En Madrid, Teófilo Gautier conoció a los aguadores, “*muchachos* gallegos vestidos de paño color tabaco, con calzón corto, chaqueta negra y un sombrero puntiagudo”.⁹⁹ ¿Irían ya vestidos de este modo cuando se dispersaron por toda España en el siglo XVI (hombres y mujeres)

posando en las *ventas* de que nos habla Cervantes, en compañía de sus vecinos, los asturianos?¹⁰⁰ Uno de ellos, Diego Suárez, soldado y cronista de las gestas de Orán a finales del siglo XVI, nos cuenta sus aventuras, su fuga de la casa materna, siendo aún niño, su llegada a El Escorial, donde trabaja unos días, encontrando allí *el plato bueno*. Pronto llegaron también sus padres, procedentes de las montañas de Asturias, sin duda para participar, como tantos otros, en las faenas agrícolas del verano en Castilla la Vieja, y Diego tuvo que alejarse un poco de allí, para no ser reconocido.¹⁰¹ Toda la extensión de Castilla la Vieja se veía continuamente atravesada por inmigrantes venidos de las montañas del norte, donde acababan volviendo a veces. Esta montaña que continúa los Pirineos, de Vizcaya a Galicia, sólo muy difícilmente sustenta a sus habitantes. Bastantes de ellos son arrieros, como los maragatos, de quienes luego hablaremos,¹⁰² o los campesinos acarreadores del partido de Reinosa, que viajaban al sur con sus carros cargados de aros y duelas de tonel, volviendo después a sus pueblos y ciudades del norte con trigo y vino.¹⁰³

Una historia menuda entre mil. No hay una sola región mediterránea donde no pululen estos montañeses, indispensables para la vida de las ciudades y de las llanuras, pintorescos, ataviados con ropas de colores chillones, a menudo singulares por su atavío y siempre curiosos por sus costumbres... Espoleto, cuya cumbre cruzó Montaigne en 1581 camino de Nuestra Señora de Loreto, es un centro de emigrantes harto raros; merceros y buhoneros aptos para todos los cambalaches y comisiones que requieren astucia, olfato y pocos escrúpulos. Bandello los presenta en una de sus historias como charlatanes y cuentistas, audaces y listos, nunca cortos en argumentos, admirablemente elocuentes cuando se lo proponen. No hay como los espoletinos —nos dice— para embaucar a los pobres

diablos dándoles la bendición de San Pablo, para sacar dinero a los incautos con culebras y víboras desdentadas, para mendigar y cantar en las plazas, para vender polvos de haba como unguento para la sarna. Con una cesta colgada del cuello y sujeta bajo el brazo izquierdo, se pasean por toda Italia vendiendo sus bagatelas a grandes gritos...¹⁰⁴

La gente de Brescia y de Bergamasco¹⁰⁵ —a la última se le llama comúnmente en Milán la gente del *Contado*— no era menos conocida en Italia en el siglo XVI. Por todas partes se la encontraba. Son los peones de Génova y otros puertos. Desde más allá de Marignan vienen a repoblar las alquerías de los milaneses, abandonadas durante la guerra.¹⁰⁶ Algunos años más tarde, Cosme de Médicis trata de llevárselos a Liorna, la ciudad de la fiebre, donde nadie quería vivir. Eran hombres rudos, pesados, torpes, avaros, pero resistentes a la fatiga. “Van por el mundo entero [hace notar Bandello¹⁰⁷ (en las obras del monasterio de El Escorial trabajó un arquitecto, Giovan Battista Castello, a quien llamaban “el Bergamasco”)]¹⁰⁸ pero nunca gastan más de cuatro *quatrini* al día y no duermen en cama, sino sobre la paja...” Cuando hacían dinero, se ponían sus mejores galas y comían hasta hartarse, pero no eran ni más generosos ni menos ridículos y groseros que antes. Verdaderos personajes de comedia, eran, por lo general, maridos grotescos a quienes sus esposas enviaban a Corneto; tal ese palurdo de una novela de Bandello que tiene la excusa —suponiendo que lo sea— de haber encontrado mujer en Venecia entre las que, a la espalda de San Marcos, venden su amor por una *piecetta*.¹⁰⁹

Pero este retrato, ¿no tendrá mucho de caricatura? El montañés se presta de buen grado a que los señores de las ciudades y de las llanuras se mofen de él. Pero, además, inspira temor y desconfianza. Todavía hacia 1850, en Ardèche, la gente de la montaña bajaba a la llanura en las grandes ocasiones.

Llegaban en mulas enjaezadas, vestidos con ricos trajes de ceremonias; las mujeres, sobrecargadas de cadenas de oro, tiesas y pomposas. Los trajes de los montañeses se diferenciaban de los de las villas, aunque unos y otros fuesen regionales, y su rigidez arcaica tenía la virtud de excitar la hilaridad de las coquetas pueblerinas. También el campesino de las tierras bajas trataba irónicamente a los rústicos montañeses, y los matrimonios entre unos y otros eran raros.¹¹⁰

Se levanta así una barrera social y cultural que trata de remplazar a la imperfecta barrera de la geografía, la cual se franquea sin cesar y de mil distintas maneras. Unas veces, el montañés desciende a la llanura con sus rebaños, y ya tenemos aquí uno de los dos momentos de la trashumancia; otras, va a establecerse a la región baja durante las faenas de la siega o la recolección, y surge así una emigración temporal muy frecuente y a menudo mucho más larga de lo que generalmente se cree: los saboyardos,¹¹¹ en ruta hacia el Bajo Ródano, personas de los Pirineos enganchadas para la siega cerca de Barcelona, los campesinos corsos que en el siglo XV iban a la Maremma toscana a trabajar todos los veranos.¹¹² Otras veces, las personas de la montaña se establecen definitivamente en la ciudad o pasan a trabajar como campesinos en las tierras bajas; ¡cuántas ciudades provenzales o contadinas recuerdan, con sus calles tortuosas y empinadas, y sus casas colgadas, las pequeñas aldeas de los Alpes meridionales,¹¹³ de donde llegaron sus habitantes! Hasta fechas muy recientes, llegado el momento de la cosecha, arribaban estos montañeses en cuadrillas jóvenes de ambos sexos, hasta las llanuras y el litoral de la Baja Provenza, donde al *gavot*, el hombre arribado de Gap —en realidad, un nombre genérico—, se le considera “como el tipo de trabajador resistente a las fatigas, que viste sin elegancia alguna y que está acostumbrado a comidas muy rústicas”.¹¹⁴

Idénticas observaciones, más numerosas y sorprendentes, podemos hacer si incluimos las llanuras del Languedoc y la ininterrumpida marea de emigrantes que llega a ellas del norte, del delfinado, y, sobre todo, del Macizo Central, Rouergue, Limousin, Auvernia, Vivarais, Velay y Cévennes... Esta marea se adentra en el Bajo Languedoc, pero lo rebasa regularmente en dirección de la rica España. Cada año se forma de nuevo esa procesión, casi a diario se puede decir, con campesinos sin tierra, artesanos sin empleo, trabajadores agrícolas venidos para la cosecha, la vendimia o la trilla, parias, mendigos y mendigas, predicadores ambulantes, *giróvagos*, músicos callejeros y, también, pastores con sus rebaños... El hambre montañesa es la gran espoleadora de esta multitud en su viaje de descenso. “Como base de este éxodo [dice un historiador] encontramos una evidente disparidad de nivel de vida a favor de las llanuras mediterráneas.”¹¹⁵ Estos mendigos van y vienen, mueren por caminos y hospitales, pero contribuyen a la larga a renovar el material humano de las tierras bajas, haciendo persistir durante siglos un tipo humano aberrante: el hombre del norte, relativamente más alto, de cabello rubio y ojos azules...

Casos típicos de diáspora montañesa

La trashumancia es, con mucho, el más poderoso de estos movimientos de arriba abajo, pero es un viaje de ida y vuelta; la estudiaremos en detalle más adelante. Las otras formas de expansión montañesa no presentan la misma amplitud ni la misma regularidad. No se observan sino casos particulares aquí y allá, a título de excepción, salvo en lo tocante a las migraciones “militares”; más o menos, todas las montañas son “cantones suizos”.¹¹⁶ Además de la gente errabunda y aventureros que siguen a los ejércitos sin recibir paga alguna, con la esperanza de

combatir y saquear, son fuente de suministro de soldados regulares. Los corsos combatían al servicio del rey de Francia, de Venecia o de Génova, al grito de *Carne, carne!* Los soldados del ducado de Urbino y los de las Romañas, a quienes sus señores vendían por contrato, escogían generalmente a la República de Venecia. Pero cuando los señores traicionaban a sus banderas, como el día de San Agnadel en 1509,¹¹⁷ todos sus campesinos abandonaban, para seguirles, la causa de San Marcos. Siempre hubo en Venecia señores romañoses prófugos, cargados de crímenes, que demandaban a Roma la absolución de sus pecados y la restitución de sus bienes,¹¹⁸ a cambio de lo cual partían a los Países Bajos a servir la causa de España y del catolicismo..., sin citar a los albaneses, a los palikares de Morea y a los “bueyes de Anatolia”, que Argelia y otros países extraían de las miserables montañas de Asia.

La historia de los albaneses merecería una explicación aparte.¹¹⁹ Sensibles ante todo al amor por el “sable, los galones de oro y los honores”,¹²⁰ casi nunca dejaban sus montañas más que para servir como soldados. En el siglo XVI los encontramos en Chipre,¹²¹ en Venecia,¹²² en Mantua,¹²³ en Roma, en Nápoles¹²⁴ y Sicilia, y hasta en Madrid; iban allí a exponer sus proyectos o sus dolencias, a reclamar toneles de pólvora o anualidades de pensión, siempre arrogantes, retadores y dispuestos a armar camorra. Italia, después, les fue cerrando las puertas poco a poco. Se encaminan entonces a los Países Bajos,¹²⁵ a Inglaterra,¹²⁶ a la misma Francia, durante nuestras guerras religiosas, como soldados aventureros, seguidos por sus mujeres, sus hijos y sus popes.¹²⁷ Los regentes de Argel¹²⁸ y de Túnez los rechazaban, y tampoco los admitían los boyardos moldavos y valacos. En vista de ello, se enrolaron al servicio de la Puerta, como lo habían hecho al principio, en masa, a partir del siglo XIX. Poco les importaba la bandera bajo la que se

enganchaban: “donde está el sable, está la fe”. Peleaban por quien les daba para vivir. Y en cuanto expiraba su compromiso, tomaban, como en la canción, “su fusil por pachá y su sable por visir”,¹²⁹ se establecían por su cuenta y se volvían bandidos. A partir del siglo XVII, gran número de albaneses, ortodoxos en su mayor parte, se desparramaron por las tierras de Grecia, acampando como en territorio conquistado. Alteraron la estructura de la población de un modo tan visible, que Chateaubriand no pudo menos que advertir su presencia en 1806.¹³⁰

No menos curiosa y rica en enseñanzas es la historia de Córcega, de la Córcega extrainsular. En todas partes tiene algo que reivindicar, con más o menos razón, por lo demás. “En España, muchos insulares llegaron a ser ilustres”, apunta De Bradi:¹³¹ De Lecas, alias Vázquez, fue ministro de Felipe II (el dato es exacto y Cervantes llegó a dirigirle versos). Pero De Bradi continúa: el verdadero don Juan era corso, de padre y madre corsos; hasta se nos da su nombre y el nombre de sus padres. Hay quien piensa, incluso, que Cristóbal Colón nació en Calvi... Sin llegar hasta don Juan, se puede identificar a muchos verdaderos corsos que, como marinos, chalanes, mercaderes u obreros agrícolas —cuando no pachás, renegados del gran turco y hasta algún rey de Argel—,¹³² vivían en torno del Mediterráneo, como hoy día viven tantos corsos en la metrópoli francesa, en el “continente”, como se dice en la isla.

Una migración secular desparramó también por el mundo a los montañeses de Milán. Ya hemos hablado de los bergamascos, súbditos de Venecia. Pero no hay colmena montañesa que no tenga su enjambre siempre listo a levantar el vuelo; a menudo, también una segunda patria donde los exiliados se reúnen y reagrupan. Los quincalleros ambulantes de Val Vigezzo iban tradicionalmente a Francia, donde a veces se establecían

definitivamente; de allí salieron, por ejemplo, aquellos Mellerio, hoy joyeros de la *rue de la Paix*.¹³³ Los vecinos de Tremezzo preferían la Renania; de sus filas salieron los Majnoni y los Brentano, banqueros de Fráncfort.¹³⁴ A partir del siglo XV, los habitantes de Val Masino comenzaron a emigrar a Roma.¹³⁵ Los encontramos establecidos en las droguerías y las panaderías de la Ciudad Eterna, y también en Génova. De los tres “pievi” del lago de Como —especialmente los de Dongo y de Gradevona—, los hombres van hasta Palermo a probar fortuna como hosteleros. De ahí la curiosa relación y las huellas visibles que encontramos en el Val de Brenzio¹³⁶ en lo referente al vestido y al adorno de las mujeres. Pues los emigrantes retornaban con frecuencia a sus lares. En Nápoles encontramos en el siglo XVI buen número de nombres típicamente milaneses;¹³⁷ “pero esos lombardos que vienen aquí a trabajar por millares [decía en 1543 el cónsul G. F. Osio], en cuanto ganan algún dinero se vuelven a Milán a gastarlo...”¹³⁸ Albañiles lombardos —los *muratori* (sin duda, gente de los Alpes)— construyen el castillo de Aquila, en 1543;¹³⁹ cuando llegaba el invierno se volvían a su tierra. Pero si siguiésemos a estos albañiles y tallistas de la piedra los veríamos dispersarse por toda Europa y, seguramente, por toda Italia. Desde 1486 trabajaban *lapicide lombardi* en la construcción del Palacio Ducal de Venecia.¹⁴⁰

Incluso una región tan enquistada y continental como Armenia no logra escapar al inevitable destino de toda región montañosa.

No creemos que deba darse crédito a la fábula del origen armenio de los Murat, cuyo verdadero nombre sería, de ser cierto, Muratjan, oriundos de Karabagh, en el Cáucaso;¹⁴¹ sometida esta especie a examen resulta más inverosímil que la fábula del don Juan corso. Pero conocemos con absoluta certeza

la diáspora armenia hacia Constantinopla, Tiflis, Odesa, París y las Américas... Ocupa también un lugar importante en el desarrollo de la gran Persia del Shah Abbas, a principios del siglo XVII, a la que suministró, entre otros elementos, los indispensables mercaderes viajeros,¹⁴² cuya presencia se acusa entonces¹⁴³ hasta en las ferias de Alemania, en los muelles de Venecia y en las tiendas de Ámsterdam.¹⁴⁴ Otros, antes que ellos, habían intentado establecer estos nexos y fracasaron en el empeño. Si los armenios lograron éxito, se debe, en cierto modo, a que eran cristianos, pero, sobre todo, gente ruda, acostumbrada a pasarlo mal, resistentes y de pocas necesidades, verdaderos montañeses, en una palabra. “Cuando regresan de la cristiandad [apunta Tavernier, que los conoció muy bien], traen toda clase de mercancías y de quincallería de Venecia y de Núremberg, como pequeños espejos, sortijas de latón y de esmalte, perlas falsas y otras cosas por el estilo, con las que pagan los víveres que sacan de las aldeas...”¹⁴⁵ Reunían por este medio grandes fortunas en dinero contante, y, de regreso en sus hogares de Zolfa, la rica colonia armenia de Ispahan, se daban una vida tan fastuosa como la de los persas, vestían suntuosamente a sus mujeres con brocados de Venecia y enjaezaban con bridas de oro y de plata sus caballos. Es verdad que jugaban sobre dos tableros, y, no contentos con los negocios de Europa, traficaban en las Indias, en Tonkin, en Java, en las Filipinas “y por todo el Oriente, con excepción de China y el Japón”.¹⁴⁶ A veces iban ellos personalmente a negociar — Tavernier hizo el viaje de Surate y de Golconda con el hijo de un gran mercader armenio de Zolfa, a quien sus negocios llevaban por aquellos rumbos—; otras veces se aprovechaban de los puestos establecidos por ellos en la gran ciudad junto a los “banianos”, esos importantes mercaderes hindúes, emisarios avanzados del comercio asiático en la capital persa. Algunos

armenios poseían barcos que surcaban las aguas del océano Índico.¹⁴⁷

Esta emigración de finales del siglo XVI y comienzos del XVII explica el Renacimiento armenio de tipo veneciano con que nos encontramos en esa época. ¿Pero no es precisamente por haber rebasado sus límites por naturaleza, por necesidad, y con tantas ventajas como inconvenientes, por lo que desde el siglo XIV Armenia dejó de ser Estado, y hasta un medio humano de alto potencial? A Armenia la arruinó su propio triunfo.

La vida montañesa, primera historia del Mediterráneo

Eso es realmente la montaña: una fábrica de hombres para uso ajeno; su vida difusa y pródiga alimenta toda la historia del mar.¹⁴⁸ Y mañana tal vez haya sido ella misma, la montaña, la que produjo esa historia, en sus orígenes; pues la vida montañesa, movimiento más que vida sedentaria, ganadería antes que agricultura, parece haber sido, en efecto, la vida inicial del Mediterráneo, cuya civilización, “lo mismo que la del Cercano Oriente y la de Asia Central, encubre y disimula a duras penas sus elementos pastoriles”,¹⁴⁹ que evocan un mundo primitivo de cazadores y pastores, una vida de trashumancia y nomadismo, con algún que otro cultivo apresurado en chamiceras. Vida geográficamente vinculada a las regiones altas, desde muy pronto pobladas, explotadas y organizadas por el hombre.

¿Las razones? Sin duda, la variada distribución de los recursos montañeses; pero también el hecho de que las llanuras fueron primitivamente el reino de las aguas estancadas y de la malaria, o bien de zonas a lo largo de las cuales discurrían aún las aguas de curso incierto de los ríos. Las llanuras habitadas,

que hoy en día son imagen de la prosperidad, han sido la culminación tardía y penosa de siglos de esfuerzos colectivos. En la Roma antigua, en tiempo de Varrón, persistía aún el recuerdo de los días en que se navegaba en barca por el Velabro. La ocupación se extendió progresivamente de las alturas hacia las tierras bajas febriles, brillantes de aguas muertas. Abundan las pruebas de ello. En el bello estudio de P. George¹⁵⁰ encontramos un mapa de los establecimientos prehistóricos de la región del Bajo Ródano: todos los centros reconocidos aparecen situados en las altas regiones calcáreas que dominan la depresión del delta, al este y al norte. Hasta miles de años más tarde no se iniciaron, con el siglo XV, los trabajos de saneamiento de las marismas del Ródano.¹⁵¹ Lo mismo ocurre en Portugal, donde no existen depósitos prehistóricos en las cuencas y en los valles. En cambio, las montañas están pobladas desde la Edad del Bronce; su deforestación no es reciente e iluminada por las luces de la historia, como la de Europa Central. En los siglos IX y X aún se vivía en las cumbres; las localidades más antiguas que se conocen, y que se remontan precisamente a esa época —la de los reyes asturoleonese—, son casi siempre, y como por casualidad, los aleros más altos de las actuales poblaciones.¹⁵²

El ejemplo portugués nos lleva fuera de los límites del Mediterráneo. Pero ahí está el ejemplo de la Toscana, en el mismo corazón de este mar. Región de estrechas llanuras, naturalmente pantanosas, cortadas por valles encajonados entre las colinas que se elevan más y más a medida que vamos hacia el este y hacia el sur; y, en él, las ciudades. ¿Dónde encontramos las primeras, las más antiguas de todas? Exactamente en el último piso, sobre las pendientes medias, hoy cubiertas de viñedos y olivares. Allí se alzaban las ciudades etruscas, las *oppida*, escalonadas a muchos centenares de metros sobre los valles, colgadas sobre las colinas: *Hochrückenstädte*, las llama A.

Philippon. ¹⁵³ En cambio, Pisa, Luca y Florencia, ciudades de la llanura, adquieren rango tardíamente, en la época romana. ¹⁵⁴ La amenaza de los pantanos alrededor de Florencia continuará todavía por largo tiempo. ¹⁵⁵ Todavía en el siglo XVI la región baja de la Toscana no estaba totalmente desecada. En conjunto, se observa durante ese tiempo, por el contrario, una especie de subida de nivel de las aguas perniciosas. Los pantanos ganan terreno en el Val de Chiana y en las márgenes de la llanura inundada del lago Trasimeno. Las fiebres se extienden en las marismas, en la llanura triguera de Grosseto, donde todos los esfuerzos de la política de los Médicis —por otra parte, proteccionista en extremo— no llegaron a desarrollar el cultivo intensivo del trigo necesario para la gran exportación. ¹⁵⁶

Así pues, la pugna entre la llanura y la montaña es también una cuestión de periodo histórico. Los estudios agrarios hechos en la Europa Central y Occidental nos han enseñado a distinguir los suelos antiguos de los nuevos, el *Altland* y el *Neuland* de los historiadores y los geógrafos alemanes, ganado aquél por los agricultores neolíticos, y éste habilitado por las colonizaciones medieval y moderna. Viejas tierras, nuevas tierras... En el Mediterráneo casi podría decirse: montañas y llanuras. Quien desee comprender la vida mediterránea, debe encuadrarla dentro del marco de esta antítesis: sólo ella le da su sentido histórico y humano.

II. ALTIPLANOS, LADERAS Y COLINAS

Reconocemos, desde luego, que la imagen de la montaña, tal y como acabamos de esbozarla, es incompleta. Y es que la vida no se deja reducir nunca a líneas demasiado simples; la montaña es múltiple por sus relieves, por su historia, por sus costumbres y

hasta por sus fechorías. Y, sobre todo, al lado de la montaña alta aparece esa semimontaña de las llanuras, de las colinas, de las laderas, semimontaña que en nada se parece, sino que más bien contrasta en cada uno de sus rasgos con la verdadera montaña.

Las altas llanuras

Las mesetas son grandes y altas llanuras descubiertas, de suelo seco —en el Mediterráneo, al menos— y, por consiguiente, duro, con raros tajos fluviales. Los caminos, las vías de comunicación, pueden abrirse aquí con relativa facilidad. Así, la meseta de la Emilia —que más bien es casi una llanura— está profusamente cubierta de caminos, y desde hace mucho tiempo, desde siempre, ha dado vida a brillantes civilizaciones, cuyo símbolo es Bolonia. El Asia Menor, con sus preciosas capas terciarias (sin ellas sería tan salvaje como el Zagros o el Kurdistán, sus vecinos),¹⁵⁷ sus múltiples calzadas, sus caravanas, sus caravanserrallos, sus ciudades-etapas, es el corazón de una incomparable historia caminera. Las altas mesetas argelinas son también como un ininterrumpido camino de estepas que se extienden desde Biskra y la depresión de Chott-el-Hodna, hasta la Muluya marroquí...¹⁵⁸ En la Edad Media, toda el Asia Menor, entre Ifriqiya y Marruecos, era, en realidad, una gran ruta de este a oeste, que conectaba los mercados con ese sistema dorsal, antes del florecimiento de Bujía, antes de la creación de Argel y de Orán y antes del auge del mar sarraceno en el siglo X...¹⁵⁹ En cuanto a las dos mesetas que en los umbrales de los Apeninos, al oeste, se extienden sobre la Umbría y la Toscana, *grosso modo*, y al este sobre la Apulia, ¿podríamos llegar hasta decir, con Philippson,¹⁶⁰ que han sido el escenario esencial de la historia y del desarrollo cultural de la península? Aunque así no

fuera, no cabe duda de que su importancia ha sido grande. Baste señalar el hecho, ya bastante considerable de por sí, de que esas regiones han sido espacios de calzadas. En la región del oeste, sobre el altiplano de Tobas del sur de Etruria, Roma tendió rápidamente las vías Flaminia, Amerina, Cassia, Clodia y Aurelia, que conservaron hasta el siglo XVI su trazo original, casi sin cambios. La Apulia, al este, estaba igualmente abierta a la circulación. Es una vasta meseta calcárea,¹⁶¹ bastante baja, que mira hacia el mar, hacia Albania, Grecia y el Oriente. Larga fila de ciudades la atraviesa en dos líneas paralelas: una sobre la costa de Barletta a Bari y a Lecce; la otra, diez kilómetros tierra adentro, de Andria a Bitonto y a Putignano...¹⁶² Desde la Antigüedad es un foco de población situado entre el mar y la zona del interior, casi desierta, y ya desde entonces, un foco de cultura. Lo que la entrega a las influencias procedentes del oeste —pues esta región se latinizó¹⁶³ muy pronto sin dificultades— no es tanto su carácter de país abierto, de país caminero, como la influencia que sin cesar recibe del este, de Grecia y de Albania, por el mar, y que, en algunas épocas de su historia, da la impresión de que vuelve literalmente la espalda a la península. Evidentemente, es ésta una región sobre la que el hombre ha intervenido continuamente.¹⁶⁴ En el siglo XVI, la vasta y rica zona de la Apulia es conocida como un granero de trigo y un gran depósito de aceite. Todos llegan allí en busca de productos alimenticios; Venecia, sobre todo, que siempre soñó con instalarse en aquellas tierras —lo cual logró, por cierto, en dos ocasiones, en 1495, y en 1528—, y también otras ciudades del Adriático, como Ragusa, Ancona y Ferrara.¹⁶⁵ Por mediación del pequeño archipiélago de las Tremiti y los buenos oficios de los Frati della Carità que allí habitan, habrá un incesante contrabando de trigo a todo lo largo del siglo XVI.¹⁶⁶

Pero tal vez el más bello ejemplo de estas mesetas animadas

sea todavía hoy el de las dos Castillas, en el centro de la península española. Una y otra, la Vieja y la Nueva, están surcadas de rutas, o más bien de veredas y de malos caminos de herradura.¹⁶⁷ Estos caminos no por ello dejan de verse transitados por el tráfago de los hombres, por la agitación de verdaderas caravanas de *arrieros* (los carreteros, cuyos defectos señala minuciosamente Cervantes, tienen aquí un papel comparativamente secundario).¹⁶⁸ Estos interminables convoyes de bestias de carga, mulos y asnos desaparecen casi bajo sus cargas, atravesando las Castillas de norte a sur y de sur a norte, según el calendario de los pastos. Descendiendo hacia el sur en el invierno, subiendo hacia el norte en el estío, transportan todo lo que se ofrece a su paso: trigo y sal, lana y madera, cerámica o loza de Talavera, mercaderías y viajeros. Guzmán de Alfarache, el pícaro de Sevilla, encuentra un arriero a las puertas de la ciudad de donde huye y viaja con él hacia el norte, en compañía de unos dignos eclesiásticos, que le cuentan una bella historia.

Este movimiento de “acarreo” es el que permite a Castilla servir de nexo de unión entre las regiones periféricas de la Península que la rodean y la separan a menudo del mar. Es ese tráfico, y no Castilla solamente, como se ha dicho,¹⁶⁹ lo que ha hecho a España. Es ello lo que determina, y, si se quiere, lo que traiciona la economía profunda del país. El hecho es que, durante mucho tiempo, este movimiento de caravanas se desplaza hacia la vertiente oriental, principalmente a Barcelona, y Barcelona se convierte en el mercado de venta de la lana española; después a Valencia, que en el siglo XV,¹⁷⁰ sobre todo en tiempos de Alfonso el Magnánimo (1416-1458), llegó a obtener una gran fortuna, y, por último, a Málaga y a Alicante, ciudades que llegaron a ser, en el siglo XVI, los grandes puertos de embarque de la lana. En su trabajo sobre la *Gross Ravensburger Gesellschaft*, opina Schulte que el declinar de

Valencia a fines del siglo XV se debió a que la circulación castellana, restablecida en todo su vigor bajo el régimen de los Reyes Católicos, viró ahora hacia el norte, hacia las activas ciudades de Medina del Campo, Burgos, Bilbao, gracias a lo cual se vinculó España más decididamente que nunca a la poderosa Europa septentrional... Es una hipótesis verosímil, que tiene en cuenta también este movimiento, este tráfico de caravanas sin el cual no se podría comprender ni a España en su conjunto, ni a Castilla en particular, con sus alineamientos de ciudades de norte a sur, a la vera de las rutas de la trashumancia, que fueron, como es sabido, los mismos caminos de la Reconquista. Castilla, tan perfecta y tan rápidamente sometida por sus reyes, después de Villalar, conducida por ellos con aquella “vara de hierro” de que hablaba un embajador veneciano en 1581¹⁷¹ —¿acaso no es la facilidad de comunicaciones la primera condición para un gobierno eficaz?—, Castilla se convierte por todas estas razones en el centro histórico de gravedad de España.¹⁷²

Las comarcas en espaldera

Las comarcas en que se juntan la montaña y el llano,¹⁷³ debajo de las laderas —en Marruecos se les llama *Dir*—, presentan estrechas fajas de vida arraigada y floreciente. Tal vez porque entre los 200 y los 400 metros —donde se encuentran situadas— está el nivel óptimo del ambiente mediterráneo, por sobre las miasmas de la llanura y, por otra parte, dentro de los límites en que pueden prosperar todas las plantas de la *coltura mista*. Además, el agua que baja de la montaña permite la irrigación y los sabios cultivos hortícolas, que dan belleza y vida a estas estrechas regiones privilegiadas. En Marruecos, desde que nos

alejamos del Atlas por el *Dir* que une a las grandes llanuras del oeste, vemos aparecer en cada valle abierto los canales de riego, y con ellos, esos jardines y esos vergeles admirables que fueron la admiración del padre Foucauld. De un modo análogo, para el viajero que viene del norte, la impresión de Italia, o mejor dicho del verdadero Mediterráneo, no se fija sino mucho tiempo después de pasar los Alpes, cuando se llega a las primeras estribaciones de los Apeninos, que tienden, de Génova a Rímini, en la raíz de la península, sus laderas a veces quebradas, pero sembradas por todas partes de oasis maravillosos. Es impresionante, hace notar uno de estos viajeros, salir de la llanura del Po en primavera y llegar a esas regiones verdequeantes, esmaltadas de flores, con sus campos cultivados, en los que se conjugan la viña, el olmo, el nogal, el olivo y las blancas ciudades, mientras que en la llanura del Po los árboles desnudos —el álamo, el sauce, la morera— parecen aún azotados por el frío invernal. Porque estas regiones de *coltura mista* —mezcla de huertos, jardines y a veces prados— están frecuentemente localizadas a lo largo de las faldas, sobre la línea de las laderas.

“A esta altitud (entre los 200 y los 400 metros) [apunta Vidal de la Blache]¹⁷⁴ alrededor de la campiña romana se despliega la línea de *castelli romani*; allí se levantaban las antiguas *oppida*, que bordeaban sobre los montes Volscos la franja desértica (todavía lo era en tiempos de Vidal) de las lagunas pontinas, y las antiguas ciudades dominaban las orillas casi desiertas de la vieja Etruria... El jardín aparece en el primer plano; al fondo emerge la montaña gris. Las *oppida*, antiguas ciudades fortificadas, se elevaban sobre los espolones, en las partes no cultivables. No existía allí una vida urbana propiamente dicha, sino una vida cantonal bastante poderosa, que la mano de Roma reunía en un haz... La pureza y la vivacidad del aire conserva y reforma un material humano que

antaño suministrara a Roma el mejor contingente de sus legiones, y que ahora le proporciona la mano de obra que recluta para la explotación de la Campagna. ”

El mismo paisaje en espaldera encontraremos frente al Adriático, sobre el largo reborde de los Alpes dináricos, desde los alrededores de Istria hasta la altura de Ragusa o de Antivari.¹⁷⁵ Un estrecho festón de vida mediterránea bordea la montaña casi junto a la costa, insinuándose en las brechas de los relieves hacia el interior, por el paso de Carniola hasta Postojna, por la garganta de Prolog hasta Livno, en Bosnia, o por el cálido valle del Narenta hasta Mostar, en Herzegovina. Se trata, aun con esos anejos, de un espacio filiforme, no comparable a la enorme Zagora, ese alto país de los karst, que es tan ancho a la altura de Ragusa como los Alpes sobre el meridiano de Múnich, y que sirve de barrera del lado del continente balcánico.

¿Podríamos ni soñar contraste más impresionante de paisajes y géneros de vida? Al oeste, anchos países montañosos, desolados por los rigores del invierno y por las sequías catastróficas del verano, regiones ganaderas y de vida inestable, verdaderos países colmenas, que desde la Edad Media, que nosotros sepamos —pero, probablemente, desde siempre—, sobre todo Herzegovina y Montenegro, vuelcan sus hombres y sus rebaños sobre los países de más abajo, hacia la Serbia moraviana, con sus cuencas fluviales mal desecadas; hacia la Chumadia antaño impenetrable, con sus bosques; hacia Croacia-Eslovenia, al norte y hasta Sirmia. No es posible concebir, cualesquiera que sean los encantos y las finuras de su civilización, región más ruda, más patriarcal y más atrasada... Es una de las zonas de reservas humanas más ricas de la península, y siempre ha abierto sus esclusas —es decir, sus desfiladeros y sus puertos— a una multitud de emigrantes. Por añadidura, en el siglo XVI era también una zona de guerras, un país fronterizo

enfrentado a los turcos. Los zagorcis son soldados natos, bandidos o prófugos, *hajduk* o *uskok*, “rápidos como el ciervo” y de un valor legendario. Por otra parte, la montaña favorecía sus golpes de sorpresa, y mil cantos populares, mil *pesma*, nos hablan de sus hazañas, de los beys azotados, de las caravanas asaltadas, de las hermosas muchachas raptadas... No debe sorprendernos que esta montaña salvaje se desborde también hacia la Dalmacia. Pero estos desbordamientos no tienen nada de la anarquía de los del este o del norte, en dirección al interior; son, por el contrario, disciplinados y cuidadosamente filtrados. Se hacía una guerra eficaz contra los tropeles de los zagorcis; podrían esparcirse por la Baja Albania, pero no por los campos estrechos y por los vergeles de la costa. Apenas se insinuaban aquí y allá, especialmente por la depresión del Narenta. El hombre, por su parte, se domestica; se convierte de bandido en gendarme; el colono eventual se dirigía a las islas y aún más lejos, a través de Venecia, en dirección a Istria, donde el trabajo y las tierras sin cultivar abundaban más que en otras partes.¹⁷⁶

El invasor se encuentra aquí con un mundo eminentemente estable y tranquilo; un mundo que ignora, si no el movimiento, por lo menos las migraciones en masa y los gestos de loco de los países altos; un mundo rural cerrado, que había desarrollado pacientemente sus huertos de frutas, sus viñedos y sus prados, en el que las pendientes no eran demasiado fuertes, y que en los lugares menos propicios había ido plantando huertos a golpe de azada entre pequeños muros de contención. Toda una serie de aldeas urbanizadas, de pueblecillos con estrechas calles y de altas casas apretadas una contra otra, ocupaban las bahías, los *draga*, los promontorios y los istmos de la costa. La gente, en estos lugares, era laboriosa, paciente, equilibrada y acomodada, aunque no rica, pues la pitanza, aquí, es exigua, como en todo el Mediterráneo, ya que hay que luchar contra la Naturaleza,

contra el enorme Zagora amenazante, contra el turco, y, por si todo ello fuera poco, contra el mar. Todo esto exigía un trabajo coordinado, y no gente libre para obrar a su voluntad; desde el siglo XIII, el campesino de Ragusa tenía la situación de un colono, de un campesino en estado de semiservidumbre. Un catastro del siglo XV nos revela una situación análoga en los países cerca de Spalato. En el siglo XVI, alrededor de las ciudades venecianas de la *altra sponda*, una agricultura precaria se cobijaba bajo la protección de los soldados. Cuadrillas de campesinos obligados a trabajar partían por la mañana y regresaban al atardecer bajo la protección de la tropa.¹⁷⁷ Todo ello no contribuía, ciertamente, a estimular el individualismo ni las agitaciones campesinas, de las que, sin embargo, hay pruebas e indicios.¹⁷⁸

Por otra parte, toda la sociedad dálmata se mantiene jerarquizada y disciplinada. En Ragusa había un enjambre de familias nobles. Hasta ayer mismo vivía en la ociosidad, sobre las espaldas de un proletariado humildísimo de hortelanos y pescadores, toda una clase de *Sjor*, de *Signori*. “El pescador [nos dice Cvijić] pesca para él y para un *Sjor*, al cual está estrechamente asociado; el *Sjor* le considera como a uno de los suyos, y al pescador le repugna vender a otro su pescado.” A fuerza de ser estables, continúa diciendo Cvijić, estas sociedades están “como congeladas, estáticas...”. Lo cual es, a la vez, cierto e inexacto.

Porque se trata de humanidades más bien que de sociedades estables. En efecto: las apacibles “laderas” evolucionan socialmente, se transforman, bullen. Sobre todo cuando se trata de la Dalmacia o del extremo de los macizos catalanes, caso en el que podríamos habernos detenido con cuidado: lo complica el hecho complejo de que esta región no desemboque, como los *castelli romani*, en una llanura estrecha y limitada, sino en el

mar, que todo lo complica y al mismo tiempo todo lo facilita. La franja dálmata está vinculada también por el Adriático a Italia y a un vasto mundo. Se abre ampliamente al exterior. Y Venecia, que la dominaba políticamente en el siglo XVI, la penetró, aun sin quererlo, con su civilización conquistadora.

Las colinas

El mismo problema encontramos cuando se trata de colinas, sobre todo de colinas de toba o de cal del terciario, que los hombres ocuparon inmediatamente, y que inmediatamente dominaron: las colinas de Languedoc; las de Sicilia; las de Montferrat, esas “islas” del norte italiano; las de Grecia, que a menudo siguen ostentando sus nombres clásicos; las colinas de Toscana, con sus célebres comarcas, sus ciudades y sus pueblos, que son casi ciudades, en la campiña más impresionante que existe en el mundo; por último, las Sahel del África del Norte, famosas tanto en Túnez como en Argelia.

Entre el mar y Mitidja, apoyado contra ese macizo central en miniatura que es Buzarea, el Sahel de Argel constituye la esencia misma de Fahs, de la campiña argelina.¹⁷⁹ Una campiña toda ella urbanizada, repartida entre los dominios de los turcos argelinos, en que impera el dialecto de la ciudad próxima, estrecho oasis en medio de los dialectos “nómadas”¹⁸⁰ que rodean el centro urbano. Arregladas, cultivadas y desecadas (se han descubierto en nuestros días las canalizaciones de la época turca),¹⁸¹ estas suaves colinas son todo verdor. Los huertos, gloria y esplendor de tanta ciudad mediterránea, son cerca de Argel suntuosos, y rodean las blancas ciudades de árboles y de aguas brillantes que en 1627 fueron la admiración de un cautivo portugués, João Carvalho Mascarenhas.¹⁸² Admiración bien

comprensible, porque, aunque Argel era una ciudad de corsarios, que había brotado a la manera americana, era también una ciudad de lujo y de arte, muy italianizante a principios del siglo XVII. Es, con Liorna, que creció de la misma manera, una de las ciudades más ricas del Mediterráneo en aquella época; en todo caso, una de las mejor dispuestas a transformar su riqueza en lujo.

Es evidente que si consideramos estos ejemplos a la ligera, corremos el peligro de hallarnos ante problemas de muy simple naturaleza y específicos de estas regiones. La luz que arroja el reciente trabajo de René Baehrel sobre la Baja Provenza durante los siglos XVII y XVIII¹⁸³ nos previene frente a semejante actitud. Sometido a examen minucioso, nada hay más complejo y más variable en el tiempo que esta frágil economía del cultivo en terraza en el flanco de las colinas. Entre los pequeños muros de contención, la franja de tierra, denominada *restanque* o, más frecuentemente, *oulière*, se ensancha o se estrecha, según sea más o menos pronunciada la pendiente de la ladera. “La viña se plantó al borde de la *oulière*, y los árboles un poco por todas partes”; entre viñedos y árboles crecen el trigo, la avena mezclada con las almortas (para las mulas) y, sobre todo, las legumbres (lentejas, guisantes, *farouns*). Estos cultivos hubieron de competir entre sí, a tenor de los precios del mercado; también han de competir con los productos de las regiones vecinas e incorporarse a la riqueza o pobreza de economías de mayor amplitud que la propia. A finales del siglo XVI, el campo alrededor de Vicence da la impresión de tener unidas todas sus tierras, constituido por una “sucesión ininterrumpida de huertos”, y eso a pesar de estar formado por planicies, valles y *monti*.¹⁸⁴ En cambio, en el interior, en el Languedoc abundan las colinas desérticas que no merecen el esfuerzo que requieren las *rompudes* (rozas).¹⁸⁵ Cuando los tiempos son difíciles se

abandonan con frecuencia los *pechs* pedregosos. No siempre le compensa al hombre el gastar sus fuerzas en cultivos en terraza.

No debemos dar, en suma, una importancia excesiva a estos mundos de las colinas, que son, en su conjunto, poco numerosos. En algunos casos poseen los grupos humanos mejor enraizados del Mediterráneo, los más estables que allí se conocen. De aquí a ver en ellos los verdaderos puntos de apoyo de la civilización mediterránea, sus únicas patrias creadoras, no hay más que un paso, y Lucien Romier lo ha franqueado,¹⁸⁶ pero con los peligros inherentes a una simplificación tan exagerada. El ejemplo de las colinas toscanas o el de las colinas de Languedoc no deben inducirnos en tentación hasta el punto de que sus límpidas aguas nos hagan olvidar las otras fuentes nutricias del gran cuerpo mediterráneo...

III. LAS LLANURAS

Y aún es más fácil equivocarse en lo referente al papel que desempeña la llanura en el Mediterráneo. Si decimos: la montaña, el eco responde: austeridad, aspereza, vida atrasada, población dispersa. Si decimos: la llanura, responde un eco de abundancia, de comodidad, de riqueza, de alegría de vivir. En el tiempo en que nos situamos, y tratándose del ámbito mediterráneo, es más que probable que el eco engañe a quien lo escucha.

Es cierto que hay en el Mediterráneo planicies pequeñas y grandes encajadas entre los pliegues alpino-pirenaicos de las cadenas montañosas, frecuentemente producidas por hundimientos seguidos de terraplenes: el producto del trabajo paciente de los lagos, de los ríos o de los mares. Huelga decir que, más o menos extensas (sólo una docena de ellas son

importantes, si no por sus recursos, al menos por sus dimensiones) y también más o menos cercanas al mar, estas llanuras presentan un aspecto totalmente distinto al de las montañas que las circundan. No tienen la misma luz, ni los mismos colores, ni las mismas flores, ni el mismo calendario. Mientras que el invierno se eterniza en la Alta Provenza y en el “delfinado”, “no dura más de un mes” en la Baja Provenza, “*de sorte qu'en cette saison mesme, on y void des roses, des oeillets et des fleurs d'orange*”.¹⁸⁷ El embajador De Brèves, que el 26 de junio de 1605 va, junto con sus compañeros de viaje, a ver los cedros del Líbano, se sorprende de las diferencias que produce la altitud: “Aquí [en el Líbano] viñas y olivos apenas estaban comenzando a florecer y el trigo a amarillear, y en Trípoli [en la costa] ya se veían uvas, las olivas estaban gordas, el trigo segado y los demás frutos muy adelantados”.¹⁸⁸ Un flamenco, Pierre Coeck d'Alost, presenta un informe, acompañado de dibujos, acerca de las dificultades que ha encontrado, además de *la pluye, vent, neige o gresle*, al cruzar las montañas de Esclavonia. “Cuando se llega a la zona de las planicies, todo se hace más afable: mujeres griegas [...] se acercan a vender a los viajeros toda especie [...] de provisiones de boca y artículos útiles, como son herraduras, cebada, avena, vino, pan o tortas cocidas en la ceniza caliente.”¹⁸⁹ Del mismo modo, en 1573, Philippe de Canaye se regocijaba de encontrarse, a la salida de los nevados montes de Albania, con las risueñas planicies de la Tracia.¹⁹⁰ Muchos otros, al igual que él, se han sentido conmovidos ante la gracia de las cálidas planicies que parecen propicias al hombre.¹⁹¹

Parecen. Porque es indudable que, aunque fuesen poco extensas, estas llanuras se han sometido siempre con facilidad a la voluntad del hombre.¹⁹² El hombre se posesionó inmediatamente de las eminencias, de los altozanos estratégicos,

de las terrazas fluviales¹⁹³ y los rebordes montañosos. Plantó en ellas grandes aldeas apretadas, y a veces, hasta sus ciudades. Por el contrario, en el fondo de los valles —siempre amenazados por las aguas—, la dispersión del *habitat* fue a menudo la regla. Así vio Montaigne la llanura de Luca, y Belon du Mans la de Brousse; así hemos visto siempre la llanura de Tremecén, valorizada ya por los romanos: en el centro, los huertos, los campos regados; en los bordes, los plantíos y los viñedos; un poco más lejos, la hilera de las aldeas célebres; el mismo espectáculo que tuvo bajo los ojos y que describió hacia 1515 León el Africano.¹⁹⁴ Lejos de estos centros habitados se sitúan, como en virtud de la ley de los círculos de Thünen, las grandes propiedades de cultivo extensivo.¹⁹⁵

Las vastas planicies mediterráneas no han sido objeto de fácil conquista. Durante mucho tiempo no fueron aprovechadas por el hombre más que de modo imperfecto y transitorio. Hasta hace muy poco, en 1900,¹⁹⁶ no se acabó de valorizar la región de Mitidja, detrás de Argel. Solamente en 1922 logró la colonización griega triunfar, en la llanura de Salónica, sobre las marismas.¹⁹⁷ Y hasta en vísperas de la segunda Guerra Mundial no se dio cima a los trabajos de saneamiento en el delta del Ebro y en las lagunas pontinas.¹⁹⁸ Esto nos advierte que en el siglo XVI las grandes planicies no eran tan ricas como generalmente se cree. Por aparente paradoja, presentaban con mucha frecuencia cuadros de tristeza y desolación.

Enumeremos. ¿La campiña romana? Un semidesierto, a despecho de una serie de poblaciones fundadas en el siglo XV y proseguidas durante el XVI. ¿Las marismas pontinas? Una cañada para unos cuantos centenares de pastores, y refugio de hordas de búfalos salvajes; en esta comarca solamente abundaba la caza de toda especie, incluyendo el jabalí, índice seguro de una esporádica ocupación humana. Igualmente desiertas las tierras

del Bajo Ródano, apenas abordadas hace solamente una veintena de años por algunas “bonificaciones” ribereñas.¹⁹⁹ Vacía, totalmente vacía, la llanura de Dirraquio; todavía lo está ahora, por lo demás. El mismo delta del Nilo estaba insuficientemente poblado.²⁰⁰ Y el del Danubio era lo que continúa siendo: un impresionante pantano, un mundo anfíbio, casi inextricable, con islas flotantes de vegetación, bosques cenagosos, tierras febriles, y en este ambiente hostil, donde pulula la vida salvaje, algunos miserables pescadores. En Anatolia, hacia 1554, Busbec recorrió más allá de Nicea llanuras sin pueblos ni casas; es aquí, observa, “donde pastan las cabras cuya piel sirve para hacer camelotes”, lo que vale tanto como decir que esta zona queda cerca de Ankara.²⁰¹ Por el mismo tiempo, en Córcega, en Cerdeña, en Chipre, las planicies interiores ofrecían también una estampa de desolación. En Corfú, el provisor Justiniano atravesó en 1576 una llanura casi desierta.²⁰² Y las corsas de Biguglia y de Urbino son una llaga incurable.²⁰³

El problema del agua: la malaria

Pero no pretendemos hacer un inventario de todas las planicies que en el siglo XVI aún no habían nacido a la riqueza. Nos basta con saber que este nacimiento supone largos esfuerzos, y la solución de un doble, si es que no de un triple problema. Para comenzar, el problema de las inundaciones. Las zonas montañosas son zonas donde los arroyos se despeñan; en cambio, las planicies son, casi siempre, colectoras de aguas.²⁰⁴ Durante el invierno, estación normal de lluvias, su suerte es permanecer inundadas;²⁰⁵ para evitar este desastre hay que tomar mil precauciones, construir presas, embalses y canales de

desagüe. Pero, a pesar de todos los esfuerzos, no hay hoy en todo el Mediterráneo, en Portugal o en el Líbano, una planicie que no se halle bajo la amenaza de estas peligrosas aguas. Todavía La Meca se sumerge algunos inviernos bajo las torrenciales lluvias.²⁰⁶

En 1590, grandes inundaciones anegaron la marisma toscana, causando de golpe la ruina de las sementeras. La marisma era, con el Val de Arno, el verdadero granero de Toscana; de ahí que ante la inmensidad del desastre, el gran duque se viera obligado a ir hasta Danzig (primera vez que ocurre esto) a conseguir trigo para salir a flote. A veces, las grandes tormentas de verano provocan por sí solas semejantes catástrofes. Las aguas de la montaña descienden como torrentes embravecidos, sin que nada las contenga. Cauces secos en el estiaje se convierten muchas veces, durante el invierno, en torrentes impetuosos. En los Balcanes, los puentes turcos son muy altos, construidos en arco y sin pilares centrales, con el fin de ofrecer la menor resistencia posible a las súbitas crecidas de los ríos.

Una vez que alcanzan las tierras bajas, las aguas no siempre se abren paso fácilmente hasta el mar. Las que descienden de los montes Albanos y de los Volscos se estancan a lo largo de 30 kilómetros entre las montañas y el mar, creando así las marismas pontinas. El defecto está en las débiles desigualdades de relieve del terreno, en la lentitud de las corrientes que eso determina y en la poderosa línea de dunas que hacen de dique de contención a la orilla del mar. En el caso de la región de Mitidja, la planicie, bordeada al sur por el Atlas, está literalmente bloqueada del lado del norte por las colinas de Sahel, que apenas abren las brechas de Ued El Harrach y de Ued Mazagan, al este y el oeste de Argel. Las razones pueden variar de un caso a otro, pero, en definitiva, en casi todas estas planicies se produce un

estancamiento de aguas más o menos abundante. Y las consecuencias son en todas partes las mismas: *acqua, ora vita, ora morte*, sólo que, en este caso, el agua no quiere decir vida, sino muerte. Inmóvil, forma inmensos pantanos erizados de juncos y cañaverales; y en el verano conservan, cuando menos, la peligrosa humedad de los bajos fondos o de los tremedales, bordeados por los característicos laureles rosados. De aquí las temibles fiebres palúdicas, flagelo de las planicies durante la estación cálida.

Antes del empleo de la quinina, la malaria era un mal con frecuencia mortal; aun en sus formas benignas, provocaba una disminución de la vitalidad y del rendimiento del hombre.²⁰⁷ Consumía a sus víctimas, haciendo que la demanda de mano de obra fuese más frecuente y más intensa. Nos encontramos, en realidad, ante una verdadera enfermedad del medio geográfico. Por muy peligrosos que sean la peste y el cólera, transportados desde la India y la China por las relaciones a gran distancia, estos azotes fueron siempre extranjeros de paso por el Mediterráneo. La malaria se establece en él. Constituye, “el fondo del cuadro de la patología mediterránea”.²⁰⁸ Hoy día se conocen las relaciones de este azote con los anofeles y los hematozoarios del género *plasmodium*, los agentes patógenos del paludismo, del que los anofeles son los portadores. Hacia 1596 dice Thomas Platter de la comarca de Aiguesmortes “que da pena ver lo infestada de mosquitos que está durante el tiempo de verano”.²⁰⁹ Tal es el complejo malárico de los biólogos, complejo vinculado en realidad con toda la geografía de las regiones bajas del Mediterráneo, la única grave y tenazmente infestada, pues en comparación con ella el paludismo de montaña carece de importancia.²¹⁰

De modo que la conquista de la planicie ha significado, desde siempre, ante todo, triunfar sobre el agua malsana y

acabar con la malaria,²¹¹ y después, utilizar de nuevo el agua viva, corriente, para el riego.

El hombre es el elemento operante de esta larga historia. Si drena el agua, si conquista la planicie para los cultivos, extrayendo de ella la mayor parte de sus alimentos, el paludismo retrocede; el remedio contra la malaria, dice un proverbio toscano, es una olla bien colmada.²¹² Si, por el contrario, descuida la construcción de los canales de drenaje y las acequias de riego, si a su lado se desbordan las torrenteras de la montaña cegando las vías de circulación del agua; si, por una u otra razón, la población de la llanura disminuye y se relaja el dominio que sobre ella ejerce el campesino, la malaria se extiende sin remedio y todo lo paraliza. No tarda en hundir de nuevo a la planicie en su primitiva condición de desierto y de marisma; el proceso es automático. Éste fue, al parecer, el caso de la antigua Grecia. Asimismo, sostienen algunos que la malaria fue una de las causas de la decadencia del Imperio romano. Es muy difícil pronunciarse en favor o en contra de esta tesis, por su naturaleza tan amplia y tan categórica. La malaria progresa cuando el hombre afloja en su esfuerzo y se afirma en sus perniciosas recurrencias, tanto como causa que como efecto.

Parece, sin embargo, que la historia de la malaria acusa épocas de mayor o menor virulencia.²¹³ Las fiebres palúdicas pudieron agravarse a finales del Imperio romano, y —como lo asegura Philipp Hildebrandt, desgraciadamente sin dar referencias— a partir de los últimos años del siglo xv. Nuevos elementos patógenos pudieron haberse presentado entonces. La América, recién descubierta, pudo haber obsequiado a los viejos mundos del Mediterráneo, además del treponema pálido, la *malaria tropicalis* o *perniciosa*, hasta entonces ignorada en estas tierras. Una de las primeras víctimas fue, en 1503, nada menos que el papa Alejandro VI.²¹⁴

Es muy difícil para un historiador pronunciarse en uno u otro sentido a este respecto. En la Antigüedad y en la Edad Media se conoció una fiebre muy parecida a la *malaria tropicalis*, aunque ciertamente más benigna, puesto que Horacio atravesó sin peligro las marismas pontinas, a pesar de las picaduras de los mosquitos.²¹⁵ Y, sobre todo, este detalle harto más elocuente: en septiembre de 1494 el ejército de Carlos VIII —que era por lo menos de 30 000 hombres— acampó sin novedad alrededor de Ostia, en un sitio que en esa época era particularmente peligroso. No se vaya a creer que estos ejemplos bastan para plantear, y mucho menos para resolver, el problema. Para escribir la historia de la malaria haría falta una documentación mucho más rica que la que hoy poseemos. ¿Era malaria o disentería la enfermedad que diezmó el ejército de Lautrec en julio de 1528, en la inundada campiña de Nápoles?²¹⁶ Habría que conocer con exactitud las regiones afectadas en el siglo XVI. Desde luego, sabemos perfectamente que Alejandreta, que servía de escala para Alepo, a partir de 1539 hubo de ser abandonada a causa de las fiebres. Sabemos, asimismo, que los habitantes de la ciudad de Bahía, en el golfo de Nápoles, huyeron de la peste en el siglo XVI; en tiempo de los romanos, Bahía era el lugar de cita de la sociedad elegante y ociosa, y Petrarca alabó su encantador paisaje en una carta que dirigió al cardenal Giovanni Colonna en 1343. Pero aun estos casos particulares nos dejan algunas dudas. En lo tocante a Alejandreta, por ejemplo, sabemos que la ciudad fue recuperada más tarde por cónsules ingleses y franceses, y que ha sobrevivido. ¿Cómo? ¿En qué condiciones?²¹⁷ En cuanto a Bahía, ¿no fue acaso porque la ciudad se estaba muriendo ya, dos generaciones o menos antes de que Tasso desembarcara allí en 1587, por lo que la fiebre se enseñoreó de ella?²¹⁸

Debemos recordar, por otra parte, que una veintena de años

antes de Colón, en 1473, la flota veneciana que estaba operando frente a la costa albanesa, durante el primer sitio de Scutari, fue diezmada por la fiebre y hubo de poner rumbo a Cattaro para reorganizarse. Murió el *provveditore* Alvise Bembo, y Triadan Gritti estuvo en trance de muerte. Pietro Mocenigo decidió de pronto ir a Ragusa *per farsi medicar*.²¹⁹

No es posible sustraerse, sin embargo, a la impresión de que en el siglo XVI se produjo un recrudescimiento de este mal. Aunque quizá ello se debiera simplemente al hecho de que el hombre va a enfrentarse ahora a su viejo y terrible enemigo de las tierras bajas. Todo el siglo XVI, y ya todo el XV, se lanzan, en efecto, a la búsqueda de tierras nuevas. ¿Dónde encontrarlas más tentadoras, más prometedoras, que en estas llanuras húmedas y susceptibles de ser transformadas? Pero nada más nocivo que el primer contacto, la primera remoción de tierras infestadas. Colonizar la planicie equivale con frecuencia a morir; de sobra se sabe cuántas veces fue necesario repoblar en un principio las villas de la región de Mitidja, donde sólo el penoso esfuerzo realizado en el siglo XIX logró triunfar de la fiebre. También la activa colonización del interior que se organizó por todo el Mediterráneo en el siglo XVI costó hartó cara. Fue especialmente activa en Italia. Si Italia falla en la conquista de colonias lejanas, si permanece al margen de ese gran movimiento, ¿no es, entre otras razones, porque estaba ocupada en conquistar dentro de sus propias fronteras todo el espacio susceptible de aprovechamiento según las técnicas de la época, las planicies inundadas de agua hasta las cumbres? “Italia está cultivada hasta la cima de sus montañas”, escribía orgullosamente Guicciardini al comienzo de su *Historia de Italia*.²²⁰

La bonificación de las planicies

La conquista de las planicies: un sueño, un bello sueño que se remonta a los albores de la historia. El tonel de las danaidas es, quizá, un recuerdo de la introducción del riego perenne en la planicie de Argos.²²¹ Es probable que en una fecha en extremo temprana los ribereños del lago Copais hubieran comenzado ya a aprovechar las cenagosas orillas.²²² En todo caso, desde la época neolítica, múltiples canalizaciones subterráneas —cuyos restos ha revelado la arqueología— surcaban la campiña romana.²²³ Se conocen también los trabajos primitivos de los etruscos en las planicies angostas de la Toscana.

Entre estas primeras tentativas y las grandes bonificaciones de tierras en los siglos XIX y XX —que ya hemos enumerado—, aunque el esfuerzo ha decrecido a veces, nunca se ha interrumpido. El hombre del Mediterráneo siempre ha estado en lucha contra las tierras bajas; vaciarlas de aguas malsanas, dotarlas de un riego fertilizador, surcarlas de caminos, sin los cuales el transporte y la agricultura serían imposibles: tal ha sido su permanente tarea. Mucho más dura y penosa que la lucha contra el bosque y la maleza, esta colonización ha sido el rasgo verdadero y original de su historia rural. Así como la Europa del Norte se ha constituido, o por lo menos ensanchado, a expensas de sus bosques cenagosos, el Mediterráneo ha encontrado en las planicies sus países nuevos, sus Américas interiores.

Ya en el siglo XV, y durante todo el siglo XVI, se llevaron a cabo innumerables bonificaciones de tierras, aun con los escasos medios de que se disponía: fosas, acequias, canales, bombas rudimentarias. En el siguiente siglo, los ingenieros holandeses pusieron en práctica métodos nuevos y más eficaces.²²⁴ Pero en la época de que hablamos la experiencia de los ingenieros holandeses aún no se conocía. Dada la pobreza de los medios de que se disponía y la limitación de las empresas, se atacaba el paludismo sector por sector. De ahí los fracasos. Cuando, en

1581, Montaigne encontró en Venecia, en el valle del Adigio, “una infinita extensión de tierras cenagosas, estériles y cubiertas de cañaverales”,²²⁵ antiguos pantanos que el señorío había intentado desecar “para obtener terreno labrantío”, le pareció que “más se ha perdido que ganado en los esfuerzos por hacerlo cambiar de forma”. Tampoco obtuvieron mejor éxito —a pesar de lo que pudiera decir la “prensa” de la época, es decir, los cronistas oficiales— las tentativas del gran duque Fernando en la marisma toscana y en la depresión del Val di Chiana.²²⁶

Los grandes duques, desde Cosme, trataron de crear una región cerealista en la marisma (empresa equivalente, pero en mayor escala, a la que Génova intentaba llevar a cabo en la planicie oriental de Córcega). De ahí las medidas en favor de la colonización, los préstamos en dinero y víveres, los reclutamientos de mano de obra y, en algunos lugares, los trabajos de saneamiento; Grosseto, en la Ombrona, se convirtió en puerto de exportación de granos con destino a Liorna... Reumont, en su vieja *Historia de Toscana*, cita claramente las razones por las que esta tentativa fracasó a medias.²²⁷ Los grandes duques perseguían dos objetivos contradictorios: crear una planicie cerealista, lo cual implicaba fuertes gastos, y establecer un monopolio de compra de granos en su propio beneficio, es decir, un sistema de ventas a bajo precio. Debería, por el contrario, haberse abierto el mercado a la competencia de todos los compradores del Mediterráneo. Porque las operaciones de bonificación de las tierras son muy onerosas, y el rendimiento, la *utilità*, no siempre guarda proporción con las inversiones. En 1534, los oradores de Brescia hicieron notar en el senado de Venecia que el “encauzar y retener las aguas exige infinitos gastos; a tal punto, que numerosos conciudadanos nuestros se han arruinado por haber querido ocuparse de empresas semejantes. Por añadidura, las aguas reclaman gastos

continuos de mantenimiento, de modo que calculándolo todo, y en el mejor de los casos, se encontrará poca diferencia entre las inversiones y los beneficios”.²²⁸ Sabemos que, en tales circunstancias, los vecinos de Brescia imploraban misericordia, buscaban pretextos y se lamentaban de su pobreza para evitar el pago de demasiados impuestos. Lo que no impide que estas bonificaciones de tierras sean siempre ambiciosas empresas que requieren poderosos recursos financieros. Son empresas de obras públicas por excelencia.

En Toscana, es un gobierno “ilustrado” el que se encarga de ello, o como en 1572, un príncipe de la familia ducal: el futuro duque Fernando, interesado por razones eventuales en las mejoras del húmedo Val di Chiana.²²⁹ En el Valle di Ambrogio, en el centro de la vasta zona pantanosa del delta del Po, y gracias a la iniciativa del duque de Ferrara, se lleva a cabo en 1570 lo que fue llamado la *grande bonifica estense*, dificultada por los sentamientos de tierras y el reflujo de las aguas corrompidas, y condenada finalmente por el *taglio* de Porto Viro, que permitió a Venecia, en 1604, desviar hacia el sur, por la brecha abierta, el curso del Po.²³⁰ En Roma es el gobierno pontificio.²³¹ En Nápoles, el virrey pone en marcha un proyecto oficial de desecación de las vastas marismas de Cherranola y de Marellano, en los alrededores de Capua.²³² En Aquila es el gobierno imperial.²³³ En Turquía, por lo poco que sabemos, parece que la bonificación de terrenos fue obra de aquellos señores emprendedores que crearon nuevas aldeas de siervos —*tschiftliks*—, sobre todo a partir del siglo XVII, en las regiones bajas y pantanosas de la llanura de Dirraquio o en las márgenes del Vardar.²³⁴ Grandes aldeas muy características, con sus chozas apretadas en torno de la alta casa del señor, que las domina y las vigila... También en Occidente surge una serie de bonificaciones de tierras debidas a la iniciativa individual de

grandes capitalistas. Fueron ellos los que, en el siglo XVI, hicieron plantar en lo más hondo de la Lombardía arrozales que adquirieron un desarrollo tan rápido que, según se sabe, comenzaron a exportar sus productos a Génova hacia 1570, y tal vez aun antes. Un viejo patricio de Venecia —tachado de la lista de los nobles por una injusticia, según dice él, pero dotado de una buena fortuna— trató de poner su mano sacrílega en las lagunas venecianas, pero las autoridades se inquietaron. ¿Transformar las lagunas en tierras labrantías? ¿Podía alguien pensar seriamente en eso? ¿No era de temer que se provocaran cambios de nivel? El asunto se archivó con dictamen desfavorable.²³⁵

También en el Bajo Languedoc son los capitalistas quienes inician las mejoras, con las obras de drenaje comenzadas a partir de 1592 y que se prolongarán con más o menos ímpetu y éxito hasta 1660-1670. Trabajos idénticos se habían emprendido en las proximidades de Narbona a partir de 1558, cuando se comenzó a *esgoutter* las charcas. Pero a finales de siglo, con las primeras nivelaciones de terrenos en torno del lago Launac, se aceleraron las actividades. Ingenieros provenzales, especialistas en hidráulica y discípulos de Adam de Crapone prestan allí su concurso. Un *grupo* (Laval, Dumoulin, Ravel) dirige la operación y las que luego le siguen en otros puntos alrededor de Narbona. Bernard de Laval, señor de Sault, será quien proporcione el primer dinero necesario, y más adelante, *las sumas complementarias*.²³⁶ Estos programas de bonificación responden a las necesidades de las ciudades. En los siglos XV y XVI, su población crecía sin cesar, haciendo necesario adoptar medidas urgentes para incrementar los víveres, desarrollando y mejorando los cercanos cultivos, ya fuese instalándolos en nuevos terrenos, ya practicando la irrigación en mayor escala. Con este motivo surgieron muchas dificultades, pero también

muchos convenios fructíferos. “Se obtendrá una buena provisión de agua por las derivaciones del Oglio [decían los *oradores* de Brescia en 1534], pero eso significará una cadena de litigios ruinosos con la gente de Cremona. Sin contar con eventuales asesinatos, como el que ya se ha producido.”²³⁷ En 1593, los rectores de Verona hacen demoler —con el apoyo de Venecia— las obras de los mantuanos para retener las aguas del Tártaro, lo que trajo consigo interminables altercados.²³⁸ En el siglo XVIII, las ciudades de Aragón seguían querellándose por las mismas razones, y cada una de ellas trataba de robar el agua a sus vecinas.²³⁹ En cambio, en el siglo XV, las localidades ribereñas del Bajo Ródano se asociaban para los trabajos de canalización, los cuales no hubieran sido posibles sin los capitales de los inmigrantes italianos y sin la mano de obra procedente de los Alpes.²⁴⁰

De cualquier manera (ya fuese como resultado de la cooperación o de las pugnas), lo cierto es que el esfuerzo de las ciudades fue fructífero. Plantaron en las inmediaciones de sus lonjas y sus mercados los huertos de hortalizas, las vegas y los campos triguales que tanto necesitaban. Un embajador veneciano que atravesó Castilla llegó a la conclusión de que la región sólo estaba cultivada alrededor de las ciudades. Los grandes *páramos* de ovejas y los *secanos* reservados al trigo, esas llanuras amarillas donde hasta las mismas casas, hechas de adobes, se confundían con la tierra parda, le dieron la impresión de campiñas desiertas, mientras que alrededor de las ciudades castellanas encontró las manchas verdes de los cultivos de regadío. En Valladolid, los huertos y plantíos cubrían las orillas del Pisuerga. En el mismo Madrid, Felipe II no pudo ensanchar el Prado más que comprando viñedos, jardines y huertos: poseemos las cartas de venta que dan fe de ello.²⁴¹ En Toledo, la Vega, “llena de manzanos, salpicada de árboles y de cultivos”, se encuentra a la

sombra de la ciudad. El mismo desarrollo de los alrededores cubiertos de huertos de hortalizas, el mismo lazo entre la ciudad y el esfuerzo agrícola encontramos en la Provenza y el Languedoc. En el siglo XVI se ganaron nuevas tierras en Mandolieu, en Biot, en Auribeau, Vallauris, Pégaumes, Valbona, Grasse, Barjols, Saint-Rémi, Saint-Paul de Fogossières, Manosque... A todo lo largo del Durance se ven esplendorosos huertos de hortalizas.²⁴² En el Bajo Languedoc, “los *orts* y los prados regados constituyen, en realidad, una parte muy pequeña de los terrenos (como en España)”; a decir verdad, “son cinturones urbanos, regados con aguas subterráneas gracias a la noria, *la seigne*; ésta por sí sola constituye 30% del valor total de un huerto”.²⁴³ Se opera una amplia transferencia de inversiones urbanas hacia el campo.²⁴⁴

La búsqueda de nuevos terrenos para el cultivo, en esta época, se había convertido en un interés público desde finales de siglo. Olivier de Serres, en su *Théâtre d'Agriculture*,²⁴⁵ se toma el cuidado de explicar ampliamente cómo hay que tratar las tierras de regadío, preocupación muy significativa. Pero este esfuerzo es lento y se corona trozo a trozo, a través del tiempo infinito que las planicies tardan en surgir a la vida. Esta costosa empresa, tan mal acabada en el siglo XVI, había comenzado hacía centenares de años. Así podemos afirmarlo de todas las planicies; de las vegas de Murcia y de Valencia; de las de Lérida, Barcelona y Zaragoza; de las de Andalucía y las planicies del Po; de la *campagna felice* de Nápoles, de la Concha de Oro de Palermo o de los llanos de Catania. Cada generación aporta su grano de arena. Uno de los méritos del gobierno ilustrado de Pedro de Toledo en Nápoles fue el haber saneado, cerca de la gran ciudad, la región pantanosa de la *Terra di Lavoro* entre Nola, Aversa y el mar; el haberla convertido, al decir de un cronista, en “*la più sana terra del mondo*”, con sus acequias y sus canales

de desagüe, sus fértiles tierras labrantías y sus campos desecados.²⁴⁶

Las pequeñas planicies fueron las primeras que se rescataron: las del macizo costero catalán fueron ganadas para el hombre y sus preciosos cultivos ya desde la Alta Edad Media. La construcción de “acequias” se remonta, según la tradición, al reinado de Hacam II, pero nada nos prueba que no sea más antiguo. En cambio, es seguro que Lérida, reconquistada en 1148, ya en esa época estaba fertilizada por los canales del Clamor; que Tortosa tenía sus acequias de riego desde la época de los árabes; que Camarasa, en el momento en que se reunió al condado de Barcelona en 1060, poseía sus regadíos arroceros. Siguiendo el modelo de los musulmanes, los condes de Barcelona habían profundizado el sistema de irrigación del territorio de la ciudad y de la planicie del Llobregat. Al conde de Mir (945-966) se atribuyen el famoso *rech* condal de Barcelona —o *rego mir*— y la construcción de otro canal, del Llobregat a Cervelló. Desde entonces, esta preciosa herencia medieval ha sido cuidada, conservada y enriquecida sin descanso.²⁴⁷

Las etapas son las mismas en el caso de la planicie de Zaragoza, esta gran zona de *tierras de riego*, que es también obra del hombre. La parte esencial se logró al expulsar de la ciudad a los musulmanes (en 1118); pero, desde la conquista, continuó la empresa. Así el Gran Canal, que proyectado en 1529 se puso en servicio en 1587, aunque no fue terminado sino en 1772, en una época en que, bajo el impulso de los agrónomos, dentro del Siglo de las Luces, todo el Bajo Aragón revisa y completa su red de canales de riegos.²⁴⁸

El ejemplo de Lombardía

Pero el mejor ejemplo de estas conquistas progresivas —porque es el más claro que tenemos ante nuestros ojos— es el de Lombardía.²⁴⁹ Eliminemos sus zonas más altas: de un lado, los Alpes, estériles a partir de los 1 500 metros, grandes masas pedregosas con pastos y bosques escalonados entre los 700 y los 1 500 metros; del otro lado, los Apeninos, vertiendo sobre la planicie furiosos torrentes alternativos, que han cavado sobre los flancos de la montaña enormes lechos que llegan hasta los suelos profundos, y cuyas tumultuosas aguas arrastran enormes cantidades de grava y de materias calizas, pero que, llegado el verano, están completamente secos, hasta el punto de que el agua falta tanto para los arrozales como para beber. Por encima de los 1 000 metros, los Apeninos están tan pelados como los Alpes a una altitud de más de 2 000 metros; en el verano sólo ofrecen manchas de raras yerbas, buenas para las cabras y las ovejas. La Baja Lombardía es una compleja formación de colinas, de mesetas, de planicies y de lechos fluviales, encajonados entre estas dos laderas. En las colinas crecen los olivos y los viñedos, y hasta los naranjos y limoneros, cerca de los grandes lagos alpinos. No hay altiplano propiamente dicho, sino en la parte norte; un altiplano no irrigado, cuya masa rectangular se apoya hacia el sur sobre la línea que va de Vicolungo a Vaprio, en las riberas del Adda. Lo cubren extensiones estériles de espinos, y está dedicado, sobre todo, al cultivo de la mora. Le sigue una planicie baja e irrigada formando un triángulo cuyo lado meridional puede trazarse de Magenta, sobre el Tessino, a Vaprio, en el valle del Adda; en él prosperan el trigo, la morera, los prados y los arrozales.

Pero lo que por el momento nos interesa de esta región lombarda es la gran planicie aluvial enclavada entre este altiplano irrigado y las colinas que anuncian la cercanía de los Apeninos, o, para decirlo con otras palabras, el fondo de la cuenca, zona clásica de arrozales, de prados y praderas artificiales

de no menos importancia. No en vano se ha intentado demostrar por el precio de venta del heno lo que fue el movimiento general de los precios en Milán, por el siglo XVI.²⁵⁰

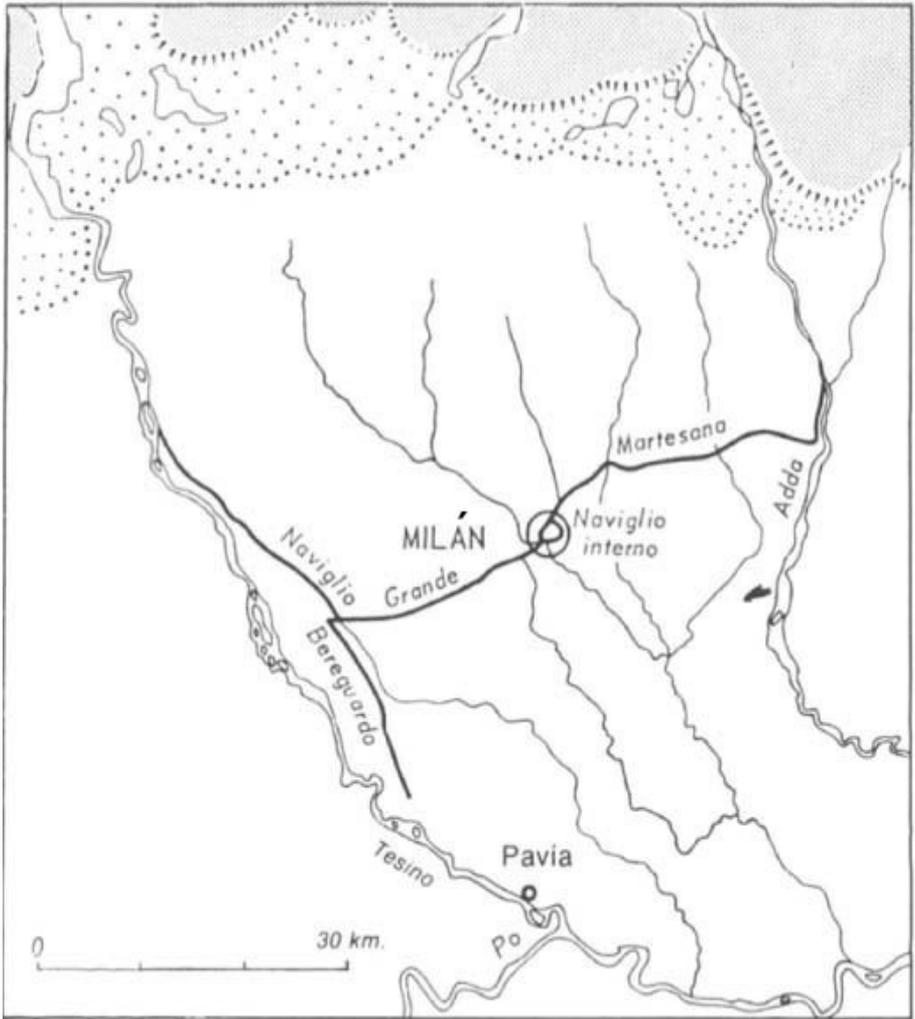


FIGURA 3. *Los grandes canales de la llanura lombarda.*

Según Charles Singer, *History of Technology*, 1957, t. III. El área de puntos representa la zona de colinas y depósitos morrénicos al pie de los Alpes.

El hombre ha transformado enteramente esta planicie. Fue él quien aplanó las eminencias naturales, hizo desaparecer los pantanos, empleó con inteligencia el agua que los largos ríos traían desde los glaciares de los Alpes. Esta domesticación de las

aguas comenzó lo menos en 1138, con los trabajos de los benedictinos²⁵¹ y de los cistercienses, instalados en “Chiaravalle”. Pero sería una larga historia relatar en detalle la construcción de esta planicie, cortada por diques y por canales. En 1179 comenzaron los trabajos del *Naviglio Grande*, que terminó en 1257 el podestá Beno Gozzodini. De este modo, las aguas del Tessino llegaron a Milán por un río artificial de más de 50 kilómetros de largo, destinado al riego y a la navegación. Antes de 1300 se construyó la derivación de Sessia, la *Roggia Basca*, y más tarde fue desecada para crear la *Roggia Biraga*, la de Bolgara y otras que servirían para la irrigación de las tierras de Novarese y la Lomellina. En 1456, Francisco Sforza mandó abrir el canal de la Martesana, de más de 30 kilómetros de largo, que lleva a Milán las aguas del Adda. Una ampliación llevada a cabo en 1573 lo hizo navegable. Como Ludovico el Moro ya lo había unido al *Naviglio Grande*, en 1573 los dos grandes lagos lombardos, el de Como y el Mayor, se comunicaron en el propio corazón del Estado.²⁵² Milán se convirtió así en una importante estación de agua, lo que le permitió recibir a menor costo el trigo, el hierro y, sobre todo, la madera, y expedir en dirección de Po y de Ferrara las grandes piezas de artillería que se fundían en la ciudad; así pudo obviar Milán su defecto capital: ser una ciudad enclavada entre tierras.²⁵³

Estas indicaciones, que en realidad sólo se refieren a la historia de las vías acuáticas, demuestran cuán lenta ha sido la conquista del suelo. Se ha hecho por etapas, y a cada una de ellas ha correspondido la localización de nuevas generaciones de hombres, de modo que las tres Lombardías, que están como encajadas unas dentro de otras, representan socialmente a grupos humanos muy distintos. La Alta Lombardía, montañosa, pastoril, que al norte se aproxima hasta la zona de los *brughiere*, es una región de pequeños propietarios pobres, pero libres,

empeñados por hacer que sus tierras produzcan de todo, hasta el mal vino de sus viñedos. Más abajo, con el altiplano irrigado y la parte alta de la planicie, zona de fuentes (*fontanili*) y de rica vegetación, comienza la propiedad nobiliaria y eclesiástica. Este bajo nivel, que todavía no constituye, sin embargo, la zona más baja, es la zona de los castillos, las tierras de los aparceros, las cartujas rodeadas de frondosos árboles. En las tierras más bajas de todas se extienden los arrozales de los capitalistas.²⁵⁴ Su audacia y su espíritu emprendedor revolucionario resolvieron el problema del cultivo de las tierras inundadas. Gracias a ello se logró un positivo progreso económico. Pero ¿también social?

En términos humanos, el arroz de Lombardía sale caro. Representa un trabajo hecho en espantosas condiciones físicas, una esclavitud de trabajadores tanto más desheredados cuanto que, por no estar unidos y organizados, no podían quejarse. Los arrozales no requieren una mano de obra permanente, sino considerables masas de trabajadores ocupados por temporada, durante unas cuantas semanas, para las faenas de la siembra, el trasplante y la recolección. Todo este cultivo descansa sobre las migraciones temporales de los obreros agrícolas. No requiere la presencia permanente del propietario sobre el terreno, más que para ajustar los salarios y vigilar las faenas. Siglos más tarde, Cavour recorrió así sus tierras de Leri, en el Bajo Piamonte vecino, ajustando él mismo los salarios y vigilando desde la aurora el trabajo de los jornaleros.²⁵⁵

Con casi todos los cultivos de las planicies ocurre, sobre poco más o menos, lo mismo. Estas tierras, fáciles de trabajar, en las que los surcos pueden tirarse a cordel, se prestan para el empleo regular de bueyes o de búfalos, para la fuerza animal. Sólo en la época de las cosechas o de la vendimia requieren una abundante mano de obra de montañeses ajustados a destajo. Después de unas semanas de trabajo, los peones se vuelven por

donde vinieron. Son verdaderos proletarios rurales; también lo son frecuentemente, claro está, los campesinos sedentarios establecidos de un modo permanente en estas tierras.

La información abierta en 1547 por los españoles²⁵⁶ sobre la propiedad en Lombardía reveló que los campesinos no poseían ni 3% de la fértil región de las tierras bajas; en cambio, como ya lo hemos dicho, les pertenecía la gran mayoría de las tierras pobres de la altura. Nada revela mejor que estas cifras la condición humana de las planicies. En condiciones miserables de higiene y salubridad, el campesino, en estas tierras, tiene que vivir, además, ganando muy poco. Todo tiene dueño, y lo que produce es para el amo. El campesino, que es con frecuencia un recién llegado, un hombre sencillo arrancado a su montaña, se deja engañar por la gente de la planicie, el terrateniente o su administrador. En muchos casos es, de hecho, una especie de esclavo colonial, cualquiera que sea, sobre el papel, su condición jurídica.

Grandes propietarios y campesinos pobres

Comparemos las planicies bonificadas del Mediterráneo con los bosques roturados de la Europa del Norte. Como toda comparación, ésta tiene sus límites. En medio de las tierras deforestadas, en las nuevas ciudades, ha surgido un mundo más libre, a la manera americana. Uno de los dramas del Mediterráneo (aparte de algunas regiones nuevas que facilitan el individualismo agrario),²⁵⁷ una de las razones de su tradicionalismo y de su anquilosamiento, es que aquí las regiones nuevas se hallan bajo el control de los ricos. Un hacha o un pico bastan en el norte, como más tarde bastarán en América, para roturar y cultivar la buena tierra nutricia. En el

Mediterráneo hace falta contar, para ello, con el permiso del rico y el poderoso. Los terrenos van bonificándose poco a poco, y sólo al cabo de los años logran aprovecharse extensiones de alguna consideración. Y esto sólo se logra mediante el empleo del elemento humano, en grandes masas, trabajando codo con codo, con sujeción a una disciplina que supone un orden social estricto. ¿Estaban, o podían estar, poblados de campesinos libres Egipto o la Mesopotamia, en el siglo XVI? En España, cada vez que se pasa del secano al regadío, se pasa también de la zona de un campesino relativamente libre a la de un campesino literalmente esclavo. Por otra parte, el español heredó del musulmán todas sus grandes obras de irrigación, una vez consumada la Reconquista. Las tomó intactas, y por añadidura, con la mano de obra servil necesaria para su buen funcionamiento. ¿Qué eran sino *fellahs* los hombres que en el siglo XVI cultivaban las vegas de Lérida, y la Rioja del Ebro, y Valencia, Murcia y Granada?; *fellahs*, o más exactamente moriscos, a quienes el señor ibérico amaba y protegía como a un capital, del mismo modo que protegió a sus esclavos del Nuevo Mundo.

Pese a los recursos naturales de la región, el campesino de las tierras llanas sobrelleva una mísera existencia. Las *novelle* de Bandello nos hablan de los medieros de Milán; medieros mediatizados y celosamente vigilados. El propietario tiene su habitación, su cama hecha, en la finca que va a inspeccionar; y los productos de las tierras afluyen ininterrumpidamente a la casa de la ciudad. Por cada mediero que desaparece, diez bergamasquinos aguardan para ocupar el puesto que deja vacante.

La planicie pertenece al señor.²⁵⁸ Hay que descender a las *veigas* portuguesas para encontrar las casas de los fidalgos, los *solares*, con sus enormes escudos blasonados.²⁵⁹ La ancha y baja

planicie de la marisma sienesa, en que hacen estragos las fiebres, al igual que en la vecina marisma toscana, está salpicada de castillos señoriales. Sus anacrónicas siluetas feudales dominan todo el paisaje, con sus torreones y murallas. Evocan, por sí solos, un tipo de sociedad, la abrumadora presencia de los señores territoriales que dominaban el país sin vivir siquiera en él, pues estos castillos sólo les servían de residencia momentánea. Por lo general, los señores vivían en Siena. Habitaban en las grandes casas de la ciudad que aún se conservan; son esos palacios en que suelen penetrar los enamorados de Bandello, con la ritual complicidad de los sirvientes, por las escaleras que suben al amplio granero donde se amontonan los sacos de trigo, o bien por los corredores que conducen a las piezas, siempre un poco abandonadas, del sótano.²⁶⁰ Siguiéndolos, podemos adentrarnos en el seno de esas viejas familias y enterarnos de las comedias y de las tragedias cuyo desenlace sobrevendrá secretamente en los viejos castillos de la marisma, lejos de la ciudad, de sus comadros y de la vigilancia familiar. ¿Cabe imaginarse mejor escenario para ejecutar, a la moda italiana del siglo, en medio del aislamiento creado por la fiebre y el sofocante calor, a la esposa infiel o sobre la que recaen sospechas de serlo? La explicación climática habría encantado a un Barrès. Pero no debemos perder tampoco de vista la complicidad social que asegura al homicida la casi impunidad, en estas tierras del bajío donde él es amo y señor. La planicie es el feudo de los ricos.

“En la llanura [escribe Robert Montagne²⁶¹ a propósito del Sous marroquí de hoy en día], la separación entre los ricos y los pobres aumenta rápidamente. Los primeros poseen los huertos; los segundos, los cultivan. Los campos de regadío dan cereales, legumbres y frutas en abundancia. El aceite de oliva y de argán constituye otra riqueza, que se transporta en odres hasta las

ciudades del norte. La mayor proximidad de los mercados facilita la introducción de los productos extranjeros, de tal suerte que la vida de un notable de la planicie de Sous va pareciéndose cada vez más a la que se lleva en otras provincias donde el Maghzen ha reinado desde siempre. Pero al mismo tiempo, la vida de los jornaleros que trabajan los huertos —los *klemmas*— se torna más y más miserable.” Esta nos parece que ha sido la regla general de las llanuras del mundo mediterráneo. Una distancia considerable separa aquí al rico del pobre, pues los ricos son, en estas tierras, muy ricos, y los pobres, muy pobres.

La gran propiedad sigue siendo aquí la regla. El régimen señorial —por lo general, fachada de ésta— encontró en esta región condiciones naturales para sobrevivir. En Sicilia, en Nápoles o en Andalucía, los mayorazgos señoriales se han transmitido, sin desmembraciones, hasta los tiempos contemporáneos. Otro tanto ha ocurrido en las grandes planicies orientales de los Balcanes, en Bulgaria, en Rumelia y en la Tracia, en las regiones productoras de trigo y arroz, bajo el régimen turco, con sus grandes propiedades y sus poblaciones de siervos; este régimen se ha enraizado profundamente en estas regiones, al paso que casi se ha extinguido en el montañoso oeste.²⁶² Por supuesto, hay excepciones, de acuerdo con la localidad y las circunstancias, como la primitiva campiña romana o las actuales democracias campesinas de Valencia, del Ampurdán y el Rosellón.

“Estas llanuras [escribe Max Sorre refiriéndose a las dos últimas]²⁶³ han sido siempre regiones de pequeña y mediana propiedad.” ¿Siempre? Hay que entender que el autor se refiere exclusivamente a la época moderna. Porque no sabemos exactamente lo que ocurriría en esas regiones bajas antes de las revueltas agrarias del siglo XIV y, sobre todo, los grandes trabajos colectivos de irrigación llevados a cabo en ellas no fueron como

los que emprendieron los templarios de Mas Deu en las cuencas rosellonesas de Réart y de la Cantarana... De todos modos, el ejemplo sigue en pie, y con él la aberración. En Provenza “es raro encontrar proletariado rural, salvo en la llanura de Arlés, que está dividida en grandes dominios”.²⁶⁴ En Cataluña hubo una clase campesina próspera, al menos a partir de 1486.²⁶⁵ Para atenuar toda explicación de conjunto, tal vez fuese necesario recurrir, y largamente, a las ideas falsamente simples de la pequeña y la gran propiedad (¿grande o poderosa?); distinguir entre las planicies según su extensión más o menos considerable, y también según que estén o no parceladas; por último, y sobre todo, convendría investigar, mediante explicaciones lógicas, si se dan cambios sucesivos en cuanto al régimen de la propiedad y la explotación agrícolas, parcelamientos o reagrupaciones, y de nuevo parcelamientos o desmembraciones, ya que nada es fijo o estable. Unas veces por el número de hombres, otras por la implantación de nuevos cultivos o la introducción de nuevos aperos, otras por la presión incontenible de las ciudades cercanas, el orden geográfico y humano de las regiones bajas cambia interminablemente, al paso que en otras regiones la tiranía del arado y de las tierras de trigo (para volver sobre las ideas de Gaston Roupnel) y el empleo del ganado de labor mantienen en pie el orden antiguo y la fuerza de los ricos. Este es el servicio que presta, que va a prestar, el trabajo innovador de Emmanuel Le Roy Ladurie²⁶⁶ sobre los campesinos de Languedoc entre los siglos XV y XVIII. ¿Quién hubiera podido imaginar, con anterioridad a sus investigaciones, que este orden rural fuese hasta tal punto producto de la conjunción de circunstancias sociales, demográficas y económicas y, en consecuencia, sometido sin cesar a cambios y alteraciones? El problema radica en llegar a dilucidar si este calendario secular de órdenes campesinos

sucesivos del Languedoc es aplicable o no a las otras regiones costeras y si nos encontraremos con que algunas de ellas van adelantadas, otras retrasadas, y unas terceras, las más numerosas, marcan la hora exacta; en el momento actual nos hallamos muy lejos de poder responder a esta pregunta.

Cambios a corto plazo en las llanuras: la Tierra Firme veneciana

Existe otro ejemplo por lo menos —el de Venecia— donde podemos intentar seguir estas mutaciones a corto plazo.

En sus regiones bajas, las más ricas y también las más pobladas, la campiña veneciana es objeto de frecuentes bonificaciones, comenzadas aun antes de finales del siglo XV. Sospechamos la amplitud de tales trabajos, aunque, por desgracia, no conocemos su extensión geográfica ni su cronología exacta. Comenzadas muy pronto, estas costosas mejoras no parecen haber sido, en general, de provecho para los campesinos ni para las comunidades aldeanas.

Nada más razonable, en apariencia, que el habitual proceso de bonificación, cuyo proyecto se mantiene invariable a lo largo del siglo en los procedimientos prudentes, generalmente supeditados a los precedentes, de la administración veneciana, confiada, a partir de 1561, a los *Proveditori ai beni inculti*.²⁶⁷

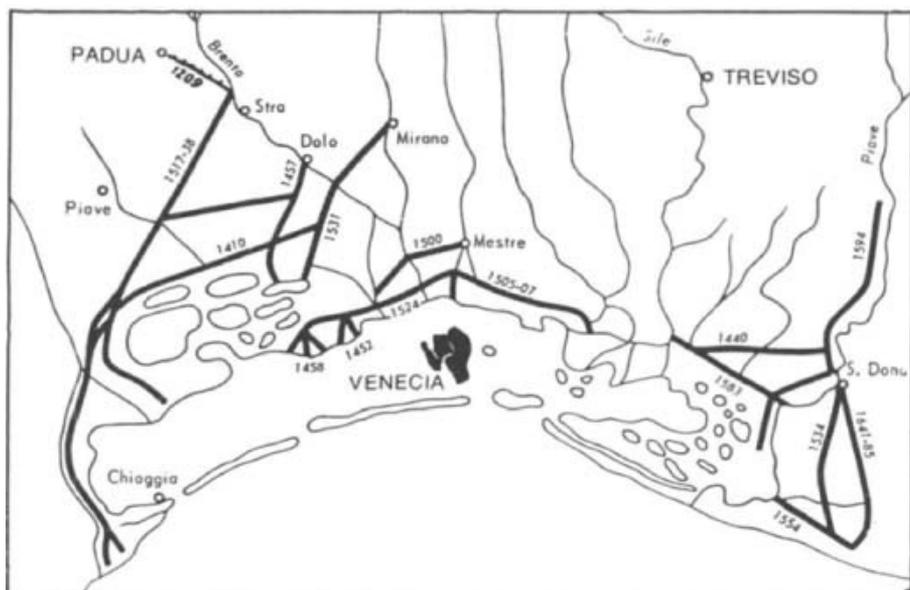


FIGURA 4. Los canales de regularización han salvaguardado la mitad de las lagunas venecianas.

Mapa orientado hacia el noroeste. Estas obras han protegido las tierras bajas venecianas y las lagunas que rodean la ciudad. Pero la parte norte de la laguna se ha visto generosamente repleta por los sedimentos de pequeños cursos de agua, los ríos Piave y Sile, con frecuencia torrenciales. Toda esta región está cubierta de aguas estancadas. Al sur, en cambio, se consiguió, después de sucesivos trabajos, la domesticación del río Brenta y que la laguna estuviese *viva* de Chioggia a Venecia, animada por los movimientos de la marea. De Arturo Uccelli, *Storia della tecnica dal Medio Evo ai nostri giorni*, 1945, p. 338.

Cada bonificación, cada *ritratto*, establece para un área definida de terrenos indudablemente pantanosos un programa de diferentes obras hidráulicas: diques construidos o por construir (*argine*), tomas de agua (*presi*), canales y regueras de distribución de las aguas de riego (*scalladori*). A veces, embarcaciones pequeñas utilizan estos canales y se establece el pago de derechos de peaje; con eso se compensa parte de los gastos. Pero, en principio, los propietarios de las tierras han de correr con los gastos de estos onerosos trabajos, a razón de uno o dos ducados por *campo*,²⁶⁸ según se trate de terreno cultivado, con viñedo, o simplemente plantado de árboles. Si un

propietario no podía pagar su parte correspondiente en el momento requerido, se le tomaba como pago la mitad de su propiedad, lo que demuestra que la deuda por *campo* no era cosa menuda.

El *ritratto* estaba, a veces, bajo la responsabilidad de una de las comunidades urbanas (por ejemplo, la *communità* de Este,²⁶⁹ o la de Monselice);²⁷⁰ o bien era propiedad de un auténtico sindicato de propietarios, que podían, por otra parte, recurrir a adelantos de la tesorería veneciana, con un interés muy bajo (4%); finalmente, también la administración veneciana puede participar en la empresa, reservándose entonces, una vez finalizados los trabajos, el derecho a vender la tierra que le correspondiese; la adjudicación tenía lugar, a veces, en el mismo Rialto. Se dividía cada *ritratto* en 24 quilates, del mismo modo que se hacía con los barcos, adjudicándose, sucesivamente, cada quilate en subasta pública, o como diríamos nosotros, a golpe de martillo; los documentos de la época estipulan: *con la bachetta in terra del su in giù*.

Pero ¿qué significan realmente todas estas meticulosas reglas? La realidad se deja adivinar aquí y allá a través de ciertos contratiempos y de auténticas catástrofes. Una determinada *communità* no consigue el dinero necesario para completar los trabajos: venderá, entonces, la mitad del *ritratto* a sus ciudadanos, y la otra mitad a aquel comprador dispuesto a pagar la primera postura (pues el comisario de la subasta la inicia con una determinada postura que luego va disminuyendo). Es frecuente que se constituyan sindicatos de propietarios *consorti*, o *caratadori* (compradores de quilates), que son auténticas asociaciones mercantiles; no es extraño encontrar a su cabeza los grandes nombres del patriciado veneciano. Un documento (15 de febrero de 1557)²⁷¹ menciona a un tal Hieronimo Dolfin (de una familia de grandes banqueros), que con sus asociados dirigía

las negociaciones en lo tocante al *ritratto* del valle de San Biasio, junto a Lendinara, entre el Bajo Adigio y el curso inferior del Po; proyecto, sin embargo, en punto muerto a la altura de principios de 1561.²⁷² Dos años más tarde nos encontramos con otro patricio, Alessandro Bon, quien ha *intrapreso a sue spese col permesso della Signoria la bonifica di tutte le valle che sono tra Po e Bacchiglione*;²⁷³ su proyecto tropieza con una resistencia, “el inesperado obstáculo de la *communità* de Rovigo”. Adivinamos, más que sabemos, que siempre se trataba de empresas ambiciosas; sólo unos estudios sobre este aspecto específico nos podrían dar la respuesta. Sin embargo, sabemos que basta con que se produzca un accidente, como ocurre el 5 de noviembre de 1554, cuando se rompe un dique en las proximidades de Rovigo, para que queden inundados 30 000 *campi fertilissimi*, y como la rotura no fue adecuadamente reparada, hay el peligro de que en la próxima cosecha se pierdan 40 000 *stara di fermento*, las mismas que en la del año presente.²⁷⁴ Vemos, pues, que había en juego grandes cantidades de dinero, muchas riquezas e importantes negocios. El 11 de diciembre de 1559, el autor de un proyecto, quien, por desgracia, conserva el más riguroso anonimato, propone hacer, a expensas propias, una serie de *ritratti*; en compensación tomará un solo *campo* de cada diez.²⁷⁵ ¿Quién se esconde tras este hombre tan generoso?

Aparte de estos pequeños detalles sabemos muy poco acerca de la real situación de los campesinos y propietarios del Véneto, mientras que en estos momentos conocemos a la perfección (por un azar en la tarea de investigación) a los rústicos del Languedoc y a sus señores.²⁷⁶ Para poder juzgar con cierto conocimiento de causa haría falta un gran número de investigaciones afortunadas, que están sin hacer, y, a continuación, sopesar cuidadosamente las evidencias. ¿Cuál es el auténtico significado, en relación con las restantes y diferentes explotaciones agrícolas, de este esfuerzo

de las bonificaciones, victoria a la larga de los arrozales (quizá desde 1584), que iba a asegurar el bienestar de las clases patricias y el equilibrio de la balanza de pagos de la señoría, en el siglo XVII, sumando sus beneficios a los obtenidos entonces con el incremento de la producción de la seda?²⁷⁷ En todo caso, estas vastas bonificaciones no tienen nada en común con las que realizan los *canalistas* del Languedoc. Por eso, terminado el siglo XVI, se abre en Venecia, para los beneficiarios de la *renta sobre tierras*, un periodo de prosperidad mayor aún del que disfrutaron en torno de Montpellier o Narbona los propietarios languedocianos. Cuando la riqueza de Venecia entró en acción en las campañas de Tierra Firme, supo explotarla sabiamente. Pero todavía no conocemos con la seguridad deseable cómo se desarrollaron estos episodios de la historia de la tierra veneciana. Sólo sabemos que los campesinos se llenaron de deudas, que la economía siguió siendo generalmente arcaica, y que disminuyeron las tierras comunales... ¡Qué interesante tema de investigación!²⁷⁸

Cambio a largo plazo: Las vicisitudes de la campiña romana

Los cambios a largo plazo nos resultan, evidentemente, más fáciles de observar. La campiña romana es un excelente ejemplo de continuas vicisitudes que producen cambios.²⁷⁹ El campesino tomó posesión de ella muy temprano, ya en la época neolítica. Es natural que, milenios más tarde, bajo el imperio, el *agro romano* haya estado ocupado en toda su extensión. Contaba con importantes acueductos y la malaria causaba allí pocos estragos. La catástrofe llegó con los ostrogodos, en el siglo V, al cegarse los acueductos. La conquista del suelo no pudo emprenderse de nuevo sino uno o dos siglos después: Ostia renació entonces de

las ruinas. Pero nuevas catástrofes sobrevinieron en el siglo XI, después de las cuales volvió a florecer la vida agrícola, a principios del siglo XIV y en el siglo XV. Ostia resurgió de nuevo, esta vez gracias al celo del cardenal de Estouteville. En los siglos XV y XVI surge también la gran propiedad señorial, y se forman grandes fincas con murallas como de fortaleza: los *Casali*, que todavía se distinguen hoy al borde de las grandes carreteras y cuya sólida construcción pone bien de manifiesto la inseguridad de la planicie, siempre amenazada por bandidos prontos a bajar de la montaña. Estas grandes fincas de tipo “colonial” practicaban la rotación de los cultivos (el trigo era la principal razón de su existencia) y la crianza de ganado vacuno en gran escala. Los Abruzos suministraban la mano de obra. Pero ¿hasta dónde era sólida esta toma de posesión?

La situación en el siglo XVI no era en modo alguno floreciente. Los cardenales tenían sus “viñedos” en la *Campagna*, pero estaban plantados en colinas bien aireadas, como el Casino de los Borghese, en el Palatino. Benvenuto Cellini, a quien le gustaba salir de caza por los alrededores de Roma, refiere detalladamente cómo se salvó por milagro, según asegura, de una larga enfermedad que bien pudo ser un ataque agudo de paludismo.²⁸⁰ Imaginémosnos la campiña romana de antes, con muchos espacios vacíos, marismas y terrenos baldíos que, en realidad, sólo sirven para cotos de caza. Tenemos, por otra parte, la impresión de que una vida pastoril activa e invasora que descende de diversas partes de los Apeninos viene a llamar un día y otro a los muros de la ciudad como en las lejanas épocas de su vida primitiva. Actas notariales suscritas en Roma hacia 1550 nos indican la presencia allí de numerosos mercaderes de ganado, entre ellos algunos inmigrantes corsos...²⁸¹ Teniendo que competir con el trigo extranjero, la agricultura se deteriora cada vez más. Y las cosas se agravan aún más en el siglo XVIII. De

Brosses nos dejó un cuadro angustioso de las miserias de la planicie, del abandono de sus propietarios y de las fiebres que azotaban la región.²⁸² Finalmente, “el agro romano se encontraba a comienzos del siglo XIX en una situación más lamentable que nunca”.²⁸³

El primado de las llanuras: Andalucía

Por lo general, el destino de las llanuras es menos agitado o quizá nos parece así al no sernos bien conocido. Con todo, de la época romana a la nuestra han ocurrido notables variaciones durante la ocupación y explotación de las regiones bajas tunecinas, donde quedan pruebas abundantes de un antiguo esplendor. Y otro tanto se puede decir de la Baja Siria o de Macedonia, abandonada durante siglos y que sólo se despertó a partir de 1922, o la asombrosa Camarga, cuyo destino aún hoy continúa sorprendiéndonos.

Sea de ello lo que quiera, estas vastas planicies representan la parte más esencial de la historia agrícola mediterránea; la última parte, la más difícil, pero también la que obtuvo el más magnífico de los resultados, siempre y cuando que desde el punto de vista humano no paremos mientes en el alto precio que hubo de pagarse para triunfar sobre las aguas. Cada una de esas conquistas fue una gran hazaña histórica, rica en consecuencias. A tal punto, que, a la vista de cualesquiera de los acontecimientos históricos más importantes, debemos preguntarnos si no tuvo por causa una de esas grandes empresas agrarias.

Así podemos pensar, en efecto, en lo tocante a Egipto, Mesopotamia y Macedonia. Y lo mismo podría decirse de la primitiva campiña romana, disciplinada y rica en hombres; poco

a poco, fue triunfando sobre todas las montañas que la rodean. Después hizo la unidad de Italia, y, por último, la del Mediterráneo. Recuérdese el importante papel que ha desempeñado la planicie del norte de Italia, el Piamonte, todavía montañoso y rústico hasta llegar a las diferentes Venecias y al Friul; y la gran acción —ya volveremos sobre ella— desplegada por las amplias llanuras balcánicas del Mar Negro.

No hay ejemplo más fascinante de tal primacía que el de las planicies de la Baja Andalucía. En el siglo XVI era ésta una de las más ricas regiones del Mediterráneo. Entre el viejo zócalo castellano, al norte, y las montañas ásperas y jóvenes que hacia el sur forman la alta cordillera Bética, las planicies andaluzas desarrollan sus suaves ondulaciones, sus praderas, que a veces evocan, hacia el oeste, la región del norte de Flandes, y que casi siempre están cubiertas de viñedos y de extensos olivares... Como todas las planicies, también ésta hubo de ser conquistada trozo a trozo. En los primeros tiempos de Roma, todo el Bajo Guadalquivir era una marisma,²⁸⁴ algo semejante al Bajo Ródano primitivo o a la Mitidja, antes de la colonización francesa. Pero pronto, y con relativa rapidez, Andalucía, la Bética, iba a convertirse en el corazón de la España romana, ese vergel de ciudades extraordinariamente hermosas, demasiado pobladas acaso y demasiado difíciles de mantener.

Tal es, en efecto, el reverso que nos presenta la medalla de la riqueza de las planicies: especializadas en cultivos remuneradores y poco variados, éstas dependen en parte del exterior para su diario sustento. Exportadoras de aceite, de uvas y de vinos, de tejidos y de objetos manufacturados, las ciudades andaluzas viven del trigo del norte de África. Quien poseyera el trigo africano las tenía a su merced. Con su complicidad se posesionaron del granero los vándalos en el siglo IV;²⁸⁵ cuando fueron desalojados por los bizantinos, en el siglo siguiente, éstos

no tardaron en posesionarse de Andalucía. Y al llegar la hora de los árabes tampoco pudo Andalucía oponerles una larga resistencia... A cada nueva “conquista”, Andalucía pasa a ser el florón de la nueva corona. Fue el corazón de la resplandeciente España musulmana, sin duda poco extendida por el norte de la península ibérica, aunque siempre o casi siempre abierta en dirección del África Menor, de cuyas costas y de cuya rústica población y agitada historia nunca llegó a estar completamente separada... En este vergel de ciudades surgieron dos metrópolis: Córdoba y más tarde Sevilla. Córdoba llegó a ser escuela de toda España, de todo el Occidente musulmán y cristiano, pero ambas ciudades se erigieron en capitales de arte y centros de civilización.

Esta grandeza seguía aún viva cientos de años después, en el siglo XVI. Había sido necesario, sin embargo, cicatrizar las grandes heridas abiertas por la reconquista cristiana en el siglo XIII, la cual había causado en la región andaluza, sobre todo en el sur, considerables estragos y abierto múltiples lagunas que la colonización primero militar y después pacífica tardó mucho tiempo en llenar. Este lento trabajo de reparación no había terminado todavía en el siglo XVI,²⁸⁶ a pesar de ello, Andalucía era aún una región espléndida: “granero, huerto, bodega y establo de España”,²⁸⁷ del elogio ritual de los embajadores venecianos en sus *Relazioni*... Por si faltara algo, el siglo XVI añadió a las glorias y a las riquezas de esta magnífica tierra el regalo de América. Por espacio de casi dos siglos, desde 1503, la América fue, en realidad, patrimonio de Sevilla. La América, es decir, la *Casa de Contratación*, las flotas que arribaban a las Indias y las que volvían del Nuevo Mundo cargadas con la plata de México o del Perú; los mercados de las densas y activas colonias abiertos al extranjero: todo quedó bajo el legítimo monopolio. ¿Por qué razones? En primer lugar, para gobernar

más rigurosa y celosamente aquel tráfico, fuente de gran riqueza: era el punto de vista de los gobernantes. En segundo lugar, porque el camino de América dependía de los alisios y Sevilla estaba situada a la puerta misma de estos vientos. Pero detrás de esta singular fortuna, ¿no había como fundamento una ciudad privilegiada, admirablemente abastecida por las naves que descienden por el Guadalquivir y por los famosos carros tirados por dos pares de bueyes? Es la gran planicie vinícola y olivarera la que anima por debajo de cuerda el tráfico sevillano. Era el aceite y el vino de estos campos lo que los barcos del norte, bretones, ingleses u holandeses, venían a cargar a Sevilla, y no únicamente las lanas de Castilla, la sal de Sanlúcar — incomparable para la salazón del bacalao— y los productos importados de las Indias.

La riqueza de Andalucía la empujó, pues, y hasta quizá la obligó, a salir de sus fronteras. En el siglo XVI, Sevilla y el interior de Andalucía, país que ha sido siempre mitad musulmán y apenas mitad cristiano, construían, humanamente hablando, con sus hombres, grandes extensiones de la América española: esos territorios llevan todavía el sello de origen. Carlos Pereyra lo ha dicho magníficamente. España arranca de sí a sus hombres en beneficio de estas regiones del sur abiertas al mar.

He aquí lo que, en conclusión, debe ponernos en guardia contra la vívida expresión de Pierre George acerca de esas planicies, a las que él llama “células terrestres” vecinas del mar. En realidad, estas células distan mucho de encerrarse en sí mismas. Si extienden su influencia, generalmente es porque la economía de los inmensos espacios de mar viene en su ayuda, o, más exactamente, las toma a su servicio, las condena a los grandes cultivos de exportación. Los viñedos y los olivares progresan en la Baja Andalucía del siglo XVI bajo los auspicios del gran comercio sevillano. Paralelamente, al otro extremo del Mediterráneo y ya casi fuera de su órbita, el desarrollo del

cultivo del trigo en Moldavia y en Valaquia en tiempos de Miguel el Valiente, en las postrimerías del siglo XVI, y el fortalecimiento del régimen señorial que lleva consigo, se hallan vinculados al comercio de granos en el Mar Negro, también en pleno auge. Pondremos algunos ejemplos análogos, éstos ya fuera de los ámbitos del siglo XVI: el algodón y el tabaco, que contribuyeron a la bonificación de la planicie de Salónica; la granza, introducida en el condado veneciano en el siglo XVIII, y gracias a la cual se desecaron las tierras bajas de esta región y se acabó con los últimos restos del paludismo; o los viñedos que, alrededor del año 1900, contribuyeron a hacer salubre la zona de Mitidja...

Podemos asegurar, en suma, que para hacer frente al desarrollo de las regiones bajas hay que contar con el aflujo de los grandes beneficios asegurados por el comercio, el gran comercio a larga distancia. Ahora bien, ¿este comercio no equivale, visto a corta distancia, a la proximidad de una gran ciudad compradora, rica en capitales y capaz de asumir las cargas, las responsabilidades y los riesgos de la empresa? Todas las bonificaciones de tierras llevadas a cabo en el siglo XVI y de que hemos hablado se encuentran precisamente en la órbita de influencia de las grandes ciudades: Venecia, Milán, Florencia... Del mismo modo, Argel hizo surgir, hacia 1580, como reflejo de su propia grandeza, una vida agrícola importante en Mitidja. Vida efímera, quizá, porque la planicie seguía aún prisionera, por aquel entonces, de sus aguas malsanas; pero, de todos modos, el campo se puso a producir, para la ciudad que se expandía y para las lujosas mansiones de los corsarios turcos y de los renegados —Dios sabe al precio de cuántas vidas humanas—, ganado, leche y mantequilla, habas, garbanzos, lentejas, melones, pepinos, palomas... Despachaba, para ser cargados en los barcos surtos en el puerto, cera, cueros y gran cantidad de seda. Cuenta con sus trigales y sus campos de cebada; y Haedo

—que quizá no ha visto todo esto personalmente— concluye que aquello debía ser el jardín del Paraíso... De modo análogo, la ciudad de Valencia explica las huertas que la circundan y a las que, además, suministra abono. “Si las calles [de Valencia] no están pavimentadas [dice un viajero del siglo XVIII],²⁸⁸ es porque sus detritus, mezclados con las inmundicias que las cubren solamente por unos instantes, se transportan fuera de sus muros para fertilizar los campos adyacentes, y porque existe la seguridad de que, de pavimentarlas, se privaría a ese gran vergel que rodea por todas partes a Valencia de una de sus principales fuentes de fecundidad.”

Toda planicie ganada para los grandes cultivos acaba convirtiéndose en una potencia económica y humana, en una fuerza... Pero no vive para sí misma: ha de vivir y producir para el exterior. Y esto, condición de su grandeza, es también —en un siglo XVI donde nadie tenía seguro el pan cotidiano— la causa de su dependencia y miserias. Ya lo veremos en el caso de Andalucía, forzada, desde antes de 1580, a importar trigo nórdico.²⁸⁹

IV. TRASHUMANCIA O NOMADISMO: DOS MODOS DE VIDA MEDITERRÁNEA

Hemos dejado para el último momento la descripción del conjunto de los múltiples problemas que presentan trashumancia y nomadismo, desplazamientos regulares de hombres y ganados, que son una de las características del mundo mediterráneo. Pero no conseguiremos explicarlo todo acerca de estas continuas migraciones si nuestras observaciones se limitan exclusivamente a los continentes peninsulares. Será conveniente mirar con frecuencia y minucia hacia el este y hacia el sur e incluir, por lo menos en el razonamiento, la vida pastoril

de los vastos confines desérticos. Éste es el motivo por el que nos hemos demorado en abordar estos temas tan difícilmente aplicables a una determinada región geográfica.

*Las trashumancias*²⁹⁰

Hay diferentes especies de trashumancia: los geógrafos distinguen dos tipos, acaso tres.

Tenemos en primer lugar la trashumancia “normal”: propietarios y pastores son, en este caso, gente de la llanura; viven en ella y sólo la dejan en el verano, estación desfavorable para los ganaderos en las tierras bajas. En este movimiento, la montaña no suministra más que el espacio. A veces, este espacio es propiedad de algún campesino de la llanura, aunque por lo general se la arrienda al montañés. En el siglo XVI, y quizá desde cuatrocientos o quinientos años antes,²⁹¹ Arlés era la capital de una gran trashumancia estival, que alojaba los rebaños de la Camarga y, sobre todo, de la Crau y los expedía todos los años, por los caminos de la cuenca del Durance, hacia los pastos del Oisans, de Devoluy, de Vercors, hasta los aledaños de Maurienne y de Tarentaise. Esta “villa campesina” era una verdadera capital; en ella moraban los “capitalistas”,²⁹² como se llamaba todavía hasta hace poco a los dueños de estos rebaños de ganado lanar; en ella residían los notarios, encargados de otorgar las escrituras contractuales.

Un ejemplo de trashumancia inversa a ésta era, en el siglo XVI, la de la Navarra española. Los rebaños de ganado lanar descendían aquí de las altas regiones de los *éuskari*. Las regiones bajas sólo desempeñaban la función de mercados, cuando se efectuaban transacciones. Esta trashumancia, harto tumultuosa, se llevaba a cabo en invierno. Huyendo de la montaña, al llegar

los rigurosos fríos, ganados y pastores se descolgaban sobre la Baja Navarra como ejército en país conquistado. Las casas se cerraban a cal y canto al paso de los temidos huéspedes. Cada año hacía renacer así esa eterna guerra entre el pastor y el campesino. La tensión se mantenía hasta que los ganados llegaban a las partes abiertas no cultivadas de la planicie, donde están los pastos de las Bârdenas Reales, y se reavivaba en la época del retorno. Las Bârdenas Reales son una estepa pedregosa en los confines de Aragón, donde las lluvias del invierno permiten que brote un pasto bastante pobre.²⁹³

Esta trashumancia inversa la encontramos igualmente en Calabria; pastores y ganados se apiñan durante el invierno y la primavera en las estrechas regiones del litoral. “La mañana del día de Pascua [dice, en 1549, el obispo de Catanzaro], unos sacerdotes se dirigían a la orilla del mar, donde se reúnen numerosos ganados, y tenían por costumbre celebrar la misa en un altar hecho con *formes* de queso; terminada ésta bendecían quesos y ganados y daban la comunión a los pastores. Al sacerdote se le regalaba todo el queso utilizado para levantar el altar. Yo he castigado a los sacerdotes que habían celebrado estos oficios y...amenazado con terribles penas a quienes se atreven a repetirlos de ahora en adelante.”²⁹⁴

Dos trashumancias. Hay, además, una tercera, menos importante, de tipo mixto, que combina la de invierno y la de verano. El punto de partida y las habitaciones se encuentran, pues, en las laderas, a medio camino entre los dos pastizales. Tal ocurre hoy día en los castañares corsos.

Es punto menos que imposible, en efecto, ajustar la realidad a una clasificación rígida. La trashumancia, fenómeno complejo, pone en acción toda suerte de condiciones: físicas, humanas e históricas.²⁹⁵ En el Mediterráneo, según la definición más simple, es un desplazamiento en *sentido vertical*, de los pastos de

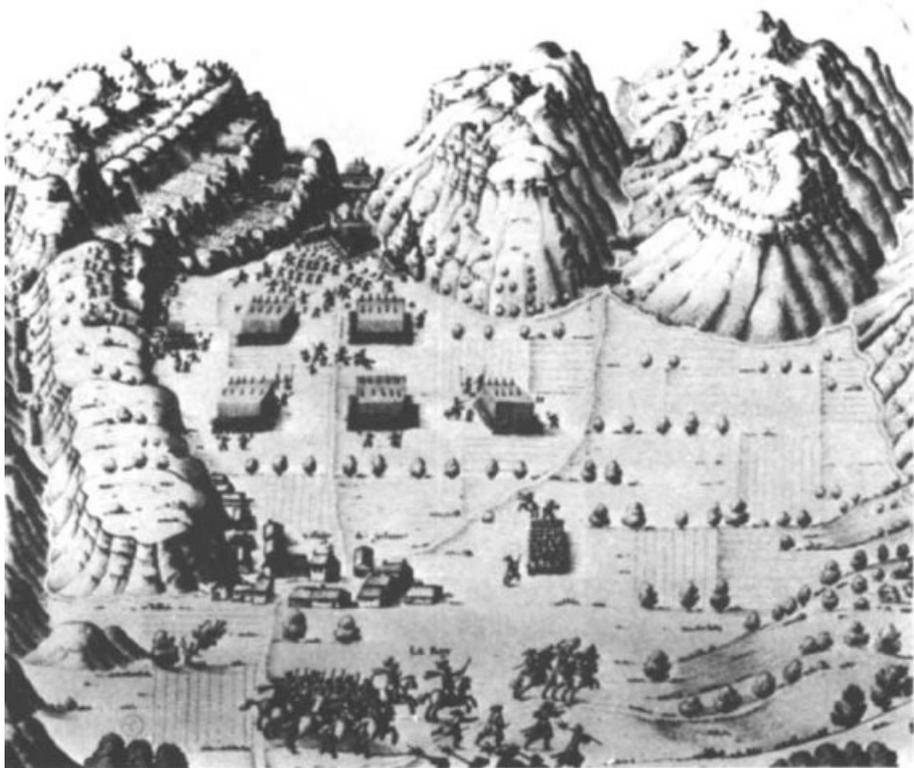
invierno, situados en la llanura, a los pastos de verano de las cumbres. Y a la inversa. Es, digamos, una vida combinada en dos etapas. Pero es, al mismo tiempo, un desplazamiento de hombres. Estos hombres pertenecen a tal o cual poblado, a tal o cual grupo rural —o no rural—; son únicamente pastores, o bien, durante alguno de sus descansos, cultivan brevemente la tierra, quemando a veces la maleza en el otoño para abonar con sus cenizas el suelo.²⁹⁶ Estos hombres habitan en las tierras altas o en las tierras bajas, de un modo permanente o transitorio.

En resumen, las variaciones sobre el mismo tema son numerosas, pero, impuestas siempre por las condiciones locales, resultan virtualmente ineludibles. Mencionemos de paso una anécdota que lo merece: Corón, en la costa griega, era, en 1499, una avanzada de Venecia. El pachá de Morea quiso impedir a los albaneses y griegos de aquella pequeña ciudad el sembrar o llevar sus ganados a pastar en territorio del gran turco. Los *Rettori* de Corón se limitaron a replicarle dulcemente: “Si nuestros ganados van en verano a vuestro territorio, los vuestros vienen en el invierno al nuestro”.²⁹⁷

Relieve topográfico y estación son los dos factores que determinan habitualmente en sus líneas generales lo más esencial de aquello que puede y debe ocurrir. En 1498,²⁹⁸ durante el tiempo de Carnaval, un grupo de *stradiots* hacen una correría por los alrededores de Pisa: el botín no resulta sorprendente considerando que esto ocurre en invierno y junto al mar: 300 cabezas de ganado mayor, búfalos y vacas, 600 corderos y algunas yeguas y mulas. Otra incursión por los alrededores de Zara, en enero de 1526, proporciona el siguiente botín: 2 500 animales.²⁹⁹ Un último ejemplo: en diciembre de 1649,³⁰⁰ unos morlacos, dirigidos por un nuevo jefe, se apoderan, en la costa de Dalmacia, de “13 000 cabezas de ganado”.

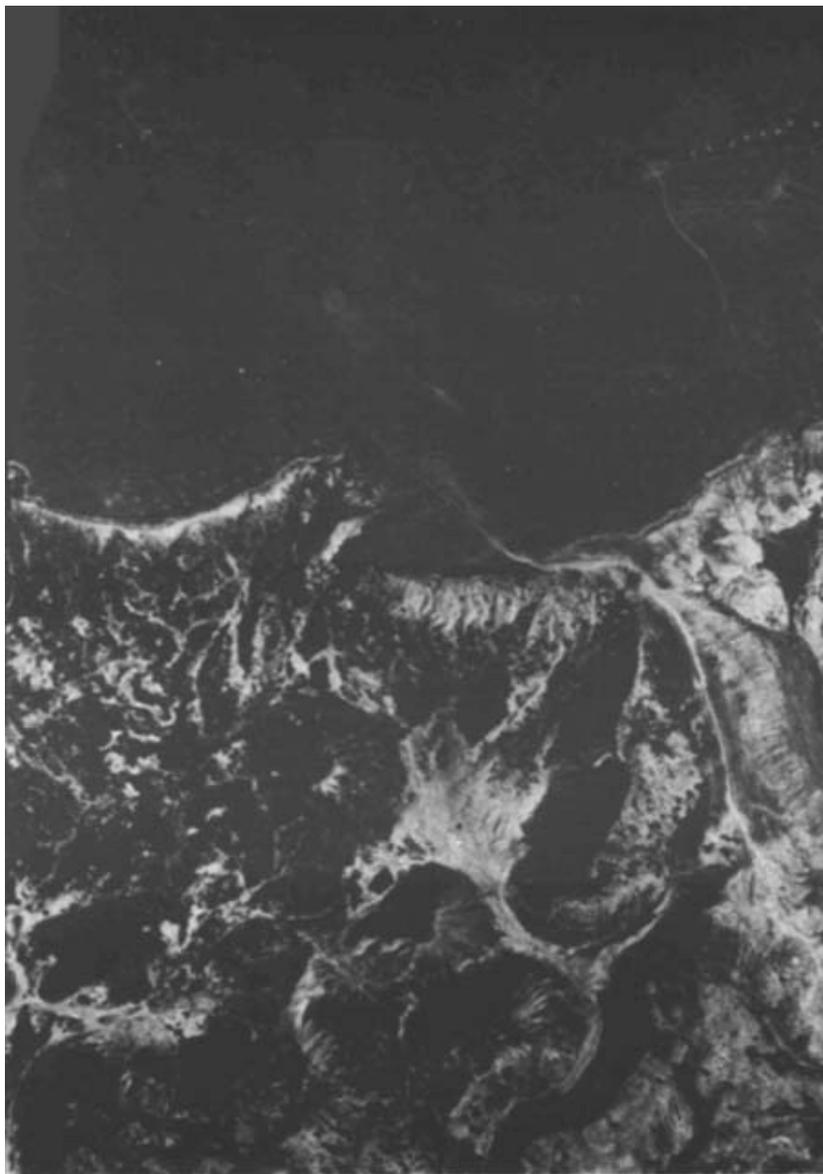
El nomadismo es más antiguo que la trashumancia

Así definida, la trashumancia es una de las formas, regularizada y, en cierto aspecto, racionalizada, de la vida pastoril mediterránea, alternándose los pastos de llanura con los pastos de montaña. Una forma racionalizada, fruto de una larga evolución. La trashumancia, incluso la menos organizada, concierne sólo a un tipo de gente especializada: los pastores. Implica una división del trabajo, una agricultura omnipresente y, en consecuencia, una continuidad de cultivos, moradas fijas y pueblos. Éstos pueden aligerarse de parte de sus habitantes de acuerdo con las diferentes estaciones, en beneficio, unas veces, de la llanura, y de la montaña otras. Abundante cantidad de documentos del siglo XVI mencionan estos pueblos medio vacíos de la montaña, donde sólo quedan ancianos, mujeres y niños.



1. *Los Alpes entre Francia y el Piamonte. De esta forma se representaba en el siglo XVII la barrera que separaba una de otro. Desseing de l'attaquement du paz et destroit de Suze en Piemont, emporté par le Roy, 1629, B. N., Est., Id 24 fol. La victoria de Luis XIII demostró que Italia, a la que se había renunciado en 1559, seguía estando al alcance de los franceses.*





Fotos: *Diputación Foral de Navarra*

2 y 3. *Regiones áridas. Estas dos fotografías aéreas ofrecen vistas parciales de las Bardenas Reales (Navarra), lugar adonde iba en invierno el ganado lanar de las montañas. Nótese, en la segunda foto, el contraste entre la sequedad de las zonas altas y la relativa humedad de las bajas. Se han proyectado canales para irrigar estas desoladas regiones. Debo agradecer estas fotografías, que aparecen en su libro La Ribera Toledana de Navarra, 1951, a Alfredo Floristán Samanes.*

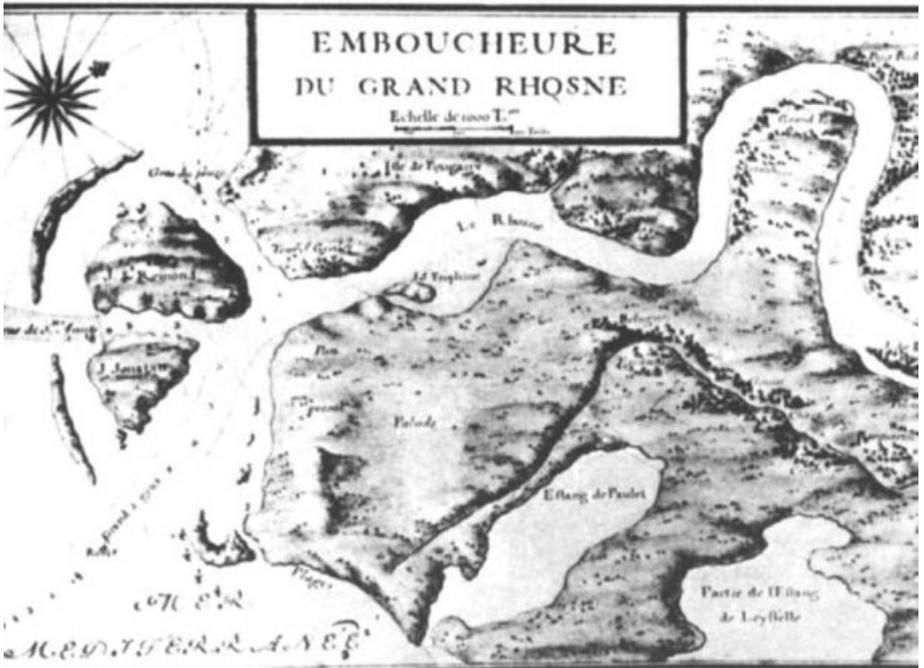


Foto: E. P. H. E

4. El delta del Rin. París, Service hydrographique de la Marine (S. 2. pl. 15. alrededor de 1680).

El nomadismo, al contrario, se lleva todo por delante en sus largos recorridos: personas, bestias y hasta moradas. Pero, a diferencia de la trashumancia, jamás canaliza enormes masas de animales. Sus ganados, incluso los más importantes, se van diluyendo en un inmenso espacio, divididos en grupos a veces muy reducidos. Hoy día, el nomadismo —que, a decir verdad, sólo persiste en torno del Mediterráneo y en estado residual— está constituido por esos grupos de unas diez personas más o menos que se pueden ver a la caída de la tarde, en torno de un fuego, en los arrabales de Beirut; o también en Argelia, después de levantadas las cosechas, se puede ver, en medio de los rastrojos, camellos, corderos, asnos, dos o tres caballos, unas mujeres vestidas de rojo y unas cuantas tiendas negras hechas con pieles de cabra; o en la llanura de Antalya, en Pamfilia, al sur del Tauro, donde se puede ver una veintena de tiendas

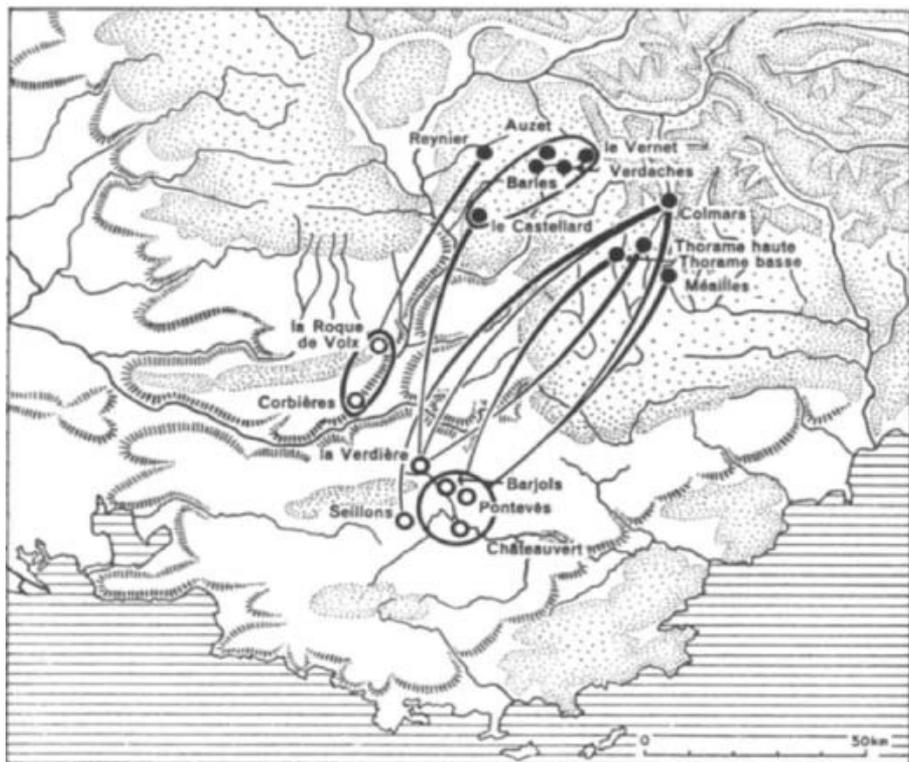
dispuestas a veces —muy raramente— en forma de herradura: reliquia de una tradición que se va perdiendo poco a poco.³⁰¹

Trashumancia y nomadismo parecen actividades que datan de épocas diferentes. ¿Es éste más antiguo que aquélla? Ante nuestros propios ojos, en toda la zona desértica y semidesértica que rodea el sur del Mediterráneo, continuando hasta el Asia Central y más allá, la política de sedentarización puesta en marcha por los gobiernos actuales ha convertido el antiguo nomadismo en un estilo de vida pastoril actualizado (sea en el Sahara, en Tripolitania, en Siria, Turquía o Irán), un modo de vida que es en realidad una trashumancia con división de trabajo. Es, pues, probable ese orden cronológico. Debemos añadir que en el contexto del Mediterráneo de las montañas parece que la trashumancia inversa haya sido anterior a la trashumancia llamada normal por los geógrafos.

Esta clasificación —nomadismo, trashumancia inversa, trashumancia normal— parece la más probable. Pero las cosas nunca han ocurrido de una manera tan simple como la sugerida por este “modelo” *a priori*. El pasado ha sido más fértil en catástrofes y revoluciones brutales que en evoluciones lentas. Por desgracia, las catástrofes en este terreno son mucho menos conocidas que las acaecidas en el de la política.

Es evidente que cuando se estudian con detalle las estructuras pastoriles se descubre que aparecen mezcladas con frecuencia la trashumancia inversa y la normal. En la Alta Provenza³⁰² de los siglos XV y XVI, los propietarios de la zona alta (más ricos y numerosos) y los de las bajas utilizan los mismos pastizales. En tales condiciones es el régimen de propiedad lo que permite distinguir por sí solo las dos formas de trashumancia. Esto nos obliga a abandonar el terreno geográfico y entrar en el terreno social de la propiedad e incluso en el de la política. Los pasos de ganado ofrecen de hecho recursos fiscales

que ningún Estado se permitirá descuidar, sino que, muy al contrario, organizará y defenderá en toda circunstancia. Ya en tiempo de los romanos se había establecido la trashumancia inversa entre los Abruzos y el Tavoliere apulino, lo que explica las industrias textiles de Tarento. Ha subsistido, sometida a un régimen bastante liberal hasta 1442-1447, momento en que Alfonso I de Aragón³⁰³ la organiza dentro de un esquema autoritario, con sus rutas ovejeras privilegiadas y obligatorias (*tratturi*) y sus caminos de enlace (*tratturelli*), sus apacentaderos de descanso y sus pastizales de invierno, además de disposiciones que obligan a vender lana y animales exclusivamente en Foggia, y pago de exacciones a todo lo largo del recorrido. Este sistema, una vez fijado, variará poco y será protegido contra la obstinada y regular costumbre de traspasar los límites fijados a ambos lados de las rutas por campesinos que plantarán viñas, olivares y, sobre todo, sembrarán trigo.



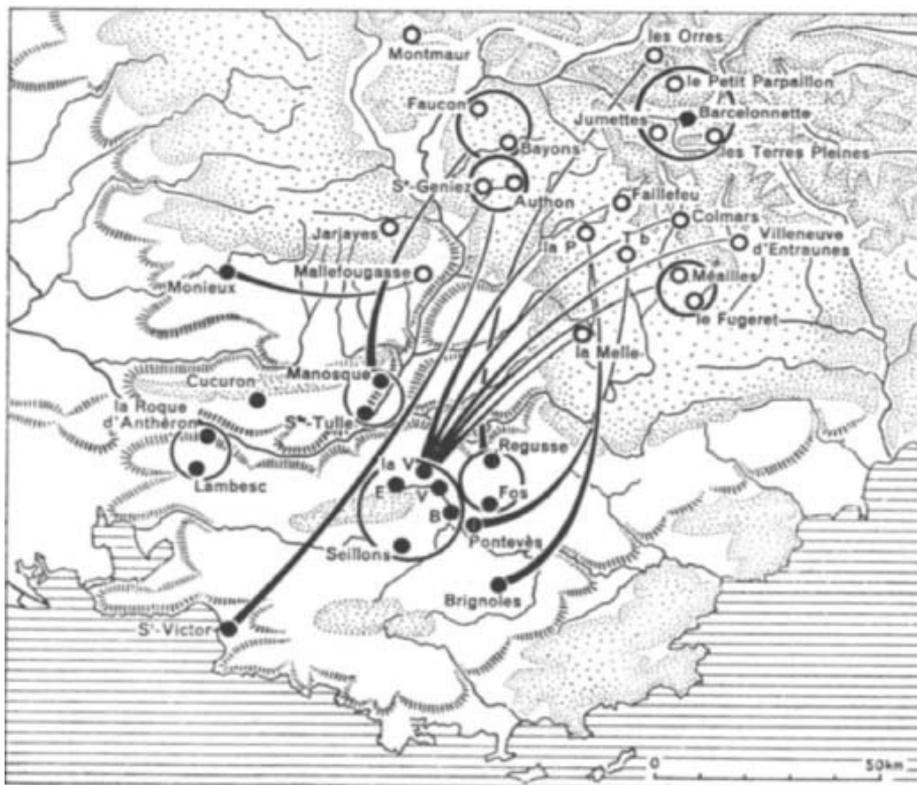


FIGURA 5. *Pastos de invierno y de verano de las ovejas de la Alta Provenza, hacia finales del siglo XV.*

Tomado de Thérèse Sclafert, *Cultures en Haute-Provence*, 1959, pp. 134 y 135, donde los nombres abreviados de algunos lugares aparecen en toda su extensión.

En 1548, en una extensión de 15 000 *carri* (un *carro* equivale a 24 hectáreas) en Apulia, los pastizales reales representan más de 7 000 *carri*; además, las autoridades recuperan 2 000 *carri* de terreno labrado, invocando derechos más o menos relativos. La ganadería, que contaba con un millón de cabezas, se incrementa en otras 300 000 en los diez años siguientes. Y su número sigue creciendo, dando las estimaciones oficiales la cantidad de 2 881 217 corderos, en octubre de 1591, mientras que regularmente e inmediatamente después de aquellos años en que los cereales alcanzaban precios muy elevados (en 1560, 1562, 1567, 1584, 1589, 1590 y 1591) se han arrendado a campesinos, por periodos de seis años, los

terrenos por los que pasaba el ganado en su recorrido; el rendimiento en trigo de estos campos fertilizados por el ganado de paso alcanzaba cifras del 20, y hasta del 30 por 1. Esto condujo en Nápoles a movidas subastas *a la luz del candelero*³⁰⁴ entre los aspirantes a compradores. Estaban en juego muy importantes intereses: los del fisco, para el cual la aduana de Apulia era una “joya irremplazable”; los de los comerciantes de lanas y carne, los de los grandes propietarios de ganado, que se van distanciando cada vez más de los pequeños. Un “villano” de esta provincia de los Abruzos —dice un informe dirigido al Rey Católico— tendrá entre las 10 y 30 000 ovejas, con las que se presenta todos los años en esta aduana (la de Apulia) para vender lana y animales. Luego, una vez con las alforjas repletas de escudos, vuelve a casa y entierra su dinero; a veces muere dejando su tesoro bajo tierra.³⁰⁵ Sin embargo, a partir del siglo XVII, y más aún en el XVIII, se produce una concentración de la propiedad y un aumento de las ganaderías de los ricos propietarios, “pareciendo” como si hubiese una primacía en beneficio de las regiones bajas: no pasa de ser una impresión, para la que no contamos con datos evidentes que la rubriquen.³⁰⁶ En todo caso, nos da una idea de la complejidad de la cuestión.

La misma dualidad encontramos en la región de Vicenza — el *Vicentino*—. El trabajo inédito de Francesco Caldagno,³⁰⁷ erudito del siglo XVI, lo describe como un territorio *habitatissimo*, sin un solo trozo de tierra sin cultivar, un huerto continuo, sembrado de pueblos grandes de aspecto urbano, con sus mercados, sus comercios y sus “hermosos palacios”. No les falta de nada, ni la madera, que les llega en carros o por agua, ni el carbón vegetal, y en sus corrales hay incluso pavos reales y *gallipavos*. En los ríos y arroyos se alzan innumerables molinos y serrerías; en las praderas regadas, miles, e incluso “cientos de

miles de animales”. Terneros, cabritos y corderos en abundancia, y en verano se envía la totalidad de la población animal *alli paschi della montagna*. Nos encontramos, pues, con un caso de trashumancia normal que no deja de producir conflictos con los habitantes de la montaña por el uso y arriendo de los pastizales altos; así hubo conflictos entre los grisones y los *Vicentini*, a causa de las *Mandriole*, zona montañosa que éstos habían alquilado; la cosa no tiene nada de sorprendente: los grisones conducían sus ganados al sur de los Alpes y en dirección a Venecia,³⁰⁸ donde con frecuencia se establecían como carniceros. Pero el Vicentino tenía también sus propios montañeses, en esa parte de los Alpes conocida como los *Sette Comuni*, con sus leñadores, sus cazadores de pieles y, además, sus cultivos y ganados, especialmente en Galio, donde había de 50 a 60 000 corderos. Durante el verano permanecían en los terrenos de pasto de los *Sette Comuni*, descendiendo de nuevo en invierno para dispersarse por las campiñas del Vicentino, del Paduano, del Trivigiano, del Veronés e incluso del Mantuano. Esto es una prueba de que la vigorosa vida pastoril originada en la planicie vicentina no se ha apoderado del todo del espacio disponible para el pastoreo. Cada uno ha podido contar con su parte.

La trashumancia castellana

La trashumancia castellana es un magnífico ejemplo que avala todo lo afirmado hasta ahora. Como sus avatares han sido descritos cientos de veces, nos son ya familiares sus realidades, sus dificultades y su complejidad general.

En principio, debemos distinguir entre una *gran trashumancia*, con desplazamientos que pueden llegar a los 800

kilómetros, y una trashumancia de cortas o muy cortas distancias. Aquí trataremos únicamente de la grande, esa que depende del ilustre *sindicato* ovejero de la Mesta (cuyos privilegios se remontan al año 1273). Como afirma un naturalista de finales del siglo XVIII, España “posee dos especies de ovejas”: las de primera, de lana ordinaria, transcurren su vida en el lugar de nacimiento, sin cambiar nunca de pastizales y volviendo todas las tardes al redil; las otras, las de lana fina, han de viajar cada año, y, después de haber pasado el verano en las montañas, bajar a las templadas praderas de las regiones meridionales del Reino, como lo son la Mancha, Extremadura y Andalucía. A esta segunda especie se la designa con el nombre de *ovejas ambulantes*.³⁰⁹ Como toda distinción, no puede ser sino aproximativa: no se consideraba *ovejas ambulantes* sino a aquellas que viajaban —con sus preciosos vellones teñidos de arcilla roja en tiempo de invierno— hasta los *extremos confines* de Castilla, por las carreteras principales, las *cañadas*, en las que se encontraban con su buena docena de peajes reales. Pero había, además, otros tráficos pastoriles, por las rutas secundarias (*cordeles*, *veredas*). Estos rebaños ajenos al gran tráfico oscilan de acuerdo con las estaciones; se los denomina *ganados travesíos*, *riberiegos* o *merchaniegos* —este último nombre cuando se dirigen a los mercados—. Una lucha larga y tesonera permitirá a las autoridades reales extender su control más allá de las rutas principales. Ello explica la veloz subida, hasta 1593-1599,³¹⁰ de las imposiciones sobre el ganado lanar. Pero no es éste nuestro problema.

Nuestro problema consiste en reconstruir esta gran trashumancia a lo largo de las *cañadas* —cuyo mapa reproducimos aquí, tomado del libro ya clásico de Julius Klein;³¹¹ los animales se mueven siguiendo rutas meridianas: constantemente de norte a sur, y a continuación, de sur a norte.

No hay duda posible a este respecto: no obstante la amplitud de los desplazamientos (por lo general, horizontalmente, o a través de un paso entre montañas), no nos encontramos ante un caso de nomadismo, puesto que esos corderos y ovejas van dirigidos únicamente por pastores especializados: los *rabadanes*, pastores jefes y pastores subalternos, armados de hondas y grandes cayados, acompañados de sus propias mulas, de unos cuantos caballos, de sus calderos para cocinar y de sus perros. No se trata en modo alguno de un pueblo que se desplaza. Podemos afirmar, sin lugar a dudas, que nos hallamos ante una trashumancia inversa. Los ganados de lana fina van de las altas regiones del norte a las regiones bajas meridionales. Rebaños y propietarios (tanto los grandes como los pequeños) proceden del norte, en especial de las cuatro grandes ciudades que defienden en las Cortes los poderosos intereses de la *Mesta*: León, Segovia, Soria y Cuenca. Por otra parte, la totalidad del sistema depende de los pastizales de verano, es decir, de los del norte; al sur, las amplias y vacías llanuras de Extremadura, la Mancha y Andalucía permitían una expansión ilimitada.³¹² Por eso, si los rebaños castellanos no cruzan la simbólica frontera portuguesa, no es sólo debido a la oposición de los vigilantes vecinos, sino también a que no existía el problema de la falta de espacio, pese a que los castellanos se quejaban constantemente de aquella restricción.



FIGURA 6. *Las trashumancias castellanas.*

Según Julius Klein, *The Mesta. A Study in Spanish Economic History 1273-1816*, Cambridge, 1920, pp. 18-19.

Dicho esto, dejaremos de lado por el momento todo lo referente a los innumerables conflictos entre campesinos y pastores (que aumentaban, sobre todo, en el camino de vuelta de los rebaños); tampoco nos ocuparemos de las luchas entre rebaños de cortas y largas distancias; a favor de los rebaños de establo, *estantes* o *travesíos*, intervienen ciudades que, como Salamanca, quedan fuera de la órbita de la *Mesta*, es decir, ciudades donde existía una aristocracia local de gentileshombres y propietarios. Tampoco nos detendremos a considerar las luchas entre ese *grupo de presión* que es la *Mesta* y las

jurisdicciones hostiles a sus privilegios judiciales, ni en la lucha por los peajes entre el Estado, las ciudades, la alta nobleza y la Iglesia... Sin embargo, todos estos hechos —que conocemos bien— evidencian la complejidad del sistema de la trashumancia, apoyado como estaba en otros sistemas y comprensible únicamente a la luz de una larga evolución anterior. La cría de ovejas ha significado más para la economía española —dice, sonriendo, un historiador— “que el olivo, la viña, el cobre, y más, incluso, que los tesoros del Perú”.³¹³ Y tiene razón. Pero en ello debemos ver bastante más que una simple difusión, a la altura del siglo XIV, del cordero *merino*, producto del cruce entre corderos de España y corderos traídos de África del Norte. Han sido necesarias una conjunción de circunstancias y una complicidad de las coyunturas internacionales para la instauración (y crecimiento, hasta aproximadamente 1526) de la *Mesta*. Sin la crisis por la que pasó Europa durante los siglos XIV y XV, sin la atracción de los posibles bajos precios de la lana castellana, sin la bien conocida disminución de las exportaciones de la lana inglesa, sin la próspera actividad de las ciudades italianas, habría sido imposible e impensable el desarrollo del ganado lanar castellano con sus millones de ovejas itinerantes.³¹⁴

En resumen: el ejemplo de Castilla, con su espectacular expansión, nos lleva a una conclusión nada ambigua: toda trashumancia presupone complicadas estructuras internas y externas, e instituciones de gran peso. En el caso de la lana castellana, incluye ciudades y mercados, como Segovia; negociantes genoveses que compran la lana por adelantado y que, como los florentinos, cuentan con tinajas propias donde preparar el vellón; sin contar los representantes castellanos de estos grandes comerciantes; los transportistas de las balas de lana; las flotas que parten de Bilbao en dirección a Flandes (bajo

el control del consulado de Burgos) o las expediciones a Alicante o Málaga con destino a Italia; o, para tomar un ejemplo más simple, la indispensable sal, para los rebaños, que hay que comprar y llevar a los pastizales. Resulta imposible explicar la trashumancia castellana prescindiendo de este amplio contexto, del cual es ella origen y a la vez prisionera.

Comparaciones y cartografía de conjunto

El análisis de cada ejemplo, importante o no, llevará siempre a conclusiones análogas.

1. Todos los casos conocidos y estudiados detalladamente demuestran que la trashumancia está marcadamente institucionalizada, protegida por salvaguardas, normas y privilegios, y también, y en cierto modo, fuera de la sociedad, como lo demuestra bien la situación de los pastores, siempre una especie de raza aparte. Ciertas investigaciones —si bien referentes a la Alemania del Sur—³¹⁵ subrayan este aspecto extrasocial, *intocable*, del pastor: un signo, evidentemente, revelador. Y un admirable reportaje sobre el modo de vivir de los pastores trashumantes de la Provenza actual³¹⁶ abre al lector las puertas de un mundo y civilización completamente aparte.

Es evidente que las previsiones a favor o en contra de la trashumancia habrán de variar de región a región, pero siempre existen. En el territorio de Arlés, en Crau, se cometieron abusos en beneficio de los *ganados extranjeros*; en 1633 delibera el Consejo acerca de la cuestión y autoriza al capitán de la Ronda para que organice las inspecciones necesarias y para cobrar en beneficio propio una tasa especial como retribución. El Parlamento de Aix ratifica la decisión. No hace falta insistir más: nos encontramos ante todo un sistema perfectamente

organizado.³¹⁷ En la Nápoles de comienzos del siglo XVII³¹⁸ el cargo más importante fuera de la ciudad es el de jefe de Aduanas en Foggia. Es él quien se encarga de repartir los pastizales, quien redacta las citaciones y quien percibe los alquileres de los pastos. En su ausencia, la Administración estaba representada por un presidente de la Cámara que hacía acto de presencia en el distrito dos veces por año, “al modo de la Mesta”, puntualiza un informe anónimo. Sea justa o no, es una comparación sintomática. También la vida pastoril de Aragón está sometida a una *Mesta*, con sus privilegios, análoga a la castellana, pero hasta la fecha ningún historiador se ha dejado tentar por sus archivos.

2. En segundo lugar, toda trashumancia es el resultado de una situación agrícola exigente que, incapaz de soportar por sí sola el peso entero de la vida pastoril y no queriendo, por otra parte, renunciar a las ventajas que ofrece, aligera su carga, de acuerdo con las posibilidades locales y las estaciones, volcándola sobre los pastizales de las tierras bajas o los de las montañas. De modo que cualquier investigación emprendida de manera lógica debería comenzar por la consideración de esta agricultura como motivadora de la situación. Ella es la que impone la separación entre pastores y campesinos. Un primer paso hacia la comprensión de la gran actividad pastoril que encuentra en el Tavoliere de Apulia su término, y en los Abruzos, el punto de arranque, requeriría considerar la situación, tanto en la parte alta como la baja, de los campesinos establecidos allí. En el caso de la trashumancia castellana, hemos señalado el papel motor del norte y de los campesinos allí arraigados. En el caso del Vicentino basta con pensar en el *paese habitatissimo* de la parte baja. Más aún, ¿no es cierto —lo tenemos ante los ojos— que tanto en África del Norte, como en Turquía o Irán, el crecimiento de la población y el progreso de la agricultura han destruido el estilo de vida pastoril de antaño? Lo que ahora está ocurriendo ocurrió también en el pasado.

3. El único modo de pasar por encima de estos casos particulares es indicar sobre un mapa de conjunto del Mediterráneo todas las trashumancias conocidas. Esto es posible por lo que respecta a la época actual, y así lo hizo Elli Müller en 1938; reproducimos aquí su mapa, completado y simplificado.³¹⁹ Para el pasado hemos de recurrir a una reconstrucción por fragmentos sucesivos. Con una anchura de 15 metros, los caminos de la trashumancia se denominan con nombres diferentes según las regiones: *cañadas*, en Castilla; *camis ramaders*, en los Pirineos Orientales; *drayes o drailles*, en el Languedoc; *carraires*, en Provenza; *tratturi*, en Italia; *trazzere*, en Sicilia; *drumur oilor*, en Rumania. Los vestigios antiguos y las pervivencias de esa red delatan una geografía de conjunto que nos ofrece un testimonio inequívoco. En el espacio mediterráneo del siglo XVI, la trashumancia está circunscrita especialmente a la península ibérica, Francia meridional e Italia. En las demás penínsulas, Balcanes, Anatolia y África del Norte queda aniquilada ante el predominio de un nomadismo o seminomadismo invasor. Sólo un sector del Mediterráneo posee una agricultura lo bastante densa, una población tan numerosa y una economía lo suficientemente vigorosa como para contener la vida pastoril dentro de unos precisos y estrictos límites.

Fuera de ese espacio todo se vuelve más complicado. Pero, como vamos a ver, este cúmulo de contradicciones se explica más aún que por la geografía —que, indudablemente, es un factor importante— por los avatares de la historia.

Dromedarios y camellos: las invasiones árabes y turcas

En efecto, la historia proporciona las explicaciones más trascendentes. Hacia el este y hacia el sur el ámbito

mediterráneo ha conocido dos invasiones, o, mejor dicho, dos series de cataclismos en cadena que han alterado la totalidad del orden reinante. Son “los dos tajos abiertos” de que habla Xavier de Planhol: las invasiones árabes, a partir del siglo VII, y las invasiones turcas, a partir del XI; estas últimas procedentes de los “desiertos fríos” del Asia Central, y que acompañan o refuerzan la expansión del camello; las otras proceden de los “desiertos calientes” de Arabia, favorecidas e incluso explicadas por la difusión del dromedario.³²⁰

Ambas bestias de carga difieren entre sí no obstante evidentes semejanzas y posibles confusiones. Occidente persiste en confundir a una con otra, y no sin motivos: Savary, en su *Dictionnaire du Commerce* (1759), define al dromedario como un *camello doble*, lo cual no es cierto. Son dos animales completamente diferentes: el camello, originario de Bactriana, es insensible tanto al frío como al calor; el dromedario, procedente de Arabia, es exclusivamente un animal característico de los desiertos arenosos y las zonas cálidas. En la práctica se demuestra incapaz de viajar por los caminos montañosos o de soportar temperaturas demasiado bajas. Incluso durante las frías noches del desierto sahariano o arábigo, su amo se cuida de proteger la cabeza del animal bajo la tela de la tienda. Los híbridos de dromedario y camello conseguidos en el Turquestán alrededor del siglo X sólo han desempeñado un papel local.

La ecología de cada uno de estos animales tiene una importancia capital. Una muy amplia zona fronteriza separa sus territorios respectivos: se extiende de una línea que seguiría el límite sur del Zagros y del Tauro (y que es la línea decisiva), a una línea esquemática trazada desde el extremo oriental del Mar Negro hasta el sur del mar Caspio y el recodo del Indo.³²¹ En sus líneas generales, esta zona coincide con la meseta del Irán, muy fría durante el invierno. El dromedario se adentró también

en esta zona, participando en las activas caravanas que en el siglo XVI tenían a Ispahan como centro de sus movimientos.³²² El dromedario llegó hasta la India, donde se le valoró tanto que alcanzó precios iguales, cuando no superiores, a los del caballo,³²³ prueba de que se le consideraba un extraño en aquellas regiones. De hecho, ni las llanuras de Anatolia, ni las tierras altas del Irán, se le abrieron nunca de par en par, y si la conquista árabe ha fracasado en Asia Menor y siempre se ha sentido precariamente instalada en Persia, en buena parte hay que imputar el motivo al dromedario.

En todo caso, cada una de estas zonas posee su historia particular.

De Siria al Magreb, el invasor árabe ha descartado las regiones altas, abandonando a su suerte las viejas y secas montañas del interior, de cara al desierto, y que el hombre había colonizado en tiempos muy tempranos, como es el caso del Aurés, en África del Norte; del mismo modo ha bordeado las montañas desiertas al pie del mar, donde las precipitaciones abundantes explican esos bosques espesos de la Antigüedad, respetados por el hombre durante largo tiempo. En esta ocasión han servido de refugio a personas que huían al paso de los conquistadores árabes. Entre los siglos VIII al XI, los maronitas y los drusos se instalan en el Líbano: desbrozan las tierras y fundan sus Estados. En África del Norte, Berbería se puebla a partir del siglo X, y sobre todo, del siglo XI en adelante, como consecuencia del avance de los nómadas hilalianos.³²⁴ La *beduinización* que siguió a la conquista árabe se extiende por todo el territorio comprendido entre esas montañas, tanto en las partes de población antigua como en las de reciente, rodeando a las regiones altas del mismo modo que el mar a las islas. Así quedó aislada en estas alturas una vida sustancialmente arcaica; algunas de sus características (el buey como animal de arrastre,

cultivos de regadío en los valles, almacenamiento del grano en el sobrado, viviendas trogloditas donde conviven, juntos, hombres y animales) han persistido hasta, o casi, nuestros días.

En las montañas del Asia Menor y, en menor grado, en los Balcanes (donde se dieron muchas excepciones), la intrusión de los camelleros turcos ha traído consigo cambios muy violentos, con frecuencia implacables, pero de naturaleza muy diferente. Cada vez que le fue posible, se instaló un nomadismo agresivo, que se extendió hasta las zonas más altas de la región montañosa, por encima del límite extremo de los bosques. Es posible que la causa se encuentre en el hecho de “lo que el término *yayla* —residencia de verano— representa en la lengua y el alma turcas: los conceptos de frescura, aguas corrientes y frías y lujuriosos pastizales se unen para formar la imagen de lo que debe ser el Paraíso”.³²⁵ Tan pronto como llega la primavera comienza el movimiento para abandonar “los cuarteles de invierno, *pirelendi*... plagados de pulgas... convertidos en morada de los gusanos”: marcharse de allí, ponerse en camino. Dice un proverbio turco (traducido libremente): “un *yürük* (un nómada, un caminante) no necesita dirigirse a parte alguna; lo importante es que se mueva”³²⁶ obedeciendo a imperativos tradicionales tanto o más que a imperativos geográficos.

La vasta historia de este nomadismo resulta confusa y difícil de desenredar: cuenta con marañas propias; además, se mantiene en perpetua lucha contra la resistencia constantemente presentada por los sedentarios; ha de franquear, o rodear, o quebrar las barreras que éstos le van colocando por delante, y, muchas veces, ceder bajo sus silenciosos avances. En Asia Menor, de los siglos XIII a XV, el nomadismo de los pastores ha sido rechazado gradualmente y eliminado con regularidad de las planicies y depresiones interiores, empujado hacia los márgenes montañosos y las llanuras periféricas, cuasi desiertos, que, desde

hacia siglos, habían vuelto a caer en “la insalubridad y el abandono, plagadas de terrenos pestilentos”: llanuras de Cilicia y Panfilia, valles del Meandro y del Gediz. A lo largo del siglo XVI no ha cesado el gobierno turco de disciplinar a los yürüks, obligándolos incluso a asentarse, por medio de concesiones de tierras, y condenando a los más recalcitrantes a trabajar en las minas y en las fortificaciones, o deportándolos a Chipre, por ejemplo, turca desde 1572.

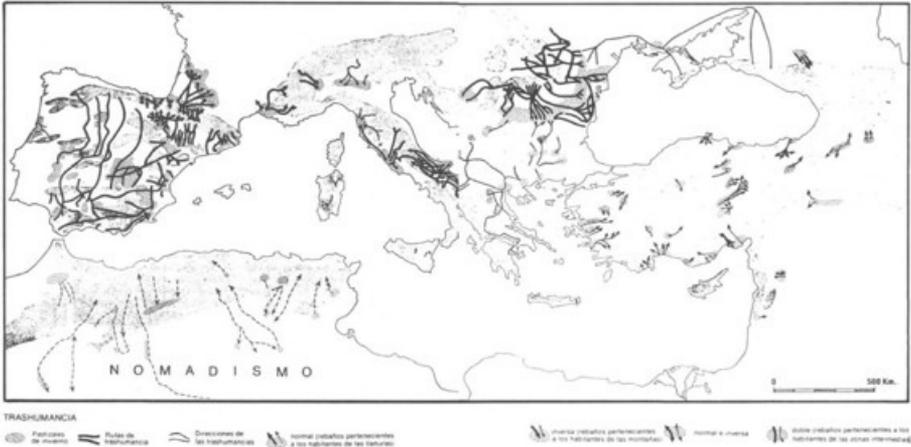


FIGURA 7. Las trashumancias actuales.

Según Elli Muller, “Die Herdenwanderungen im Mittelmeergebiet”, en *Petermann’s Mitteilungen*, 1938.

Pero era una tarea interminable. Si el nomadismo se debilita en Anatolia del Oeste, prospera en el este, donde los nómadas llegados de Asia llevan el nombre genérico de turcomanos. Todavía hoy podemos ver a los turcomanos vagabundeando por las estepas anatólicas entre Alepo y Damasco; persiste el problema de su sedentarización en uno u otro extremo de su trayecto. Desde el siglo XVI, y más aún desde el siguiente, gobernadores y recaudadores de impuestos otomanos se interesaron seriamente por estos nómadas turcomanos, a quienes nadie había molestado durante el anterior y brillante periodo de expansión turca. La Sublime Puerta se muestra ahora

interesada en recaudar los impuestos y reclutar hombres para su Caballería. Las enconadas luchas contra los persas conducen al retroceso hacia el Irán de las tribus chiítas; los sunitas, al contrario, avanzan hacia el oeste y renuevan la raza nómada de los yürüks. Una tribu que en 1613 se encuentra en la región de Karamán, al sureste de Konya, la podemos ver setenta años más tarde en Kütahya. Hubo, incluso, grupos que pasaron a Rodas. Y un último renuevo: los vacíos dejados al este se verán colmados de nuevo, una vez que los kurdos, hasta entonces enclaustrados en sus montañas, decidan airearse un poco. En el siglo XIX “emprenden de nuevo, por propia cuenta, las grandes migraciones en sentido norte-sur entre la alta meseta anatólia y las tierras bajas meridionales del Tauro”, lo que evidencia la existencia de ciclos en la vida nómada, en los que se producen sorprendentes pausas, periodos de integración, permanencias y nuevas partidas.³²⁷

El nomadismo en los Balcanes, Anatolia y África del Norte, visto por observadores occidentales

Tratar de explicarlo todo por medio de estas invasiones —las del siglo VII, con sus consecuencias, y las del siglo XI, con las suyas—, no pasa de ser una simplificación, aunque permisible y necesaria. El dromedario no ha esperado a que se produjese la expansión árabe para alcanzar África del Norte y el Sahara, y el camello ha llegado a Anatolia con anterioridad a los primeros avances seleucidas. Pero la explicación resulta correcta en sus líneas generales. El Mediterráneo, lugar de encuentro de los desiertos cálidos y fríos que cortan en su totalidad la masa continental del Viejo Mundo, ve prolongarse en sí —aunque atenuado y domesticado ante la obstinada resistencia campesina— el estilo de vida propio de los nómadas venidos de Asia.

La supervivencia de estas antiguas formas de vida completa la imagen de los mundos peninsulares del Mediterráneo del siglo XVI —los Balcanes, Anatolia, África del Norte—, donde la trashumancia, tal como la definen nuestras fuentes occidentales, se ha visto empujada, rechazada hacia zonas marginales o considerablemente modificada. Esta perspectiva de base nos ayuda a comprender el carácter de ciertos *islotés* montañosos, independientes pero aislados, mirados con desconfianza y con apenas unos malos contactos con el mundo exterior, como es el caso de Jebel Druz, enclave autónomo que lanzaba, sin aviso previo alguno, “expediciones de rapiña... contra moros, turcos y árabes”;³²⁸ o Cabilia —el reino de Cuco, como se le denomina en los documentos españoles—, que había conseguido su independencia, pero no la libertad de movimientos. Sus gobernantes tratarán en vano, principalmente en la pequeña playa de Stora (cerca de la actual Philippeville), de entrar en contacto con los españoles...³²⁹ En el África del Norte todo resulta relativamente simple. Llegado el verano, los grandes nómadas ponen en movimiento sus ganados y se dirigen al mar; cuando se acerca el invierno, vuelven hacia el sur y el Sahara. Así hay una pausa para las personas de la montaña, cuyos rebaños pueden marchar a las tierras bajas, abandonadas en el umbral del invierno. En Anatolia, como hemos visto, no se encuentra nada semejante, ni tampoco en los Balcanes, donde trashumancia y nomadismo se mezclan y entran en conflicto. En la parte este de la península, el gobierno turco ha establecido —más o menos deliberadamente— colonias de nómadas —*yürüks* del Asia Menor— con la esperanza de hacerles adoptar una vida sedentaria y, en consecuencia, usarlos para robustecer la defensa militar turca. Pero estos hombres no son los únicos nómadas de la vasta península balcánica.

Estas diferencias tan claras, en comparación con el modelo

italiano o el español, no han pasado inadvertidas a los observadores occidentales, tanto de antaño como de hoy. Los desplazamientos de los pastores nómadas (o más bien seminómadas) han sorprendido tanto a Diego Suárez³³⁰ como al flamenco Busbec o a ese admirable viajero que fue Tavernier, o al curioso barón de Tott, o a Holland, el inglés contemporáneo de Chateaubriand. La descripción más vívida se la debemos a Holland, cuando relata el encuentro que tuvo en 1812³³¹ con los rústicos pastores del Pindo, de camino con sus rebaños por el territorio entonces semidesierto de Salónica, o a lo largo de las orillas del golfo de Arta, una especie de mar interior de aguas poco profundas. Cada año, en cuanto llega el verano, reemprenden el camino de vuelta a sus montañas. Son nómadas sin duda, puesto que llevan con ellos sus mujeres e hijos... Detrás de la larga fila de corderos, cuyo paso determina la velocidad de la marcha, viene el convoy de los caballos, a veces hasta un millar, cargados con los utensilios domésticos y de campamento, tiendas... y niños que duermen metidos en cestas. Y también van los popes acompañando a sus rebaños espirituales.

También eran nómadas aquellos hombres que vio Busbec³³² cerca de Ankara, en la región de las cabras de Angora y de los corderos de cola grasa denominados corderos beréberes en África del Norte. “Los pastores que conducen estos ganados pasan todo el tiempo, día y noche, en el campo; llevan consigo a sus mujeres e hijos en carretas que les sirven de casa, aunque hay algunos que llevan tiendas de pequeñas dimensiones. Vagan por amplias extensiones de terreno encaminándose a las llanuras o a las partes altas; la estación del año y los lugares de pastizales abundantes regulan su marcha y determinan su domicilio. En los confines de Armenia y Caldea, a cuatro horas de la ciudad de Erivan [escribe Tavernier³³³ a mediados del siglo XVII], existen

montañas muy altas donde los campesinos que habitan la región cálida junto a Caldea vienen en verano, en número de hasta 20 000 tiendas, es decir, familias, a buscar los buenos pastizales para sus rebaños; y cuando el otoño toca a su fin, emprenden el camino de vuelta a su tierra.”

Tampoco en este caso hay duda posible. Un siglo después, el barón de Tott encuentra a los mismos nómadas turcomanos, pero su testimonio nos deja un tanto perplejos: “Los pueblos [escribe] que habitan en invierno el centro de Asia y que durante el verano llegan incluso a Siria, con armas y bagajes, para hacer pastar allí a sus rebaños, son considerados como nómadas, pero en realidad no lo son más que esos pastores españoles que, detrás de sus ganados, recorren a lo largo de ocho meses las montañas de Andalucía”.³³⁴

La discusión a que invita resulta útil, pero no requiere más que un breve paréntesis. La confusión entre *rabadanes* de Castilla y pastores turcomanos sólo puede ser posible al primer golpe de vista, cuando se considera las enormes distancias franqueadas por los rebaños *ambulantes* de la Mesta. No son mayores las distancias recorridas por los turcomanos, pero ellos —y ahí reside la diferencia— llevan consigo familia y morada. Además, la discusión se centra en torno del término *nómada*. Pero no olvidemos que la palabra culta *nomadismo* no aparece en el diccionario de Littré, y que para *trashumancia* sólo ofrece un ejemplo y con fecha de 1868. Los términos *trashumancia* y *trashumante* son recientes: el diccionario de Bloch-Wartburg (1960) cita el año de 1803 como la fecha más temprana en que se usaron dichas palabras. Si la palabra *trashumante* aparece en los escritos de Ignacio de Asso ya en 1870,³³⁵ no parece tampoco ser un vocablo muy antiguo al otro lado de los Pirineos, y *trashumancia* no existe todavía. Pero no continuemos alejándonos de nuestro tema.

Hemos observado, a lo largo del presente capítulo, la extrema lentitud de las oscilaciones, nómadas contra trashumantes, montañeses contra gente de las llanuras o las ciudades. Todos estos movimientos requieren siglos para completarse. Mientras una llanura nace a una vida más activa, vence a sus aguas salvajes y organiza caminos y canales, pueden muy bien transcurrir un par de siglos. Igualmente pueden pasar uno o dos siglos desde el momento en que una región montañosa comienza a perder su gente por emigración hasta aquel otro en que la economía de las llanuras ha absorbido todas las personas que necesitaba. Son procesos más que seculares, que sólo se pueden abarcar extendiendo al máximo el campo cronológico de la observación.

Es norma general de la historia el interesarse sólo por las crisis y paroxismos de estos movimientos tan lentos. Pero sólo después de haber ocurrido un cúmulo de cosas previas se llega a tales situaciones y, además, les siguen interminables consecuencias. Y sucede que estos movimientos, en su lentitud, pueden a veces ir cambiando poco a poco de signo. Se pueden descubrir periodos de construcción y deterioro de una estructura, alternándose indefinidamente. Una región montañosa puede alternativamente conseguirlo todo, perderlo luego o perderse en su propio triunfo. Cuando esta historia no se limita al simple accidente o al proceso local, se evidencia que estos ciclos *geográficos* (y permítasenos usar este término), de lentitud tan extrema, obedecen a sincronismos muy elementales. Así, cuando el siglo XVI toca a su fin, la montaña mediterránea, excesivamente superpoblada y constreñida, experimenta un estallido liberatorio. Esa guerra difusa se transmuta, haciéndose invisible a nuestros ojos, en esa forma de guerra social larvada e interminable denominada bandidismo, palabra vaga si las hay. Tanto en los Alpes como en los Pirineos, Apeninos y demás

montañas, sean cristianas o musulmanas, un destino común parece unir todas estas enormes guirnaldas montañosas en medio de las cuales alienta el mar.

Ahora bien: en un marco virtualmente casi inmóvil, estas lentas mareas no actúan ellas solas; estas oscilaciones de las relaciones generales entre el hombre y el ambiente en que vive se combinan con otras fluctuaciones: las de la economía, a veces también lentas, pero, por lo general, más cortas. Todos estos movimientos se entrelazan. Unos y otros gobiernan la vida, en modo alguno simple, de los hombres. Y éstos no pueden construir nada sin fundar sus acciones, conscientemente o no, en tales flujos y reflujos. O, dicho con otras palabras: la observación geográfica de los movimientos a largo término nos lleva hacia las oscilaciones más lentas que conoce la historia. La conciencia de ello ha orientado nuestro estudio tanto en este capítulo como en los que le siguen.

CAPÍTULO II

EN EL CORAZÓN DEL MEDITERRÁNEO: MARES Y LITORALES

ABANDONEMOS ahora la solidez de la tierra y dirijámonos al mar. Estudiaremos sucesivamente los espacios marítimos, las franjas costeras y las islas. Estas unidades geográficas dirigirán nuestro viaje, pero el análisis se ejercerá sobre los elementos idénticos y las comparaciones a que invitan. Obrando así nos resultarán más inteligibles esas unidades.

I. LAS LLANURAS LÍQUIDAS

Evidentemente, debemos considerar estos espacios marinos a escala humana: de no hacerlo así, su historia resultaría incomprensible; incluso impensable.

La navegación costera

Cara a la inmensidad del mar, las tierras ocupadas por el

hombre en el siglo XVI no pasan, en realidad, de unas cuantas franjas estrechas, minúsculos puntos de apoyo. En enormes extensiones, el mar estaba tan vacío como el Sahara. Sólo se animaba a lo largo de sus costas. En esta época, navegar equivale, sobre poco más o menos, a seguir la costa, como en los albores de la marinería. Es “saltar de roca en roca, como los cangrejos”,¹ “de promontorios en islas y de islas en promontorios”.² Es *costeggiare*³ rehuendo la alta mar, lo que Belon du Mans llama las “campiñas del mar”. Es, más exactamente, si nos atenemos a las cuentas de cocina presentadas ante los tribunales de justicia en 1592, con motivo de algún pleito, por el capitán de una nave ragusina, la *Santa María Bonaventura*,⁴ comprar la mantequilla en Villefranche, el vinagre en Niza, el aceite y el tocino en Tolón... O bien, según un cronista portugués, pasar de una a otra hospedería del mar, comiendo en una y cenando en otra.⁵ Thomé Cano el Sevillano decía de los italianos: “No son marineros de altura”⁶ Navegando por el Adriático, Pierre Lescalopier “se divierte viendo las máscaras” el Martes de Carnaval de 1574, en Zara; dos días más tarde, el 25 de febrero, pasa ante San Juan de Malvasía y come el 26 en Sapalato.⁷

Así navegaban los príncipes y los grandes, saltando de una ciudad del litoral a la siguiente, lo que servía de pretexto para fiestas, francachelas, visitas, recepciones y descansos, mientras tomaba su carga el navío o se aguardaba a que mejorase el tiempo.⁸ Así navegaban también las flotas de guerra, que no entraban en batalla sino a la vista de la costa.⁹ Cuando hojeamos los cuadernos de navegación o aquellos *Arti di navigari*, que no son, desde la primera página hasta la última, otra cosa que descripciones de los litorales, una sucesión de *discorsi* sobre los accidentes costeros del mar interior, la modesta palabra que nos viene a los labios es ésta: cabotaje.

Sólo en circunstancias excepcionales perdía de vista la costa el navío: cuando las corrientes o los vientos lo empujaban mar adentro, o cuando seguía una de las tres o cuatro rutas directas, conocidas y practicadas desde hacía largo tiempo. Unas veces, de España a Italia por las Baleares y el sur de Cerdeña, lo que solía llamarse “navegar por las islas”; otras veces, ganando directamente las costas de Siria desde los estrechos de Mesina o de Malta, por el cabo Matapán, el sur de Candía y Chipre;¹⁰ otras, en fin, navegando directamente de Rodas a Alejandría de Egipto, viaje rápido cuando soplaban vientos favorables¹¹ y que los barcos seguían ya desde la época helenística. En 1550, Belon du Mans navegó así de Rodas a Alejandría, por la mar abierta, “en línea recta”. Pero éstas, en realidad, no son verdaderas travesías de alta mar. ¿Puede decirse que sea, en rigor, un gran crucero navegar de una isla a otra, buscando, en el sentido de los paralelos, abrigo contra los vientos del norte o aprovechándose, en el sentido de los meridianos, en el derrotero de Rodas-Alejandría, conocidísimo y además bastante corto, de los vientos que soplan ora del Septentrión ora del Mediodía? Esta misma hazaña se repetía, a veces, en trayectos más pequeños, para pasar de una costa a la de enfrente. Pero cuando, en enero de 1571, el *Foscarini e Panighetto*, galeón veneciano que venía de Candía, se encuentra con la niebla, pasada Corfú, y se ve obligado a avanzar a ciegas, sin tierra a la vista, la desesperación se apodera de la tripulación.¹²

Los barcos, en el Mediterráneo, se pegan tanto a la costa, que la ruta marítima, es prácticamente fluvial. Tan pronto como una embarcación cualquiera aparece en uno de los puntos de la costa, las autoridades ribereñas se presentan, exigiendo el pago de los derechos de portazgo. Podría pasar esto de reclamar la tasa de un derecho que corresponde, en los puertos, a un servicio efectivo. No era éste, sin embargo, el caso cuando el

duque de Mónaco y el de Saboya, poseedores ambos de un pequeño trozo de la costa y, por ello mismo, tanto más ávidos de lucrarse con el abundante tráfico que pasa por delante de sus narices, alegan la pretensión de imponer un tributo a los navíos por el simple hecho de costear sus playas. ¡Y ay del velero que tenga la desgracia de caer en las garras de sus galeras!¹³ El tributo de 2% de los de Villefranche, sazonado por el mal humor francés, llegó a provocar, en tiempo de Luis XIV, un enojoso incidente diplomático, aunque no grave, sí interminable. Nada indicaría mejor que esto hasta qué punto el tráfico marítimo se ceñía a las costas del litoral mediterráneo. La posesión, desde la paz de Cateau-Cambrésis, de los presidios de Talamone, Orbitello, Porto Ercole y S. Stefano, a lo largo de la costa toscana, da a Felipe II la posibilidad de interrumpir a su antojo la navegación entre Génova y Nápoles, comprometiendo así la libre circulación marítima por todo el circuito occidental.¹⁴ Se comprende entonces la gran importancia de La Goleta, en el litoral de Berbería. Bastaba con un pequeño punto de acecho para detener o entorpecer la marcha de los navíos costeros.

Si las prácticas de la navegación de altura no llegaron a penetrar en el Mediterráneo, no fue, evidentemente por falta de los necesarios conocimientos técnicos. Los marinos que navegan por el Mediterráneo saben manejar el astrolabio tan bien como cualesquiera otros y emplean desde hace tiempo la aguja imantada. O, si no la emplean, podrían emplearla. ¿Acaso no fueron los italianos los antecesores y maestros de los ibéricos en las rutas del Nuevo Mundo?¹⁵ Sabemos también que ya en esta época algunas naves mediterráneas —en España las llaman “levantinas”— hacen todos los años la travesía del mar interior a Londres o Amberes. No ignoran, por tanto, el océano. Por último, ¿no hubo navíos mediterráneos que ganaron en

derrotero directo las costas del Nuevo Mundo, como aquella *Pelerine* de Marsella que, en 1531, tocó el Brasil y regresó, siendo apresada, a la postre, en aguas de Málaga por barcos portugueses?¹⁶ En noviembre de 1586, llegado a Alicante el galeón del gran duque de Toscana, aceptaba ser fletado para *las Indias*; transportó municiones para la fortaleza de La Habana, trayéndose consigo, a la vuelta, unas mercancías dejadas por un barco que no se habría sentido capaz de hacer la travesía.¹⁷ En 1610, dos naves toscanas desembarcaron en Liorna cargamentos embarcados directamente en las Indias...¹⁸ Navíos ragusinos doblaron el cabo de Buena Esperanza, poco después de haber coronado esta hazaña Vasco de Gama;¹⁹ y seguramente llegaron hasta el Nuevo Mundo.

No, si el Mediterráneo no ha renunciado a sus antiguos métodos de navegación, prescindiendo de las travesías directas de que hemos hablado, es porque este sistema de navegación le bastaba para satisfacer sus necesidades y respondía a los compartimientos que forman sus cuencas. En efecto: ¿cómo navegar en el Mediterráneo sin tropezar con tierras muy poco alejadas las unas de las otras? Y esta navegación, no cabe duda, tiene sus ventajas: la costa, que jamás se pierde de vista, es el mejor de los hilos conductores, la mejor de las brújulas. Orienta la navegación. Aunque sea baja, es un abrigo contra los fuertes vientos prontos siempre a desencadenarse, especialmente contra los que soplan de tierra. Así, cuando en el golfo de Lyon sopla el mistral, lo mejor sigue siendo todavía hoy acercarse a la costa lo más posible para navegar por la estrecha vía de agua menos agitada cercana a las playas. Recordemos también que la “aguja imantada” entra tarde y mal en la vida del Mediterráneo. En 1538, a diferencia de las galeras de España, las de Francia no la emplean aún.²⁰ Repetimos que nada les impedía usarla.

Además, seguir la línea de la costa no es solamente una

garantía contra los elementos. El puerto próximo es un refugio contra el corsario que nos persigue. En caso extremo, se puede hacer encallar el navío en la costa y la tripulación escapar por tierra. Precisamente así fue como Tavernier, en 1654, escapó de la persecución de un corsario en el golfo de Hyères; y hasta tuvo la suerte de que el navío saliese indemne de la aventura.

Esta navegación de cabotaje permite, además, sacar el mejor producto del flete. Multiplica la ocasión de comerciar, de aprovecharse de las diferencias de precios. No olvidemos que cada marino, desde el pinche al capitán, lleva a bordo su lote de mercaderías, y los mercaderes, o cuando menos sus representantes, viajan con sus fardos. La travesía, que podía durar algunas semanas o algunos meses, era, de puerto en puerto, una larga sucesión de ventas, compras y trueques, entrelazados en un complicado circuito. Y, en el intervalo, el cargamento cambiaba a menudo de naturaleza. Se compraba y se revendía teniendo en cuenta que el barco iba a tocar en tal o cual puerto: Liorna, Génova o Venecia, donde podrían cambiarse las especias, el cuero, el algodón o el coral por dinero contante. Sólo los grandes navíos especializados, portadores de sal o de trigo, presentan cierta semejanza con nuestros barcos de hoy y navegan directamente con su cargamento hasta el puerto de destino. Los otros tenían algo de bazares ambulantes: las múltiples escalas eran otras tantas ocasiones de efectuar distintas transacciones comerciales, sin contar con los demás placeres que brindaba al navegante un alto en tierra firme.

Sin contar, además, con las ventajas de reavituallamiento casi cotidiano de víveres, agua y hasta madera, tanto más necesario cuanto que los barcos eran de poco tonelaje y que los víveres, incluso el agua potable, se corrompen rápidamente a bordo. Las naves deteníanse, pues, frecuentemente, para “hacer aguada”, como dice Rabelais. Esta lentísima manera de navegar ha sido la característica de las regiones costeras, pues por cada

nave de gran porte, capaz de quemar etapas, encontramos decenas de buques y pequeños veleros de vocación procesionaria. Del mismo modo que a lo largo de las rutas terrestres —las que trazó Roma en los países de Occidente—, cada una de las etapas diarias ha marcado el nacimiento de un centro de población, con impresionante regularidad, lo mismo ocurre en las costas, a lo largo de las rutas del mar: los puertos están a una jornada de navegación unos de otros. Fuera de la desembocadura de los ríos, con frecuencia inutilizables por las arenas, se utilizaban para fondear las abras de los golfos. Entre ellas, la costa aparece muchas veces desierta.²¹ A veces, en costas de regiones poco pobladas, como las del norte de África, Egipto o Túnez, encontramos con frecuencia un puerto, punto de reunión de barcos y de pescadores, con su indispensable muelle de atraque, sin que haya brotado en sus inmediaciones ciudad alguna, tierra adentro. Prueba, si fuese necesaria, de que las funciones de un puerto no siempre bastan para crear una ciudad.

Todo esto es mucho más que el aspecto pintoresco de una historia llena de colorido: es su realidad subyacente. Tendemos demasiado a interesarnos únicamente por las comunicaciones esenciales; pueden interrumpirse o reanudarse; en consecuencia, nada se pierde o se salva definitivamente. Las embarcaciones procesionarias cosen y recosen incansablemente diferentes espacios de mar que pasan inadvertidos a los grandes movimientos de la historia.

Los primeros tiempos de los descubrimientos portugueses

Por último, resulta bastante interesante la consideración de cómo los portugueses de comienzos del siglo XV se han

enfrentado con el grave problema de la navegación de altura por el Atlántico, una absoluta novedad para ellos. En la expedición contra Ceuta, en 1415, había resultado patente su inexperiencia: sólo con mucha dificultad habían logrado vencer las corrientes del estrecho de Gibraltar.²² El cronista De Barros dice claramente que sus compatriotas, en aquella época, conocían la declinación magnética y el astrolabio, pero que hasta 1415 “no estaban acostumbrados a aventurarse mar adentro”.²³ Un historiador ha podido incluso decir de los primeros descubridores portugueses que en tiempos de Enrique el Navegante recorrieron el interminable litoral africano, que eran “tímidos y asustados navegantes de cabotaje, sin la menor audacia marinera”.²⁴ En resumidas cuentas, y pese a frecuentar el océano, eran marinos mediterráneos. Sin embargo, una vez que pusieron a punto sus carabelas (esas naves revolucionarias, perfeccionadas en 1439-1440, con las que poder hacer frente a las dificultades que ofrecía el camino de vuelta de Guinea, con el viento de frente y las corrientes en contra), se lanzaron hacia las Azores, para, después de completar un amplio arco de círculo, alcanzar Lisboa.²⁵ A partir de entonces comenzaron a meterse progresivamente mar adentro, convirtiéndose muy pronto en verdaderos maestros.

Los mares angostos, bases de la historia

El Mediterráneo no es un mar, sino una sucesión de llanuras líquidas comunicadas entre sí por puertos más o menos grandes. Así se individualizan, en las dos grandes cuencas del oeste y del este del Mediterráneo, entre las diversas avanzadas de las masas continentales, toda una serie de mares angostos, de *narrow-seas*. Cada uno de estos mundos particulares tiene sus características,

sus tipos de barcos y de costumbres, sus propias leyes históricas;²⁶ y, por regla general, los más angostos son los más ricos en significación y en valor histórico, como si el hombre se hubiese posesionado ante todo de los Mediterráneos de dimensiones restringidas. Estos pequeños mares siguen llevando hoy su vida local cada uno de ellos, tanto más pintorescos cuanto mejor se conserva en ellos el empleo de los viejos veleros de carga y de las arcaicas barcas de pescadores.²⁷ Ahí tenemos, en Sfax, el mar de los Sirtes, el mar sahélico, con sus mahonas de velas triangulares, las barcas de los pescadores de esponja, los *Kamaki*, armados por los yerbianos y los kerkenianos que practican la pesca con tridente. Duda uno, viendo este espectáculo, que vivamos en los tiempos modernos.²⁸ Se nos antoja doblar el cabo de Malea en compañía de Teófilo Gautier y entrar en el Archipiélago, con sus islas y sus aguas tranquilas; de pronto, “el horizonte se puebla de velas; los *bricks*, las goletas, las carabelas, los balandros surcan el agua azul en todas direcciones...” Tal es, todavía hoy, el privilegio y el sortilegio de los mares angostos.²⁹ La supervivencia de estas viejas formas de transporte, tan tenaces, de estos circuitos inmutables a lo largo de tantos siglos, plantea todo un problema. Sus cortas travesías, sus cargamentos de flete menudo, les confieren importancia hoy como ayer, y el círculo estrecho y familiar que los rodea les proporciona seguridad. Las dificultades comenzarían para estas embarcaciones en las largas travesías, si se viesan obligadas a abandonar su cuenca natal, a doblar los peligrosos cabos. “Quien dobla el cabo de Malea —dice un proverbio griego— debe olvidarse de su patria...”³⁰

Se concibe que, con las rutas marinas que los unen y permiten las grandes travesías, estos espacios circunscritos revistan una gran importancia humana. En el siglo XVI son, desde luego, mucho más importantes que los dos anchos

sectores del mar Jónico, al este, y de ese mar occidental inscrito entre las islas de Córcega, Cerdeña, Europa y África. Uno y otro (sobre todo el primero) son verdaderos Saharas marítimos que el comercio sortea casi siempre, o sólo surca por azar y sin detenerse.

La vida marina del Mediterráneo tiene lugar en la periferia de estos dos amplios espacios, hostiles por su masa: en la órbita de los mares angostos que se suceden de un extremo a otro del Mediterráneo. Al este, el Mar Negro, que sólo a medias es un mar mediterráneo; el mar Egeo o del Archipiélago (en el siglo XVI se le designaba con el vocablo italiano *Arcipelago*, predominante incluso en francés); en el centro, el Adriático, y los mares entre África y Sicilia, que no tienen nombre propio. Al oeste del Tirreno, mar italiano por excelencia, “el mar etrusco”, entre las islas de Sicilia, Cerdeña y Córcega, y la costa occidental de Italia. Finalmente, en el extremo oeste entre el sur de España y la cercana África, un mar también sin nombre: ese “canal de la Mancha” mediterráneo que puede deslindarse hacia el este por una línea que iría del cabo Matifú, cerca de Argel, hasta el cabo de la Nao, no lejos de Valencia, y que el estrecho de Gibraltar comunica con el Atlántico.

Aún cabría distinguir, en el interior de estos mismos mares, islotes más pequeños: no hay un golfo en el Mediterráneo que no sea una patria y represente, por sí solo, un mundo muy complicado.³¹

El Mar Negro, avanzada de Constantinopla

Lejano como meta de navegación, el Mar Negro se halla cercado por una masa de regiones adustas (salvo algunas excepciones), a la par bárbaras y barbarizadas. Poderosas montañas lo circundan

por el sur y por el este, montañas adustas entre las que se abren paso trabajosamente los caminos que de Persia, Armenia y la Mesopotamia conducen a la gran estación de Trebizonda. Al norte, en cambio, se extienden las inmensas planicies de Rusia, zona de tránsito y de nomadismo por excelencia, en las que los tártaros de Crimea montaban todavía la guardia en el siglo XVI. Fue en el siglo siguiente cuando las hordas cosacas, fuera de la ley rusa, llegaron a la orilla del mar, para entregarse allí a una peligrosa piratería, en detrimento de los turcos. Sin embargo, ya en el siglo XVI, y aprovechándose del invierno, los moscovitas irrumpen de vez en cuando en estas costas.³²

En esta época, como a lo largo de toda su historia, el Mar Negro es una zona económica importante. Contaba con lo que producían sus propias riberas, como pescados secos, las huevas y el caviar de los ríos “rusos”, las maderas indispensables para la flota turca, el hierro que producía la Mingrelia,³³ el trigo y la lana, este último producto almacenado en Varna y cargado, juntamente con los cueros, por las grandes naves ragusinas, y el trigo, acaparado por Constantinopla. Contaba, además, con las mercancías transportadas por sus aguas: lo que pasaba por él con destino al Asia Central y a Persia, y lo que le confiaban las caravanas, en tránsito hacia Constantinopla y el Occidente. Por lo que se refiere al siglo XVI, estamos desgraciadamente mal informados acerca de este doble tráfico con el este. Tenemos, no obstante, la impresión clara de que Constantinopla acaparaba el lejano y el cercano comercio del Ponto Euxino, haciendo de pantalla entre este extremo del Mediterráneo y el resto del mar. El Mar Negro, tan al alcance de su mano, es la zona nutricia de la enorme capital del Bósforo, sin la cual no podría vivir. No podía contentarse para su avituallamiento con los tributos de los Balcanes (principalmente, con los envíos de ovejas), ni con lo que transportaban hasta el Cuerno de Oro las flotas de

Alejandría cargadas de especias, de drogas y también de trigo, arroz y habas, traídos por las flotas de Alejandría, junto con las especias y las drogas. Belon du Mans³⁴ nos habla de la mantequilla transportada de Mingrelia a Constantinopla en “odres de buey y de vaca sin curtir... recién desollados”. Probablemente a bordo de uno de esos innumerables *caramusalis* griegos que aseguran los transportes por el Mar Negro, a pesar de ser más aptos para los cortos trayectos del Archipiélago que para este peligroso mar,³⁵ frecuentemente agitado y cubierto de niebla. En octubre de 1575, una tempestad hundió de golpe, cerca de Constantinopla, cien de estas pequeñas embarcaciones cargadas de trigo.³⁶

En el siglo XVI, el Mar Negro estaba, pues, adscrito a Constantinopla, como antes había sido feudo de Mileto, de Atenas y más tarde, a partir de 1265, dominio de los italianos y los genoveses,³⁷ que, instalados en Caffa y en el Tana, en la posición resguardada del sur de Crimea,³⁸ al abrigo de las montañas de la península contra los pueblos de las estepas del norte, e instalados también en Constantinopla (de donde no salieron hasta 1453), no fueron desalojados por los turcos de sus escalas de Crimea sino hasta mucho más tarde, en el último cuarto del siglo XV. Caffa cayó en manos de los turcos en 1479. Ello trajo como consecuencia un gran reajuste de las rutas terrestres que conducían al mar: estas rutas ahora ya no se dirigen hacia Crimea, sino hacia Constantinopla; es la venganza sobre el siglo XIII. En la región moldava, por ejemplo, las vías que llevaban a Kilia y a Cetatea Alba son desplazadas por la gran ruta comercial hacia Galatz, que va a dar salida en adelante al comercio danubiano y, por añadidura, al de Polonia.³⁹



FIGURA 8. *Los naufragios de naves rumbo a Venecia, de 1592 a 1609.*

Según A. Tenenti, *Naufrages, Corsaires et Assurances maritimes à Venise*, 1959. Evidencian la importancia de la ruta costera.

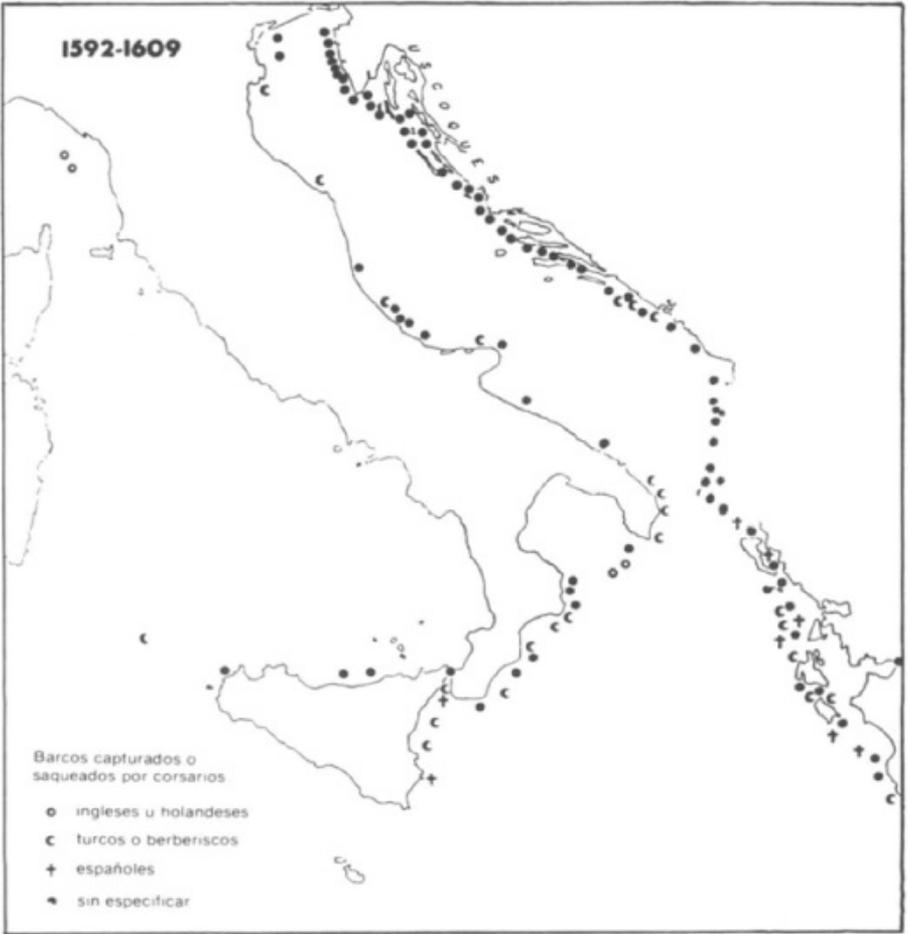


FIGURA 9. *Capturas de naves durante el mismo periodo (según la misma fuente).*



FIGURA 10. Sicilia y Túnez cortan en dos el Mediterráneo.

Desde entonces, el Mar Negro pasa a ser la reserva de pescado y de granos de la enorme capital turca. Sin embargo, los ragusinos se las arreglaron para seguir deslizándose hasta aquí por lo menos hasta por los años de 1590, yendo hasta Varna a cargar por barcos enteros las lanas y los cueros, *montonini*,

vachini y *buffalini*. Al mismo tráfico se dedican, además, en el mar de Mármara, hasta Rodosto.⁴⁰ ¿Lo hacían así, tal vez, para evitar los derechos de aduana? En todo caso, hacia fines del siglo XVI, en condiciones y por razones que ignoramos, los ragusinos abandonaron casi al mismo tiempo las dos escalas. Desde entonces, el mundo del Mar Negro se cierra más herméticamente que nunca al Occidente; por lo menos, del lado del mar, pues al parecer las rutas terrestres triunfaron entonces —ya volveremos sobre ello— sobre las vías marítimas.

¿Fue verdaderamente Constantinopla la que corrió el cerrojo que puso fin al papel de “plataforma giratoria del tráfico internacional” desempeñado por el Mar Negro a finales de la Edad Media?⁴¹ ¿No tendrá este cierre otros orígenes más lejanos? El Mar Negro es, en efecto, desemboque de los caminos que conducen a Trebizonda y a Sinope, de lo que se ha convenido en llamar la ruta de la seda. Ahora bien, esta ruta cesó, a lo que parece, en los finales del siglo XV. Acaso el tráfico que la enriquecía tomase el camino de Persia, como tantos indicios lo sugieren. En todo caso, parece que la víctima de este cambio de ruta fue el Turquestán. Por otra parte, a mediados del siglo XVI se organiza, a lo largo del Volga, el descenso ruso. El janato de Kazán, una especie de reino de Granada enriquecido por el paso de las caravanas, cayó finalmente en manos de los rusos, que siempre lo habían codiciado; pero por entonces se hallaba ya bastante arruinado por causas difíciles de desentrañar, producidas quizá a raíz del abandono de la ruta de Turquestán. Iván el Terrible se adueñó de Astrakán en 1556. Esta vez el cerrojo se corrió vigorosamente, a pesar de la tentativa turca de 1569-1570, este gran hecho histórico ignorado.⁴²

El Archipiélago, “el mar más hospitalario del globo”, es una sucesión de islas pobres y de costas a veces aún más miserables. Tampoco este mar se comprende más que vinculado a una gran ciudad. En un tiempo fue la plaza de armas de Atenas. Más tarde pasó a ser la salvaguardia, la base misma de la talasocracia bizantina, que gracias a él pudo conservar el mar Egeo, y después rechazar al islam, por un momento instalado en Creta, en el siglo IX. Este mar salvaguarda también, con ello mismo, las comunicaciones con el Occidente a través de los mares de Grecia, de Sicilia y las rutas del Adriático, aguardando el relevo de Venecia. Pasan los siglos. El Archipiélago se torna veneciano y genovés. Las dos ciudades rivales se reparten las islas más importantes, donde se instalan los patricios, guardianes del imperio, señores de campesinos, plantadores, pero también mercaderes en realidad aristocracias coloniales permanentemente extranjeras en medio de poblaciones ortodoxas. Estas pueden “latinizarse” en sus costumbres, pero nunca se asimilan de verdad. Se repite aquí el drama de todas las colonizaciones, el que acaba colocando a todos los colonizadores, sean los que fueren, del mismo lado de la barrera. Cuando Venecia desalojó Génova de Chipre en 1479, los plantadores de una y otra ciudad se entendieron entre sí sin demasiada dificultad: un caso tan evidente como inevitable de disciplina de clase...

Los latinos defendieron sus posiciones en el Archipiélago más fácilmente, y sobre todo más eficazmente que en el Mar Negro. Entre ellos y los turcos, el obstáculo del mar fue, durante mucho tiempo, una protección y se hicieron fuertes en sus islas, luchando con presteza y denuedo, y con medios técnicos muy superiores durante largo tiempo a los de los atacantes turcos. No obstante, Negroponto (Eubea) cayó en manos de éstos en 1479;

Rodas, en 1522; Quiós fue ocupada en 1566, sin lucha; Chipre se perdió después de un fácil desembarco y dos sitios, el de Nicosia y el de Famagusta, en 1570-1572; Candía, en 1669, tras una guerra de veinticinco años.

Pero la lucha por el Archipiélago está muy lejos de reducirse a una historia de batallas. Vista día a día se presenta como una guerra social. Los indígenas “griegos” traicionaron a sus amos latinos en más de una ocasión. Tal ocurrió en Chipre y después en Candía. El Archipiélago ayudó a la victoria turca, y, aun antes de esta victoria, los marineros griegos fueron tentados a enrolarse en las fuerzas navales del gran turco, cuyas tripulaciones provienen, por lo general, del Archipiélago. Eran, tal vez, los candiotas los que en mayor número acudían a alistarse en la flota del gran turco, al principio de cada verano, para la campaña que se abría. Cuando llegaba la hora, los reclutadores los encontraban en las tabernas de Pera, cerca del Arsenal.⁴³ Esto ocurría más de un siglo antes de que Candía cayera en manos de los turcos.

Constantinopla ofrecía además a los griegos, con el enganche militar, las ganancias de los viajes por el Mar Negro y Egipto. El abastecimiento de Constantinopla brindaba hermosas oportunidades a los *caiques* y *caramusalis*⁴⁴ que transportaban el trigo, a los *gerbos* que cargaban caballos y maderas y, en general, a todos o casi todos los veleros griegos del Archipiélago.

Y durante las primeras décadas del siglo XVI comienza una nueva fase de la expansión griega a lo largo de todo el mar. La aventura de los Barbarroja, aquellos marinos islamizados de Lesbos establecidos en Yerba y después en Djidjelli, grandes transportadores de musulmanes españoles ansiosos de huir de la Península, también corsarios y, desde 1518, los amos de Argel; esta aventura no es un simple accidente. Ni tampoco la de Dragut —que parece calcada de la anterior—, este otro griego a

quien desde 1540 encontramos merodeando por las costas de Túnez y a quien, en 1556, vemos instalado en Trípoli de Berbería, ocupando el lugar de los Caballeros de Malta, a quienes los turcos habían expulsado de allí cinco años antes. El destino del Archipiélago en el siglo XVI se halla bajo el signo de la expansión griega.

Entre Túnez y Sicilia

Acaso sea más difícil poner en claro el papel de ese mar sin nombre, de ese espacio marítimo mal individualizado que entre el África y Sicilia despliega sus bajos fondos cuajados de peces, sus bancos de coral y de esponjas, sus islas (a menudo deshabitadas por su poca extensión): Favignana, Maretimo y Levanzo, en la punta oeste de Sicilia; Malta, Gozzo y Pantelaria, en pleno mar; Tabarca, La Galita, Zembra, Yerba y las Kerkenna, pegando a la costa tunecina. No obstante, los límites de este espacio marítimo son claros y definidos: corresponden a los del antiguo “puente” geológico tendido de Sicilia al África: al este, una línea trazada entre Trípoli y Siracusa; al oeste, otra raya entre Bona y Trapani. El eje esencial corre de norte a sur, de Sicilia al África. La vida de relación entre el este y el oeste, entre el Levante y el Poniente, lo llena de tráfico. Pero aquella vida se desplaza generalmente al norte, hacia la gran ruta del estrecho de Mesina, y en el sector Sicilia-África no tiene la densidad de las corrientes de norte a sur.

Estas últimas lo han dominado todo, haciendo oscilar ese conjunto en su totalidad tan pronto hacia el sur como hacia el norte. A capricho de la historia, ese conjunto es musulmán en la época de los aghlabitas, y desde 827, año en que comienza la conquista, hasta 1071, en que fue arrebatada al islam su ciudadela de Palermo, fue normando o estuvo a punto de serlo a

partir del siglo XI, pues la expansión normanda que pasó de Nápoles a Sicilia no se detuvo con la reconquista de esta gran isla, sino que se desbordó sin tardanza hacia el sur por la guerra, la piratería, el comercio e incluso la emigración hacia las tierras africanas. Los angevinos y los aragoneses continuaron más tarde esta política dictada por la vecindad. Atacaron más de una vez el litoral africano, donde impusieron tributos a los emires de Túnez, y fueron dueños de Yerba de 1284 a 1335. Mientras tanto, el mercader cristiano se instalaba por doquier, especialmente en los *suks* de Túnez y de Trípoli, obteniendo privilegio tras privilegio. Por su parte, el soldado cristiano, y sobre todo el mercenario catalán, futuro dueño de Sicilia (las *Vísperas Sicilianas* datan de 1282), encontraban en África aventuras casi tan jugosas como en el Oriente. Muy pronto, desde el siglo XII, los marineros catalanes frecuentaron los bancos de coral de Tabarca.

Ciertos sectores de Palermo y de Mesina no cesaron — todavía lo hacían en el siglo XVI— de sugerir proyectos de conquista en África a la vanidad y al sentido político de los virreyes de la Sicilia española: a Juan de la Vega, después al duque de Medinaceli y más tarde a Marcantonio Colonna. Todos estos proyectos expresan una necesidad vagamente sentida: la de poner en contacto las costas y las islas de aquel mundo medianero; la de asociar el trigo, los quesos y los barriles de atún de Sicilia con el aceite de Yerba; con los cueros, la cera y la lana de las tierras del sur; con el polvo de oro y los esclavos negros traídos del Sahara. Garantizar, manteniendo firmemente esta unidad marítima, la vigilancia de las costas, la seguridad de las almadrabas y la tranquilidad necesaria para que pudieran bucear en los bancos de coral de la Berbería los pescadores de Trapani, medio catalanes, y cuyas embarcaciones, a pesar de su pobre armamento, no reparaban en atacar los barcos de los corsarios berberiscos en el siglo XVI. Finalmente, de ese modo se

defendía también contra estos corsarios a los *caricatori* de trigo sicilianos, continuamente amenazados por la costa sur, pues en éste, como en los demás casos, la piratería tendía con frecuencia a restablecer el equilibrio natural falseado por la historia...

Cuando se habla de Sicilia parece de rigor volver la vista hacia el norte, hacia Nápoles, y decir que estas dos historias son rigurosamente antagónicas, que la grandeza de Nápoles equivale a la postergación de Palermo, y a la inversa. Creemos, sin embargo, que sería más importante poner de manifiesto el nexo que une a Sicilia con el África; es decir, el valor de este mundo marítimo al que la imperfección de nuestros conocimientos o nuestra falta de atención ni siquiera nos ha permitido bautizar.

La “Mancha” mediterránea

El extremo del Mediterráneo occidental es un espacio autónomo, angosto, aprisionado entre tierras y, por tanto, más propicio a la apropiación humana: el “canal” mediterráneo, así denominado por René Lespès. Es también un mundo marino aparte, coherente, que va desde el estrecho de Gibraltar, al oeste, a esa línea que se puede trazar del cabo Caxino al cabo de la Nao, o, a grandes rasgos, de Valencia a Argel. De este a oeste nunca ha sido fácil la circulación. Dejar atrás este espacio en dirección este es desembocar en el vasto ámbito del Mediterráneo occidental; rebasarlo hacia el oeste es entrar en un mundo marino aún más vasto, el del Atlántico, al otro lado del estrecho, cuyo paso es de suyo difícil, a causa de las frecuentes nieblas, las fortísimas corrientes, los arrecifes y los bancos de arena en las riberas. Además, un estrecho, al igual que un promontorio saliente, denota siempre un cambio de régimen de las corrientes y los vientos. En este caso el fenómeno es particularmente claro y la travesía del estrecho sigue siendo una

operación complicada.

En cambio, esta Mancha alargada que va de este a oeste es relativamente fácil de franquear en dirección norte a sur. No es una barrera líquida que se levante entre la masa continental del mundo ibérico y la del mundo norafricano, sino un río que une más que separa, que hace del África del Norte y de Iberia un solo mundo, un “bicontinente”, según el término acuñado por el historiador y sociólogo Gilberto Freyre.⁴⁵

Lo mismo que el brazo de mar entre Sicilia y África, este pasillo marítimo fue conquistado por el islam en la Edad Media. Conquista tardía, en el siglo X, en el momento mismo en que el califato de Córdoba adquiría su brusca solidez.

El éxito de los Omeyas significaba, al mismo tiempo, la seguridad de obtener trigo, hombres, mercenarios de Magreb, y de exportar a estas tierras, a cambio de ello, los productos de las ciudades andaluzas. La libre, o por lo menos la fácil utilización de esta ruta marítima, hizo que el centro de la vida marítima andaluza se desplazase de Almería, toda rumorosa de barcos, astilleros navales y telares de seda, a Sevilla, que en el siglo XI pasa a ser el nudo de la navegación mediterránea; tanta riqueza hizo afluir esta navegación al puerto del Guadalquivir, que Sevilla no tardó en eclipsar a Córdoba, la vieja capital continental. Parejamente con los esplendores de la primacía musulmana en el Mediterráneo, nacieron o se expandieron, en la costa del sur, grandes ciudades marítimas; Bugía, Argel y Orán, las dos últimas fundadas en el siglo X. Por dos veces, una bajo los almorávides, en el siglo XI, y otra bajo los almohades, en el siglo XII, la “Andalucía” africana salvó de la presión cristiana a la verdadera Andalucía.

Debe hacerse notar que hasta el fin del islam ibérico independiente —hasta el siglo XIII por lo menos, y aun más allá—, la “Mancha” está en manos sarracenas desde las estribaciones

del Algarbe portugués hasta Valencia, e incluso las Baleares. El islam mantuvo en su poder este amplio sendero líquido más tiempo todavía que el Mediterráneo siciliano, hasta mucho después del suceso de Las Navas de Tolosa, en 1212, y, por lo menos, hasta la conquista de Ceuta por Dom João de Portugal y sus hijos, en 1415. Conquista que, por lo demás, deseaban por igual los mercaderes italianos y los fundadores de la dinastía de Aviz. Desde ese día quedó libre el acceso al África y fue condenado a desaparición el mundo islámico residual de Granada, cuya existencia se prolongó solamente gracias a las largas discordias castellanas. Y cuando la guerra de Granada se reanudó, para dar paso al acto final de la Reconquista en 1487, los Reyes Católicos bloquean sus costas con navíos de Vizcaya.

Acabada la Reconquista, los vencedores cristianos se vieron empujados a apoderarse de la costa sur de la “Mancha” iberoafricana, aunque no llevaron adelante esta empresa con la firmeza y la claridad de miras que requerían los intereses de España. Fue una catástrofe, en efecto, para la historia de España el que, después de la ocupación de Melilla en 1497, de Mers-el-Kebir en 1505, del peñón de Vélez de la Gomera en 1508, de Orán en 1509, de Mostaganem, Tremecén, Tenes y del peñón de Argel en 1510, no se llevara adelante con toda decisión esta nueva guerra de Granada; que se sacrificara esta tarea ingrata, pero esencial, al espejismo de Italia y a las relativas facilidades de América. Que España no haya sabido, querido o podido desarrollar su triunfo inicial, tal vez demasiado fácil (“parece — escribía a los Reyes Católicos en 1492 su secretario Fernando de Zafra — que Dios quisiera dar a Vuestras Altezas esos reynos de África”), que no haya llevado adelante esta guerra hasta más allá del Mediterráneo, constituye, tal vez, uno de los grandes capítulos de una historia frustrada. Como ha dicho un clarividente ensayista,⁴⁶ España es mitad europea, mitad africana. Faltó entonces a su misión geográfica, y, por primera

vez en la historia, el estrecho de Gibraltar “se convirtió en una frontera política”.⁴⁷

Pero sobre esta frontera, la guerra sigue, incesante: prueba de que el azar había cortado ahí, como entre Sicilia y África, ligámenes esenciales... El cruzar el canal se había vuelto difícil. Se ve muy claro cuando se sigue la historia del avituallamiento de Orán, siempre precario en el siglo XVI. Desde la gran “estación reguladora” de Málaga, los *proveedores* organizan convoyes, fletan barcos y navíos con destino al “presidio”.⁴⁸ Los expiden hacia el sur, sobre todo en el invierno, aprovechándose de las claras de buen tiempo, suficientes, por cortas que fueran, en esta breve travesía, lo cual no impedía que los corsarios lograran a veces apoderarse de los barcos de avituallamiento, para negociar en seguida su rescate recurriendo a regateos ya de rigor a la altura del cabo Caxino. En 1553, por los tiempos en que los argelinos tenían sitiada la plaza, quienes fuerzan el bloqueo son patronos de faluchos y de bergantines de Valencia o Andalucía. Estas pequeñas embarcaciones son análogas a las que “en otro tiempo” —como dice un estudio de 1565—⁴⁹ iban de Cartagena, de Cádiz o de Málaga a los puertos del norte de África cargadas de sombreros cordobeses o de telas de Toledo. Y también similares a los barcos de pesca que, más allá de Gibraltar, seguían deslizándose por las aguas del Atlántico llevando a bordo todo un pueblo de marinos que, desde Sevilla, Sanlúcar de Barrameda o el Puerto de Santa María, iban a pescar hasta la altura de Mauritania, y que los domingos oían misa en cualquiera de los presidios portugueses de la costa marroquí.⁵⁰ Análogas, en fin, a los barcos valencianos que transportaban a Argel el arroz y los perfumes de España y también, a despecho de todas las prohibiciones, mercaderías de contrabando.⁵¹

Al finalizar el siglo, esta región casi sin vida del mar se anima

y despierta bruscamente a una historia dramática, pero no a causa de los habituales competidores de España: los marinos de Marsella, acostumbrados desde siempre a hacer escalas en Berbería, o a partir de 1575, los liorneses, unos recién llegados que se sintieron atraídos por Túnez, en donde se demoraron, aunque a veces navegasen hasta Larache⁵² y el Sous marroquí.⁵³ El acontecimiento nuevo lo constituye el arribo masivo de naves del norte, sobre todo a partir de 1590. Estos extranjeros han de franquear dos veces el estrecho en su camino de ida y vuelta. A la vuelta se los esperaba al acecho. ¿Será cierto que, como se ha pretendido,⁵⁴ los holandeses han descubierto una forma nueva de pasar el estrecho y que este hallazgo se lo habrían enseñado a continuación a sus discípulos, los corsarios argelinos? Es posible, por no decir seguro. España, en todo caso, puso todo su esfuerzo en vigilar e incluso impedir el paso del estrecho por medio de sus galeras, empleadas durante el buen tiempo, en los meses tranquilos, y de sus galeones durante el difícil tiempo invernal. Podemos imaginarnos en el ámbito marino comprendido entre el cabo San Vicente, en la costa portuguesa, y Cartagena y Valencia,⁵⁵ ámbito que con frecuencia incluye Mers-el-Kebir, Ceuta, Tánger y hasta Larache (ocupada el 20 de marzo de 1610) y La Mamora (ocupada en agosto de 1614), los puestos de vigilancia, las alertas, las patrullas y las luchas, por lo general nada gloriosas, continuándose así hasta finales del siglo XVIII.⁵⁶ Los gobernantes de España, sus marinos y sus consejeros soñaron siempre con encontrar la solución definitiva: dotar a Gibraltar de cañones reforzados capaces de alcanzar infaliblemente las naves intrusas,⁵⁷ fortificar la isleta de Perejil, al largo de Ceuta,⁵⁸ o bien, siguiendo los consejos del inglés Anthony Sherley, aquel loco y genial aventurero al servicio de España, apoderarse de Mogador y Agadir, con lo que, al tener Marruecos en sus manos, el Rey Católico se convertiría en

*absoluto señor de la Berbería,*⁵⁹ ¡y esto en 1622!

Pero esta lucha resulta inútil. El enemigo inglés, holandés o argelino pasaba a escondidas el estrecho, aprovechando una noche de invierno propicia,⁶⁰ o bien, a la fuerza, dejando sólo muy raramente alguna nave en poder de sus adversarios, y maltratando la mayoría de las veces a las escuadras de patrullaje gracias a la superioridad de sus barcos y de su artillería. Poco espectacular, o al menos, poco conocido, este gran drama del Mediterráneo ha ocurrido a sus mismas puertas, casi fuera de sus aguas. Volveremos más adelante sobre el tema.

La cuenca y el mar Tirreno

El vasto mar Tirreno —“los canales de Córcega y Cerdeña”, como dicen los documentos del siglo—... Demasiado abierto sobre los mundos cercanos, bordeado de tierras demasiado ricas, demasiado pobladas para no haber tenido un destino agitado, a imagen y semejanza de las tierras cuajadas de historia que lo circundan y se dan cita en él.

Su primera y remota historia nos lo presenta dividido entre los etruscos, dueños de la Toscana, las ciudades helénicas de la Magna Grecia y de Sicilia, y ese mundo griego aparte que es Marsella, y, por fin, como los últimos copartícipes, los cartagineses, instalados en el oeste de Sicilia, en las costas de Cerdeña y en las de Córcega, pobladas también por los etruscos. A grandes rasgos, podemos decir que los etruscos poseían la parte central del mar de su nombre, mientras que los otros tenían en sus manos las desembocaduras o salidas de este mar: los griegos del sur, la ruta de Levante; los cartagineses, la ruta que va de Panormos (Palermo) al África, por Drepanon (Trapani), y los griegos de Marsella, la ruta que comunica el

mar etrusco con el oeste y que controlaban un poco de lejos, exactamente hasta la altura en que hay que detenerse aguardando los vientos favorables que permiten a las naves franquear el golfo de León rumbo a España.

Este primer rostro histórico revela ya los rasgos permanentes del mundo tirrénico. Señala el valor medianero de este lago, la importancia de los puertos marítimos que franquean su entrada y su salida. Permite también adivinar las razones para que este mar, demasiado vasto y abierto, no pertenezca nunca exclusivamente a un gobierno o a una economía, ni siquiera a una civilización. Salvo los tiempos de la hegemonía niveladora de Roma, el Tirreno no fue nunca un mundo muy homogéneo. Ninguna marina llegó a tener una supremacía estable e indiscutida sobre sus aguas, ni la de los vándalos, a quienes Bizancio puso a raya; ni las flotas sarracenas, que jamás llegaron a apoderarse de Italia; ni las normandas o las angevinas, ya que las primeras se estrellaron contra Bizancio, y las segundas, a un tiempo contra el islam y los catalanes. En cuanto a Pisa, siempre encontró ante sí la competencia genovesa.

En el siglo XVI, el lugar predominante (ya volveremos sobre ello) correspondía a Génova, dueña de Córcega. Pero este predominio tenía sus lados débiles. En primer lugar, Génova recurre cada día más a barcos extranjeros para sus transportes marítimos. Es éste un primer repliegue. En segundo lugar, tiene que vérselas con una España que ha tomado fuertes posiciones en el mar Tirreno.

Los primeros jalones los habían puesto los “aragoneses” cuando, en el siglo XIII, se apoderaron de Sicilia (1282), y más tarde, en 1325 (y a pesar de la oposición de Génova), de Cerdeña, que necesitaban como escala para Sicilia. La expansión catalana (es uno de sus rasgos originales) ha ido progresando directamente desde las Baleares hacia el Oriente, por Cerdeña y

Sicilia. Los catalanes instalaron verdaderas colonias marítimas en estas islas: la de Alghero en Cerdeña, y la de Trapani en Sicilia, escalas en su navegación conquistadora.

Expansión conquistadora, pero agotadora a la par. Habiendo llegado tarde, véase obligada, para hacerse un sitio, a forzar las puertas, batallar y alternar la piratería con la navegación. Barcelona, que había sido el alma de ella, fue cediendo poco a poco el papel dirigente a Valencia, y son los valencianos quienes llevan a buen término la conquista del reino de Nápoles, bajo el reinado de Alfonso el Magnánimo (1455). Conquista azarosa y llena de episodios sensacionales, que tropezó también con la enérgica oposición de Génova. Por lo demás, la hazaña valenciana terminó apenas por comenzar, pues la Corona de Aragón cae muy poco después bajo el control de Castilla. En la época de las guerras de Italia se produce en el mar Tirreno un nuevo cambio: lo mismo en Nápoles que en Sicilia, el castellano, soldado y funcionario, releva al aragonés.⁶¹ Lo cierto es que España hizo sentir en el Tirreno, con sus galeras y sus *tercios*, el peso de una potencia marítima, militar y continental; pero ya no lo es mercantil; desde la época de Carlos V, y a pesar de los antiguos privilegios comerciales, Cerdeña y Sicilia cada vez importaban menos tejidos catalanes. Tan poco atento anduvo el emperador a los intereses ibéricos, que dejó a los mercaderes genoveses inundar con sus paños estos mercados. ¿Quiere esto decir que los genoveses se tomaron la revancha y restauraron su primacía sobre el mar Tirreno?

Las cosas, sin embargo, no son tan simples. Hacia 1550, Génova abandona parte de sus actividades marítimas en el mar Tirreno y otros espacios marítimos, y los ragusinos se aprovechan de ello. Con sus barcos de carga, los de Ragusa aseguran los transportes de trigo y de sal de Sicilia y las travesías largas en dirección a España, el Atlántico y el Levante. El mar

Tirreno habría llegado a ser entonces un lago ragusino, a no haber mediado la presencia de los marselleses (modesta al principio, esta presencia se acentúa después de 1570) y el posterior auge de Liorna. Auge que es a la par creación y resurgimiento, pues Liorna es a la vez Pisa y Florencia..., y es, además, la política calculadora y eficaz de Cosme de Médicis y su gran interés por la Córcega genovesa.⁶² Y para que el cuadro sea completo, no olvidemos tampoco que por la ancha puerta marítima que se abre entre Sicilia y Cerdeña penetraba sin cesar la inquietante presión del corso berberisco, quien amenaza con frecuencia hasta muy al norte la navegación por las costas de Savona, Génova, Niza y Provenza. La atalaya toscana de la isla de Elba, con su posición de Porto Ferraio, más bien sirve para señalar que para detener estas actividades de los berberiscos.

Esta cuenca del mar Tirreno, dividida y compleja, está, pues, demasiado enlazada a la vida general del mar para tener un colorido muy propio. Sin embargo, su división y su mismo abigarramiento, permitiéndole vivir casi exclusivamente de sus propios recursos, le confieren una cierta autonomía. El trigo que comen sus ciudades y sus regiones, demasiado pobladas y demasiado pastoriles para alimentarse por sí mismas, viene de Sicilia, y, hasta 1550, de Provenza, o por lo menos Provenza sirve de intermediaria, pues muchas veces este trigo procede de Borgoña y aun de más lejos. La sal viene de Trapani; los quesos, de Cerdeña; el vino *greco* o *latino*, de Nápoles; la carne salada, de Córcega; la seda, de Sicilia y de Calabria; las frutas, las almendras, las nueces y las barricas de anchoas o de atunes, de Provenza; el hierro, de la isla de Elba; finalmente, el dinero, el capital, de Florencia, o, más frecuentemente, de Génova. Todo lo demás era importado: los cueros, las especias, el palo colorante, la lana, y, un poco más tarde, la sal de Ibiza...

De estas dos vidas de relación empalmadas y

entremezcladas, la una cercana, limitada a la cuenca interior, la otra lejana, exterior, no cabe duda de que la más rica es la primera. Esto explica por qué, a pesar de las diferencias de todas clases, se confunden tanto los pueblos, las civilizaciones, las lenguas y las artes. Y también, por qué este espacio marítimo, con sus aguas abrigadas y relativamente tranquilas, es ideal para los barcos. En un solo año, de junio de 1609 a junio de 1610, entraron a un solo puerto, el de Liorna, más de 2 500 embarcaciones.⁶³ Cifra verdaderamente enorme. Estos barcos, por sí solos, aseguran innumerables contactos. Son los barcos, y sólo ellos, los que por el Tíber llegan a Roma, y su puerto de Ripa Grande,⁶⁴ transportando ora los muebles y los enseres de un obispo que va a establecerse en la corte romana, ora las barricas de vino *greco* que algún eclesiástico mandaba a pedir al reino de Nápoles. Todas las estadísticas, sean las del puerto de Liorna, tan abundantes durante este periodo, como las de Civitavecchia, de Génova o Marsella (estas últimas tan mal conservadas), nos revelan la importancia prodigiosa de esta vida marítima de relaciones a escasa distancia: de cabo Córcega a Liorna o a Génova para el transporte de madera; de Grosseto y de Corneto a Liorna para los transportes de trigo; de Río, en la isla de Elba, al mismo puerto toscano, para el hierro.

Todo se transporta a bordo de estas embarcaciones minúsculas: barcas, *saete*, *laudi*, *luiti*, tartanas, fragatas, polacras...⁶⁵ En Génova, los registros de aduanas dividen en dos clases los barcos que arriban, *venuta magna* y *venuta parva*, según que los barcos tengan una capacidad mayor o menor de 150 *cantara* (alrededor de 30 toneladas). El puerto de Génova recibía cada año unas cuantas decenas de *grandes* naves y un millar o dos de *pequeñas*: 47 grandes y 2 283 pequeñas, en 1586; 40 y 1 921, en 1587;⁶⁶ 107 y 1 787, en 1605...⁶⁷ (Estas cifras, inferiores a la realidad, no tienen en cuenta más que los

barcos sujetos al pago de derecho de entrada, del que están exentos los numerosos navíos cargados de trigo, aceite y sal.)

No cabe duda de que el cabotaje es, en todos los mares angostos, un hecho usual y diario, indispensable para la vida de las ciudades y la formación de las grandes corrientes comerciales. Pero, en el mar Tirreno, el cabotaje tiene una amplitud excepcional. Lo cual, unido a una documentación también excepcional, permite, en un sector especialmente movido, darse clara cuenta de lo que antes sólo vislumbrábamos: el considerable papel desempeñado por los pequeños veleros de carga en los cambios económicos. No era raro ver llegar a Liorna al patrón de un barco corso con algunos toneles de carne salada y de queso,⁶⁸ y que, después de atracar su embarcación al muelle, se echase en persona por las calles de la ciudad a ofrecer su mercancía de puerta en puerta, a despecho de las protestas de los tenderos contra la competencia de este comercio ambulante.

Pero los pequeños medios no bastan para todo. Si Cartago, encerrada en el “mar de Sicilia”, Marsella, en la otra punta del mar Tirreno, y mucho más tarde Génova, pudieron llegar a adquirir tan gran importancia, no olvidemos que ello se debió a que, como lo hace notar Vidal de la Blache,⁶⁹ estas ciudades pudieron resolver el gran problema de la navegación hacia el oeste, venciendo los vientos del este, el peligroso levante y el mistral. Para ello hacían falta verdaderos navíos. En la época de las guerras médicas, tanto Cartago como Marsella empleaban para la navegación por este mar barcos quizá más pesados que los de otras marinas de su tiempo; de ahí su éxito. Siglos más tarde, al expirar la Edad Media, fue también mediante una innovación técnica —la ampliación del velamen latino— como Génova logró resolver mejor que otros el problema de la navegación a larga distancia. Gracias a esta ventaja pudo, desde las postrimerías del siglo XIII, lanzar a sus navegantes al otro lado

del estrecho de Gibraltar, hasta Flandes.⁷⁰

Génova ha continuado prefiriendo los barcos de gran tonelaje. En el siglo XV recurre para los largos trayectos, desde Quíos o Pera a Flandes, a barcos, algunos de los cuales pasan de las 1 000 toneladas. “Qué lástima que no hayas visto la nave *Fornara* [escribe un capitán, a comienzos del año 1447, a su amigo florentino]: *tu avresti avuto piacer maxime a vedere questa nave che ti parebbe in magnificenza*”.⁷¹ No existía entonces un solo navío que lo superase en tonelaje. El día de San Martín del año 1495, las dos grandes “naves genovesas” que llegaron ante el puerto de Bahía, “y una vez allí echaron el ancla sin entrar en dicho puerto”, hubieran podido—a decir de Commynes—cambiar la situación a favor de los franceses, “pues bastaba con aquellas dos naves para haber tomado de nuevo Nápoles; pues las dos naves eran hermosas y grandes, una de 3 000 *botte* y la otra de 2 500 y una se llama la *Gallienna* y la otra la *Espínola*...”⁷² Pero ninguna de las dos mostró la menor intención de abandonar Bahía para aproximarse a la cercana ciudad.

Aunque otra cosa parezca, estos detalles no nos apartan del tema y del verdadero problema que estudiamos. El poderío, la supremacía y las zonas de influencia, cuando se trata de la vida de un sector marítimo, no son, con frecuencia, otra cosa que estos detalles técnicos: velas, timones, gobernalles, quillas y tonelaje de las naves.

*El Adriático*⁷³

El Adriático es, quizá, la más coherente de todas las regiones del mar. Nos plantea por sí solo y por analogía todos los grandes problemas metodológicos que entraña el estudio del

Mediterráneo en su totalidad.

Este mar, más largo que ancho, se presenta como una ruta de norte a sur. Por el norte lleva, como una estela miliar, ese hito de navegantes que es la silueta blanca del Adamello, la cual anuncia desde lejos las costas bajas que, de Pesaro y Rímini al golfo de Trieste, señalan el contacto de la llanura del Po con las aguas mediterráneas. Por el oeste lo bordea la costa italiana, generalmente baja y pantanosa, aunque flanqueada a poca distancia por el Apenino, que a retaguardia del *sottovento* proyecta hasta el mar una serie de eminencias montañosas, una de las cuales, clara y netamente destacada, es el monte Gargano, con sus célebres robledales. Por el este se alinean, pegadas a la costa, un rosario de islas montañosas, las islas dálmatas, que doblan inmediatamente los altos relieves estériles del continente balcánico, esa interminable muralla blanca de los Alpes dináricos, reborde de una enorme meseta de *karst*, vasto macizo calcáreo, despoblado, al que la costa de la Dalmacia vuelve, por lo demás, la espalda. Finalmente, por el sur, el Adriático se une al mar Jónico en el canal de Otranto, entre el cabo del mismo nombre, en Italia, y el de Linguetta, en Albania. El mar Adriático es un canal angosto, pues sólo mide, según las cartas marinas, 72 kilómetros de largo. Con viento favorable, ya en el siglo III a. C. las *lemboi*, con todo el velamen inflado, lo recorrían en una sola jornada de navegación.⁷⁴ Lo mismo, en el siglo XVI, las fragatas encargadas de llevar, por cuenta del virrey de Nápoles, las nuevas de Corfú o de Cefalonia hasta las costas napolitanas, o viceversa. Una memoria española del año 1598 indica, entre otras cosas, que “desde el cabo de Otranto se ven las luces de Valona”.⁷⁵ Desde el avión que le conduce a Atenas, puede el viajero de hoy contemplar en un mismo golpe de vista la costa albanesa, Corfú, Otranto y el golfo de Tarento, y parecerle que están muy próximos entre sí.

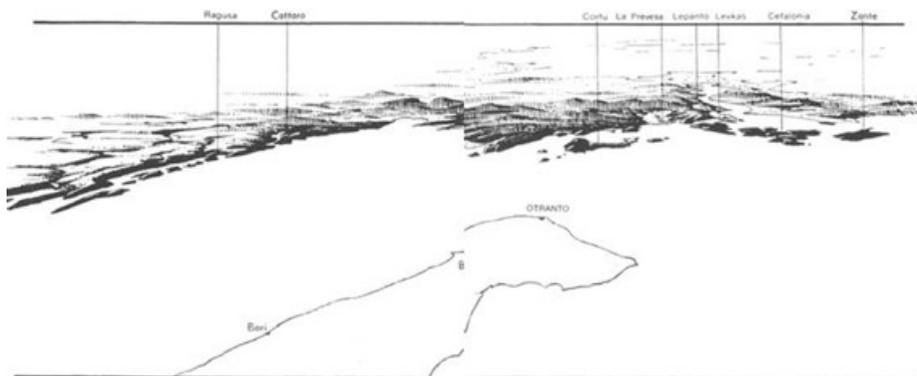


FIGURA 11. *Corfú, situada frente a Otranto, controla el ingreso en el Adriático.*

Nótese los lugares de los grandes combates navales: La Prevesa, 1538, y Lepanto, 1571. Croquis dibujado por J. Bertin.

Esta angostura al sur es el rasgo esencial de la cuenca del Adriático, la que le da la unidad y hasta la simplicidad de su historia. Dominar este angosto mar equivale a dominar el Adriático. Pero el problema estribaba en saber con exactitud cuál era el punto exacto desde donde vigilar mejor este espacio de mar. Las posiciones estratégicas no son los activos puertos de Apulia, Brindis, Otranto y Bari, ocupados por Venecia dos veces —aunque no por largo tiempo—, en 1495 y 1528, y que en beneficio de sus intereses comerciales piensa ocupar de nuevo en 1580.⁷⁶

Los turcos se hicieron por breve tiempo con Otranto, después del saqueo de 1480, que estremeció de emoción a toda la cristiandad italiana. Pero no se puede controlar la puerta del Adriático desde su parte italiana. Aquí la península está “inmersa en el mar hasta por encima de la cintura”. El Adriático sólo se puede dominar desde la costa opuesta, la balcánica, lo que hace notar incidentalmente Saint-Gouard, embajador francés en Madrid, cuando escribe a Carlos IX: “Si es cierto que el gran turco logra forzar la embocadura del golfo de Quatero (Cattaro) para poder apoderarse más fácilmente del dicho Quatero, creo que llegará a señorearse del mar Adriático, y

podrá luego establecer una escala en Italia para poder, de este modo, bloquearla por mar y por tierra, lo que le permitirá causar grandes males, si a ello no se pone prontamente remedio”.⁷⁷

En realidad, la posición clave se encuentra más al sur, en Corfú. Y Venecia la tenía en su poder desde 1386. Es aquí, al abrigo de la costa este, pobre, pero montañosa y por ende protectora, donde tiene que rendir tributo la navegación.⁷⁸ Entrar en el Adriático o salir de él supone, por lo general, pasar ante Corfú. Esta isla, como dice un texto sentencioso del senado (17 de marzo de 1500), es el “corazón” del Estado veneciano, “tanto en lo referente a la navegación como en cualquier otro aspecto”.⁷⁹ De aquí que la señoría consagrara a esta isla sus mejores cuidados.⁸⁰ Desde el momento mismo en que tomó posesión de ella no escatimó esfuerzo para fortificarla, invirtiendo en el empeño tales sumas, dice un documento del año 1553,⁸¹ *che chi potesse veder li conti si stupiria*. En 1572, Fresne-Canaye admiró al pasar, en lo alto de la pequeña ciudad griega, capital de la isla, la enorme fortaleza, con sus cien piezas de artillería, que alcanzaban, según se dice, hasta Albania. El viajero se asombra, sin embargo, de que los turcos, bajo sus muros, osaran devastar la isla, un año antes, con 500 soldados de caballería.⁸² Y aún tendrá menos motivos para sorprenderse quien siga leyendo el documento de 1553, la relación de un baile que informa de su mandato en la isla de Corfú: todos los gastos, dice, serán inútiles si no se completa el armamento de la antigua fortaleza, adaptándola a los nuevos métodos de guerra y de sitio. Los trabajos apenas se han iniciado y resultaron absolutamente ineficaces, a pesar de los 200 000 ducados invertidos en ellos. ¿Cuándo se terminarían? No muy presto, según era de esperarse, puesto que en una relación del año 1576⁸³ se queja aún amargamente de las imperfecciones de la

fortaleza. Las costas estaban de tal modo, que el enemigo, sin “echar mano a la espada”, podría llegar a emplazar su artillería al pie mismo de la contraescarpa... Quejas y advertencias parecidas aparecen constantemente en los textos de todos los funcionarios venecianos durante la segunda mitad del siglo: las imponentes defensas de la señoría resultaban completamente caducas y anacrónicas, y eran incapaces de cumplir su cometido y de impedir las incursiones de los corsarios. Los desgraciados pobladores de Corfú estaban en situación muy desventajosa, pues las montañas, desprovistas de agua, no podían servirles de abrigo y, quisieran o no, tenían que refugiarse en la fortaleza, precisamente en los fosos, con grave peligro de sus vidas. El turco, en consecuencia, se extendió en un país desierto, adueñándose de las aldeas abiertas y abandonadas por sus habitantes. El resultado fue que Corfú, que contaba 40 000 habitantes antes de “la guerra de 1537”, no tiene sino 19 000 en 1588.⁸⁴ Desde luego, Venecia confiaba principalmente para defender la isla en sus galeras de dorada proa, que patrullaban el Archipiélago y el golfo.

De hecho, con Corfú y con su flota, Venecia tenía en sus manos la entrada del Adriático; mejor dicho, el Adriático entero, pues al otro extremo del mar, hacia el norte, la propia ciudad detenta la posición clave, el punto de confluencia de los caminos marítimos y de los caminos continentales, que, a pesar de los Alpes, unían a la Europa Central con el Adriático y el Levante. La misión de Venecia consiste en establecer la ligazón.

El Adriático era, así, verdaderamente su mar, su “golfo”, como ella misma lo llama. Sus galeras, y sólo ellas, eran las dueñas y señoras de sus aguas. Venecia podía apresar a su antojo cualquier nave que se aventurase por el Adriático, y patrullaba este mar con astucia o con brutalidad, según los casos. Como Trieste la molestaba, demolió sus salinas en 1578;⁸⁵ sintiéndose

molesta con Ragusa, despachó sus galeras a las aguas de Ragusa Vecchia para incautarse de los navíos que abastecían de granos la ciudad; contra sus dos enemigas levantó a los aliados de la Santa Liga en 1571; apoya, en 1602, a los súbditos rebeldes de Ragusa en la isla de Lagosta, famosa por sus pesquerías⁸⁶ y una vez más se apoderó de las embarcaciones de su rival en 1629.⁸⁷ Ancona la molestaba, y declaró contra ella una guerra de tarifas.⁸⁸ Ferrara la molestaba, y tramó nada menos que apoderarse del gran puerto. El turco la molestaba, y cuando llegó el caso, no reparó en golpearlo cuantas veces pudo hacerlo sin demasiada imprudencia.⁸⁹

La regla de oro, el *ben noto principio*, es, sin lugar a dudas, el que exponen los *Cinque Savii alla Mercanzia*: que *ogni merce che entra nell'Adriatico o esce dall'Adriatico deve toccar Venezia*, es decir, que toda mercancía que se mueva por el Adriático debe pasar por Venecia;⁹⁰ una política de concentración autoritaria del tráfico comercial, típicamente urbana.⁹¹ Sólo la señoría podrá acordar dispensas en casos especiales; pero esas dispensas fueron raras.⁹² Con esto regulaba el ir y venir de mercancías de acuerdo con lo que juzgaba servía a sus intereses: la defensa de su sistema fiscal, de sus mercados, de sus exportaciones, de sus artesanos y de su navegación. Todo gesto, hasta el más insignificante —como puede serlo la captura de un par de barcas triestinas cargadas de hierro—,⁹³ es parte integrante de una calculada política. En 1518, y con el fin de asegurar su monopolio, Venecia exige que los barcos mercantes no puedan abandonar Creta, Nápoles, Rumania, Corfú o Dalmacia, sin dejar un depósito como garantía de que traerán sus mercancías a Venecia. Sobre el papel, todo perfecto. Pero he aquí que había olvidado Istria, y bastó con esta brecha para asegurar el libre paso de los paños de inferior calidad —*rasse, sarze, grisi*— fabricados en Istria y en Dalmacia y vendidos en grandes

cantidades en la feria de Recanati.⁹⁴ Juego de guardias y ladrones, pues, una actividad de hábiles contrabandistas marinos del mismo modo que los había terrestres y fluviales; entre Venecia y Ferrara se movía un comercio de contrabando que ninguna suerte de barreras puede prevenir. Los pequeños vecinos de Venecia, obligados por ella a someterse a sus condiciones, hacen trampa siempre que pueden.

En cuanto a los poderosos vecinos, éstos alzan la voz e invocan contra-principios. Los españoles se enredan con la República en continuas querellas por cuestiones de saludos y precedencias, y en frecuentes discusiones por navíos apresados. Francisco de Vera, embajador español de Felipe II en Venecia, escribe en 1589 que “... sin ningún fundamento ha muchos años que se persuade (Venecia) que es suyo el golfo, como si Dios no hubiera criado esta parte de la mar como el resto para servicio de todos”.⁹⁵ No parece, sin embargo, que este punto de vista fuera una norma del derecho de personas, o por lo menos, surge la duda a la vista de cómo, más tarde, los ibéricos monopolizaron el océano Índico y los mares de las Américas. Por su parte, los venecianos replicaban sin inmutarse que habían comprado el golfo no con su dinero, pero sí con su sangre, “tan generosamente prodigada”.

Pero la señoría no pudo impedir que sus poderosos vecinos abriesen puertas y ventanas sobre el Adriático e hiciesen uso de ellas. Los turcos están en Valona (1559); los españoles, en Nápoles; el papa, en Ancona, esperando trasladarse a Ferrara (1598) y Urbino (1631); la Casa de Austria está en Trieste. Desde 1570, Maximiliano habló de reclamar a Venecia el *negotium liberae navigationis*.⁹⁶ Era éste un antiguo requerimiento formulado anteriormente por la Santa Sede. En la barahúnda que precedió a la batalla de Agnadello, Julio II propuso, en febrero de 1509, conceder la absolución a los

venecianos a condición de que éstos permitiesen la libre navegación por el Adriático a todos los súbditos de la Iglesia.⁹⁷ Posteriormente se formularon repetidas veces idénticos requerimientos. Por último estaba Ragusa, con su flota de barcos de carga. La tenaz República de San Blas sabía aprovecharse hábilmente de su doble posición de protegida del papado y vasalla del sultán. La situación de neutralidad es, a menudo, rentable: en un Mediterráneo hostil, las naves ragusinas circulaban casi siempre sin que nadie las molestara... Ancona y Ragusa por aquel entonces, como Trieste en el lejano porvenir, no eran adversarios despreciables. Desde principios del siglo, aquellas dos ciudades supieron aprovecharse de las dificultades de Venecia durante la crisis de la pimienta y las especias. Pero Venecia dominó la crisis; más aún, sus competidores se aliaron a ella, aunque sólo fuese por las ventajas de los seguros marítimos y las ganancias pecuniarias, amén de los transportes. Con frecuencia se volvieron sus servidores, y tan modestos, que no le ocasionaban sino muy pequeñas molestias en su reducido tráfico de una a otra orilla del Adriático; tráfico secundario que se ocupaba de los hierros de Trieste vendidos en Italia, de las telas de Occidente, de las lanas y los vinos de Apulia exportados a Dalmacia sin pasar por Venecia, a pesar de las exigencias de ésta. Las autoridades venecianas intentan descargar sus golpes sobre los súbditos de la señoría que, según ellos, se prestaban a este fraude, a esta especie de “mercado negro”; pero, como las amenazas y las sanciones menudean, es lógico suponer que no eran muy eficaces ni obedecían, sin duda, a razones dictadas por necesidades vitales.⁹⁸

Después de todo, sólo se trata de simples actos de rutina policiaca. La vigilancia de Venecia no se ejercía solamente sobre contrabandistas y rivales: también se dirige hacia los corsarios a quienes atrae el volumen del tráfico comercial del Adriático:

trigo, vinos de alta graduación alcohólica, aceite de Apulia y Romana, carne, quesos dálmatas, por no mencionar las naves que aseguran a la señoría las riquísimas importaciones y exportaciones a larga distancia. Venecia ha debido combatir contra estos corsarios una guerra esporádica pero constante; arrojado de un determinado espacio, vemos surgir al corso con obstinada regularidad en otro próximo.

El siglo XV había sido testigo de los gloriosos años finales del corso catalán con base en Sicilia. Venecia, cuando la circunstancia lo exigía, sabía responder a este corso armando unos cuantos navíos mercantes y dando caza, o al menos neutralizando, a su enemigo. Considerando retrospectivamente los resultados obtenidos, esta forma de corso por medio de grandes navíos resulta más espectacular que peligrosa.⁹⁹

La piratería turca se hace más fuerte en el siglo XVI;¹⁰⁰ se infiltra en el Adriático por los puertos de Albania, Stapola, Valona y Dirraquio. Se agrava con la aparición de los berberiscos¹⁰¹ y se hace más peligrosa con las amplias penetraciones de las flotas turcas, precedidas y escoltadas por naves piratas... El cuadro, sin embargo, no es tan negro como parece a primera vista. Se puede decir, en líneas generales, que hasta el último cuarto del siglo XVI, turcos y berberiscos hicieron muy pocas incursiones dentro del *golfo* propiamente dicho;¹⁰² el cambio ocurrirá a partir de 1580, pero no sólo en el Adriático, sino por todas partes.

Una relación veneciana de 1583 describe este cambio: al cabo de cierto tiempo, sobre todo cuando las costas de Apulia se erizaron de torres de vigía bien artilladas protegiendo a la vez el litoral y los barcos que lograban ponerse al abrigo de sus cañones, los corsarios llevaron sus ataques más hacia el norte e invadieron el golfo. Sus incursiones son breves, pero frecuentes, lo que les permitía burlar la vigilancia de las galeras.¹⁰³

A tales desgracias viene a añadirse otra mucho más grave, que ya había comenzado a insinuarse antes de que el siglo llegase a su primera mitad;¹⁰⁴ se trata de la incesante piratería de los uscoques de Segna y de Fiume. Estas ciudades, punto de cita de los aventureros eslavos y albaneses, están a un paso de Venecia y de su tupida red de tráfico comercial. Adversarios poco numerosos, a decir verdad: un millar de hombres, dice el *provveditore* Bembo en 1598;¹⁰⁵ de ellos, hay 400 a sueldo del emperador, y 600 *sono li venturieri che altro non fanno che corseggiare et del bottino vivono*. Un puñado de hombres, pero protegidos por el emperador y continuamente reforzados con proscritos de los Balcanes, *per lo più del paese del Turco*. En todo caso, muy poco podían hacer los navíos venecianos frente a sus minúsculas embarcaciones, movidas a gran velocidad con la ayuda de remos y tan ligeras que pueden navegar por los pasos menos profundos entre las islas, allí donde las galeras no pueden arriesgarse a seguirlos sin peligro de despanzurrarse la quilla: los ladrones tienen muy poco que temer de los policías que corren tras ellos. Resultaría más sencillo —dice un senador veneciano— cerrar a los pájaros la ruta del aire con las manos que la del mar, con las galeras, a los uscoques.¹⁰⁶ Si una de éstas cae en una bien preparada emboscada (600 hombres), no tiene salvación: así ocurrió el 17 de mayo de 1587, junto a la desembocadura del Narenta (Neretva).¹⁰⁷ Y cuando un navío encalla, se apoderan de él.

Envalentonados por sus éxitos, estos *diavoli*, estos ladrones o, como dicen los venecianos, estas *persone... uniti per rubbare*, no respetan nada ni a nadie. Para ellos todo es una posible presa. Los turcos los amenazan con represalias en masa. Y Ragusa se armará contra ellos. Venecia se abandona a gestos de cólera, bloquea Fiume o Segna, quemando, en ocasiones, hasta las “ruedas de los molinos” y “colgando a los capitanes”. Pero

ninguna de estas acciones resulta decisiva. La metrópoli que incita a estos aventureros no es ni Segna ni Fiume (hubo un momento en que esta última ciudad trató de comercializar los productos de la piratería, pero no tuvo éxito en la empresa), sino Trieste, el gran centro donde todo se vende y se revende: los esclavos turcos que compra para sus galeras el gran duque de Toscana o las finas vestiduras de oro y los camelotes robados a los venecianos. Trieste era un formidable enemigo, apoyado como estaba por los archiduques, los Habsburgo de Viena e, indirectamente, por los de España. Los mercaderes de Italia y de Venecia viajarán en vano a Carniola, Croacia y Estiria. El comercio del interior va cayendo progresivamente en manos de mercaderes ambulantes, campesinos y traficantes de telas y mercancías en directo contacto con el corso y el comercio exterior. Y Venecia ha de enfrentarse con todos estos enemigos, en su intento de mantener sus privilegios: tarea difícil que obliga a compromisos y está salpicada de sorpresas.

Todas estas características y otras muchas, con las que sería fácil componer un libro sobre el Adriático, son testimonio y demostración de la unidad del *golfo*, unidad cultural y económica más que política, de sello predominantemente italiano.

El golfo era, indudablemente, veneciano, pero más todavía en el siglo XVI, el ámbito de una italianidad triunfante en toda la ribera oriental del mar. La civilización de la península había tendido un tapiz demasiado tupido, demasiado brillante, para que pudiera pasar inadvertido. Lo que no significa, ni mucho menos, que Dalmacia sea “italiana”, en el sentido en que lo sostenían los propagandistas de la expansión por la raza. La civilización no es, ni ha sido nunca, la raza. Toda la franja marítima de la *Retroterra* es hoy de población eslava.¹⁰⁸ Con mucha mayor razón lo era en el siglo XVI, pese a determinadas

apariencias. En la Ragusa de entonces, la italianidad resultaba cómoda: el italiano era la lengua comercial en todo el Mediterráneo levantino. Pero también algo de moda y de esnobismo: las familias prominentes enviaban a sus hijos a estudiar a Padua, y los secretarios de la República debían ser buenos italianistas y latinistas (los archivos de Ragusa están casi siempre escritos en italiano); las familias dominantes, dueñas de los negocios y de la política, se forjaban, sin andarse con grandes miramientos, blasones y genealogías italianos. Aunque descendieran, pese a su orgullo, de algún eslavo de la montaña, aunque los nombres italianizados delataran sus orígenes eslavos, aunque la montaña no cesara de enviar hombres a la costa, aunque el eslavo fuera la lengua corriente, la lengua familiar de las mujeres del pueblo y también, a pesar de todo, la de la *élite*; en los documentos consultados en los registros de Ragusa se repite constantemente la orden formal de no hablar más que italiano en las asambleas de los rectores. Pero ya el simple hecho de que hiciese falta, para ello, una orden formal...

Puestas las cosas en su punto mediante las anteriores aclaraciones, muy necesarias, no cabe duda de que el Adriático del siglo XVI se sentía atraído por la fina civilización de la cercana península y que giraba dentro de su órbita. Ragusa es una ciudad de arte italiano: Michelozzo trabajó en el palacio de los Rectores. Y, sin embargo, es, de todas las ciudades de la *altra sponda*, la menos influida por Venecia, puesto que salvo breve intervalo, fue siempre independiente. En Zara, en Spalato, en la isla de Querso y en otras partes encontramos, si necesario fuere, en una abundantísima documentación, los nombres de maestros de escuela, de sacerdotes, notarios, hombres de negocios, y hasta de judíos llegados de la península, portadores y artífices de la civilización italiana que aquí florece.¹⁰⁹

Pero el Adriático no era exclusivamente italiano. Orientado

no de norte a sur, sino, para ser exactos, de noroeste a suroeste, es la ruta de Levante, con un sistema de tráficos y relaciones muy antiguo; también, como luego veremos, estaba expuesto a las enfermedades y epidemias que venían del este. Su civilización era profundamente compleja: por su mediación se prolonga el Oriente y sobrevive Bizancio. Todo ello concurre para dar su originalidad propia a esta región fronteriza. Su catolicismo era una religión de combate frente a la ortodoxia que amenazaba desde lo alto de sus montañas y frente al inmenso peligro turco. Si Dalmacia, pese a tantos avatares, era fiel a Venecia, como lo señaló hace mucho tiempo Lamansky, es porque, por encima de la señoría, su fidelidad miraba a Roma, a la Iglesia católica. Incluso ciudades como Ragusa son sorprendentes ejemplos de fervor católico, a pesar de encontrarse tan próximas a otros intereses, engarzadas a la vez en el mundo turco y ortodoxo, viviendo, en suma, en medio de pueblos cismáticos e infieles. Sus supuestos religiosos resultarían tan interesantes de investigar como sus estructuras económicas. El interés se mezcla —y por qué no?— con los aspectos más espirituales. Su fidelidad a Roma protege su frontera amenazada, como se vio en la terrible crisis del año 1571. Y cuando, en el siglo XVII, se produce el gran repliegue económico después de los esplendores de un Renacimiento que, como el de Venecia y el de Bolonia, se iluminaron tardíamente, Ragusa encuentra en la Iglesia magníficos canales que llevan por toda la cristiandad, incluso hasta a la misma Francia, a los mercaderes y los banqueros convertidos desde hacía tiempo en príncipes y servidores de la Iglesia.

Geografía, política, economía, civilización, religión, todo concurre, pues, a la formación de un mundo adriático homogéneo. Un mundo que desborda de los ámbitos del mar y que llega, a través del continente balcánico, hasta la frontera esencial entre la latinidad y el mundo griego. Del otro lado, por

el oeste, traza de norte a sur, pasando por toda la península italiana, una línea sutil de tallado. Ordinariamente, sólo se advierte la marcadísima oposición entre la Italia del norte y la Italia peninsular, acentuada por las diferencias de clima y de color. Pero el contraste este-oeste, entre la Italia tirrénica y la Italia levantina, siendo menos ostensible, no es menos real, desde el punto de vista histórico y humano. En todo el pasado italiano ha jugado como un gozne secreto. Durante mucho tiempo, el Oriente predominó sobre el Occidente y lo desplazó de la península. En cambio, fue el oeste, Florencia y Roma, el que hizo surgir por sí mismo el Renacimiento. Sólo hacia las postrimerías del siglo XVI se transmitió el impulso a Ferrara, a Bolonia, a Parma y a Venecia. Y el mismo movimiento bascular ocurrió en el plano económico: cuando Venecia declina, Génova triunfa, y más tarde, Liorna se anuncia como la ciudad más progresiva de la península. Este, oeste: Adriático y Tirreno: éstos son los destinos de Italia, y también los de todo el Mediterráneo (más adelante volveremos sobre esto), que se ventilan así, alternativamente, en una parte y otra de la península, astil de una inmensa balanza.

Al este y al oeste de Sicilia

Los mares angostos son la parte animada del mar, el ámbito vivo de las embarcaciones. Desde el punto de vista económico y humano son la parte esencial. Pero junto a ellos, las grandes extensiones del mar, por su misma vastedad, por su *soledad*, desempeñan también su cometido en la estructura y en la vida general del Mediterráneo.

Este mar interior, hoy día tan pequeño, si lo medimos por la escala del universo y de nuestras velocidades habituales; contenía en el siglo XVI grandes regiones peligrosas, vedadas, territorios de

nadie, separando mundos diferentes. El mar Jónico es la más vasta de estas regiones hostiles. Su extensión desértica prolonga sobre el mar el vacío terrestre de las tierras de Libia bañadas por él al sur, creando así una grande y doble zona inhumana, continental y líquida, que separa el Oriente del Occidente.¹¹⁰

Sin embargo, al otro lado de la “puerta de Sicilia” otro vasto espacio marítimo se extiende desde las riberas sicilianas o sardas hasta las Baleares, España y el Magreb. Un mar (podríamos llamarlo mar de Cerdeña) que también es de difícil travesía, con sus costas inhóspitas para la navegación, y sus grandes y poderosos golpes de *noroît* y de *levante*. En el sentido de los paralelos, las dificultades de la travesía se empalman así las unas a las otras, para mayor castigo de los navegantes.

Es verdad que los navíos vencieron pronto estos obstáculos y unieron el Poniente con el Levante, enlazando esos dos vastos Mediterráneos tan claramente dibujados por la Naturaleza. Vencieron los obstáculos, o mejor dicho, los sortearon. Por el norte, costeano de este a oeste, y en sentido inverso, siguiendo las costas balcánicas, y más adelante las costas napolitanas, para pasar en seguida por el estrecho de Mesina, preferentemente por la puerta de Sicilia, cuyo paso es extraordinariamente aleatorio. Esta gran línea de tráfico es una ruta cristiana. La ruta del islam, menos cómoda y menos frecuentada, atraviesa en diagonal la puerta de Sicilia. Era el camino que solían seguir las armadas turcas, desde las costas de Albania hasta Valona, de Valona a las riberas de Nápoles y de Sicilia, y, por último, de Sicilia a Bizerta y a veces hasta Argel. Pero nunca tuvo tanta animación comercial como la otra.

Por el sur se esquivaba el obstáculo siguiendo las costas africanas, donde, a juzgar por la navegación cristiana — particularmente la de los Caballeros de San Esteban—, había un tráfico bastante vivo.¹¹¹ El problema era avistar desde lejos los

barcos que venían de Egipto, por la ruta de Trípoli, de Yerba y algunas veces de Argel. A principios del siglo XVI, las galeras venecianas hacían aún la *muda* de las costas berberiscas y las alcanzaban también por la ruta de las costas sicilianas. Al finalizar el siglo XVI, los ingleses y los holandeses costeaban a su vez el África del Norte, de Gibraltar a la puerta de Sicilia —por donde también atravesaban—, por las costas sicilianas, y se dirigían después a Grecia poniendo proa hacia Candía, el Archipiélago o Siria. Esto debíase casi siempre, sin duda, al deseo de evitar la dominación que los españoles ejercían sobre el estrecho de Mesina.

Todos estos rodeos esquivaban el mar Jónico y el mar de Cerdeña. Constituían el gran lazo de unión entre el Mediterráneo del este y el del oeste, o, si se prefieren las fórmulas habituales —demasiado cargadas de sentido para ser precisas—, entre el Oriente y el Occidente, y esto les atribuye una importancia capital para la historia. Al lado de ellas hay que tener también en cuenta el tráfico terrestre a lo ancho de Italia. La península es, en rigor, un estrecho dique entre las dos mitades del mar. Ancona y Ferrara están vinculadas a Florencia, a Liorna y a Génova. Venecia irradia y exporta hacia Génova y el Tirreno. Al tráfico de Mesina y al de la puerta de Sicilia hay que añadir, pues, todo lo que transportan de una costa a otra de Italia las procesiones de caravanas muleras. Es probable que este tráfico adicional no sería muy importante a nuestros ojos, en cuanto al peso, el volumen y el valor, si dispusiéramos de estadísticas exactas; pero, sin embargo, decisivo con arreglo a la escala del siglo. Contribuye a crear la unidad del espacio mediterráneo, y la de este libro. ¿A qué unidad nos referimos? Conviene examinar esto un poco de cerca.

Pretender que los obstáculos acumulados entre las dos cuencas del Mediterráneo las separan fuertemente la una de la otra sería, evidentemente, un determinismo geográfico demasiado rotundo, pero no del todo inexacto. Es cierto que estas dificultades —tanto las de las rutas terrestres como las de las rutas marítimas— se han opuesto constantemente a las grandes migraciones humanas de una cuenca del mar a la otra. El general Brémond, en un libro que nos trae constantemente el recuerdo del estro de Émile-Félix Gautier, ha recordado que las invasiones árabes de los siglos VII y XI no transformaron en lo más mínimo el África del Norte en el aspecto humano; que estos invasores fueron muy pocos, razón por la cual el África del Norte los asimiló. “Fagocitosis”, diríamos. Es, si no estamos equivocados, la transposición de la tesis de Hans Delbrück a propósito de las invasiones germánicas del siglo V. Poco importa. Lo que nos interesa, por ahora, es esta dificultad que la Naturaleza opone a los movimientos humanos de este a oeste, y viceversa, ya se hagan por tierra o por la vía del mar. Todo pasa aquí como a través de un filtro de finas mallas.

Sin duda, en el siglo XVI nos encontramos con levantinos en las riberas occidentales, griegos en Liorna, chipriotas en las Baleares y en Cádiz, ragusinos en todos los puertos importantes, levantinos y asiáticos en Argel: los Barbarroja y los jenizaros argelinos procedían del Egeo y del Asia Menor.¹¹² Y, a la inversa, hay no pocos rastros humanos de la colonización latina en el oriente, y la legión de los renegados, más que los mercaderes, creó una nueva colonización del mundo turco. Pero estos injertos nunca llegaron a tener gran importancia numérica. A pesar de las relaciones provocadas por el tráfico y los intercambios culturales, las dos cuencas conservaron su autonomía, sus propios circuitos. Los auténticos entretejimientos de población se verifican en el interior de cada uno de ellos, desafiando aquí todas las barreras de raza, de

civilización o de religión. En cambio, todo lazo humano tendido de un extremo al otro del Mediterráneo era una verdadera aventura, con frecuencia muy azarosa.

¿Ejemplos? Los fenicios se instalaron en Cartago, y desde aquí se expandieron con sus navíos, victoriosos, por todas las largas rutas del Occidente mediterráneo. Por su parte, los griegos se establecieron, en la Antigüedad, en Marsella, desde donde se desparramaron. Y los bizantinos fueron un tiempo los dueños de Sicilia, de Italia, del norte de África y de la Bética. Y en los siglos VII, VIII y IX, los árabes se posesionaron del África del Norte, de España y de Sicilia. Pero estas grandes victorias, o no se proyectan en el tiempo o son seguidas de rupturas entre los grupos de avanzada y las metrópolis: ése fue el destino de Marsella, de Cartago y aun de la España musulmana, que en los siglos X y XI recibió del Oriente toda su savia cultural, sus poetas, sus médicos, sus profesores y sus filósofos, sus magos y hasta las danzarinas egipcias, con sus faldas rojas. Después se vio separada de su base para adherirse al África beréber, viviendo desde entonces como una nación occidental. Los magrebianos que iban al Oriente como peregrinos o en viaje de estudios se sorprendían de sentirse “casi en un mundo extranjero”. “No hay islam en el Oriente”, se lamentaba uno de ellos.¹¹³

Esta historia recomienza al finalizar el siglo XVI, cuando el África de las Regencias turcas se sacude de hecho la tutela otomana. Y se realiza a la inversa en la cuenca oriental del mar, por la historia simétrica de las Cruzadas y de los Estados latinos. No es necesario insistir sobre este punto.

La doble lección de los Imperios turco y español

Todo mar tiende a vivir por sí mismo, a organizar sus circuitos

de veleros y de barcos en un sistema autónomo: así ocurre en los dos vastos conjuntos marítimos, el occidental y el oriental. Se comunican y relacionan entre sí, pero tendiendo siempre a organizarse en circuitos cerrados; o, si se prefiere, a pesar de las mezclas, las alianzas y las interdependencias, viven sobre todo de sí mismos. En el siglo XVI, este hecho aparece subrayado por la política con una claridad quizá demasiado viva, pero, desde luego, útil. ¡Qué hermoso mapa geopolítico de la cuenca occidental entre mediados del siglo XV y mediados del XVI podría trazarse, señalando con flechas las direcciones antiguas y nuevas del imperialismo hispánico, las posiciones adquiridas y explotadas por él para apoderarse del mar occidental! Porque no cabe duda de que se apoderó de esta región: desde 1559, el mar occidental se convierte sin disputa en un mar hispánico, con el licenciamiento de la flota francesa y el relajamiento de los lazos políticos entre el Rey Cristianísimo y el sultán. El musulmán domina uno de los dos lados, y no el mejor por cierto: el del norte de África. Hacíase fuerte en él por sus corsarios, y su dominación, refrenada por la línea defensiva de los presidios españoles, estaba constantemente amenazada desde dentro y desde fuera. En 1535, Carlos V venció en Túnez; en 1541 llegó frente a Argel, pero sin mantenerse allí por mucho tiempo. ¿No había medio de conjurar esta constante amenaza? El Consejo de Guerra de Madrid guardaba siempre en sus gavetas algún proyecto preparado contra la ciudad de los reis, bastante avanzado y que el día menos pensado podía ponerse en vigor bruscamente. En la época de don Juan de Austria falló por una insignificancia, lo mismo que en 1601, con la brusca tentativa de Juan Andrea Doria.

Simétricamente, el mar Jónico, el “mar de Creta”, era el mar otomano. Dueños de las costas de la cuenca oriental después de la ocupación de Siria en 1516 y de Egipto en 1517, los turcos se vieron obligados a conquistar el mar y a crear una poderosa

flota.

Tanto en un caso como en otro, cabe preguntarse si uno de estos grandes Mediterráneos provocó, propagó y creó de algún modo este doble imperialismo. Zinkeisen asegura que tal ocurrió en Turquía. ¿Acaso no ocurrió igualmente en España?

¹¹⁴ Los dos Mediterráneos son, pues, en el siglo XVI, dos zonas políticas diferentes, de signo opuesto. No es de extrañar que, en estas condiciones, las grandes luchas marítimas de la época de Fernando el Católico, de Carlos V, de Solimán y de Felipe II se hayan localizado con tanta insistencia en la zona de confluencia de los dos mares, aproximadamente en su frontera: Trípoli (1511-1551), Yerba (1510, 1520, 1560), Túnez (1535, 1573, 1574), Bizerta (1573-1574), Malta (1565), Modon (1572), Lepanto (1571), Corón (1534), La Prevesa (1538)...

La política no hace sino subrayar una realidad subyacente. Gobernados por dos amos enemigos, estos dos Mediterráneos son física, económica y culturalmente, distintos; cada uno es de por sí una zona de historia. Físicamente, el este tiene un clima más continental, de ritmos más bruscos, con sequías peores que las del oeste, con temperaturas de estío más elevadas, y, por consiguiente, con tierras más peladas si es posible, más despobladas, más salvajes —como habría dicho Teófilo Gautier—, y campiñas más minerales que las del occidente. En cambio, sus espacios marítimos son más humanizados. ¿Qué nos dirá el papel motor del mar Egeo en estas relaciones? Conviene insistir sobre las ventajas que el Oriente líquido ofrece a la navegación, puesto que el hecho no parece ser suficientemente conocido. Existe, sin embargo, a este respecto, un documento decisivo, que data de 1559. Un consejero deseoso de que la señoría de San Marcos armara en Chipre y en las demás islas venecianas cierto número de galeras, insistía en que, una vez armadas, no habría dificultad alguna para hacerlas pasar a Candía, lo cual

podría llevarse a cabo mucho antes del día de San Gregorio (12 de marzo), fecha en que habitualmente salían las patrullas de Alejandría y de Rodas. Y añade el consejero: *“li boni tempi usano in quelli parti più a bona hora che in queste”* (el buen tiempo comienza en aquellas partes mucho antes que en éstas).¹¹⁵ ¿Es ésta, acaso, la razón de la ventaja que parece llevar siempre la flota turca? La rapidez con que desencadenaba sus ataques se puede atribuir, sin duda, a las tempranas calmas del mar Egeo. Esto resultaba importante en una época en que el ritmo de las estaciones influía en el ritmo de la guerra.

Más allá de la política

Económica y culturalmente, las diferencias entre las dos zonas no hacen más que acusarse en el siglo XVI, al mismo tiempo que acaban de derribarse sus valores respectivos. Después del siglo XIII, el oriente no deja de perder, una a una, las primacías de que antes había disfrutado, en tiempos de Roma y de Bizancio: los refinamientos de la civilización material y de la técnica, las grandes industrias, la banca, las fuentes del oro y de la plata. Su derrota culmina en el siglo XVI, conforme iba desarrollándose el drama económico sin precedente que, creando el Atlántico, suprimió el antiguo privilegio del Levante, antaño único depositario de las riquezas de las “Indias”. Desde entonces, cada día fue en aumento la diferencia de nivel de vida entre el occidente, revolucionado por los progresos de la técnica y la industria, y ese mundo rudo de vida barata, donde el dinero que llegaba del oeste se valorizaba automáticamente, adquiriendo un mayor poder adquisitivo.

Pero esta diferencia de nivel recrea una cierta unidad económica de las dos cuencas, que la hace obligatoria, a pesar de

todas las barreras, incluso las políticas, y por todos los medios, incluso los de la piratería (que a menudo expresaba la necesidad de restablecer un equilibrio económico trastornado). Es la diferencia de nivel de voltaje la que determina las corrientes eléctricas; y mientras mayor es el desnivel, más poderosa y más imperiosamente necesaria es la corriente. El este siente una urgencia vital de asociarse a la superioridad del occidente, de participar de ella a toda costa: busca los metales preciosos de occidente, es decir, el oro de América, y necesita absolutamente, en mayor o menor grado, acomodarse a los progresos de la técnica europea. Por su parte, la creciente industria occidental siente la necesidad de exportar sus sobrantes. Grandes problemas que más adelante estudiaremos.

Todo se movía, pues, todo estaba gobernado, de cerca o de lejos, por estas profundas necesidades, por estas rupturas y estos restablecimientos del equilibrio, por estos cambios forzosos.¹¹⁶

II. LAS FRANJAS CONTINENTALES

El Mediterráneo siempre ha parecido la tierra de promisión de los hombres de mar. Se ha dicho y repetido muchas veces. Claro está que no basta con que una costa sea irregular para que se halle poblada, y poblada precisamente de marinos. En realidad, el Mediterráneo carece de la profusión de razas marinas que tienen el mar del Norte o el Atlántico. No las produce más que en pequeño número y solamente en ciertas regiones.

Los pueblos del mar

Evidentemente, porque es incapaz de alimentar a más. El agua

del Mediterráneo no es mucho más rica que su tierra. Los *frutti di mare*, tan ensalzados, son aquí de una abundancia bastante relativa;¹¹⁷ la pesca da un rendimiento mediocre, salvo en raros lugares, como las lagunas de Comacchio, las costas de Túnez o las de Andalucía (donde se pesca el atún).¹¹⁸ Le faltan al Mediterráneo, mar profundo, mar socavador, los bancos apenas sumergidos, las plataformas litorales en las que, hasta una profundidad de 200 metros, pulula la fauna submarina. Casi en todas partes, un estrecho talud de rocas o de arena conduce del litoral hacia las fosas de alta mar. Según los oceanógrafos, el agua del Mediterráneo, geológicamente demasiado antigua, está biológicamente agotada.¹¹⁹ No existe, en estas aguas, la pesca en grande, la pesca de barcas migratorias, más que para el coral, que no es una pesca alimenticia. Para practicar esta pesca (lo mismo que para la del atún), los hombres se pegan a la costa... En nada se parece este sistema, por tanto, a los grandes desplazamientos de los marineros del norte hacia Terranova o Islandia, sin hablar de los bancos de arenques del mar del Norte. En febrero de 1605, y ante la carestía de pescado, la señoría de Génova trató de limitar su consumición durante la época de Cuaresma.¹²⁰

La escasez de provisiones explica la escasez de pescadores, y por consiguiente, la de marinos. Hecho este cargado de grandes consecuencias, que siempre ha frenado insidiosamente las grandes empresas marítimas de las potencias mediterráneas. Entre los sueños de los políticos y las realidades se ha interpuesto constantemente este obstáculo: la escasez de hombres capaces de construir, de equipar y de manejar las flotas. Recordemos la difícil expansión de Liorna: fue necesario el trabajo de toda una vida, la de Cosme de Médicis, para dotar a la nueva ciudad de los marinos de que había menester, y hubo de buscarlos por todo el Mediterráneo. También hubo de

concurrir todo un cúmulo de circunstancias para que los turcos pudieran construir la suya y para que se desarrollara el centro de la piratería argelina. Para todas las flotas que han luchado en el Mediterráneo, armar galeras ha sido siempre, ante todo, un problema de hombres. A no haber sido por los esclavos, los cautivos y los condenados a quienes se sacaba de las prisiones para encadenarlos a los remos, ¿dónde podían encontrarse los hombres necesarios para bogar? Desde principios del siglo XVI, los documentos repiten la queja de que escasean los remeros voluntarios, los *buonavoglia*. Los tiempos no son tan malos como para que los hombres se vendan a sí mismos, como sucedía antaño, arguye en 1541 el almirante veneciano Cristóforo da Canal.¹²¹ Incluso Venecia tuvo que instituir un sistema de milicias, un verdadero servicio obligatorio para sus galeras de Candía y a partir de 1542-1545 a usar *condannati* en sus propias galeras. La crisis de hombres para las tripulaciones era también aguda. Los documentos publicados por Lamansky hacen hincapié, sobre todo, en la impericia y en la mala organización de Venecia: si se hace tal o cual cosa, si se toman tales o cuales medidas, y especialmente si se paga mejor, dicen casi todos los informes venecianos, los marinos de las posesiones venecianas no irán a servir en los barcos mercantes extranjeros, en las armadas turcas y hasta en las “ponentinas”. Puede ser. Pero lo indudable es que no había suficientes hombres para equipar todos los barcos del Mediterráneo; y aunque, naturalmente, la gente sirviera a quien mejor le pagase y le ofreciese una vida más fácil, no había en el siglo XVI ningún país que pudiera jactarse de disponer de todos los hombres necesarios para sus barcos.

Por eso desde fines de siglo los Estados y las ciudades del Mediterráneo enganchan o tratan de enganchar marinos del norte. Sabemos que en 1561 llegó a trabajar en una galera al

servicio de España un escocés católico.¹²² Un documento posterior a la Armada Invencible revela que Felipe II y sus consejeros se preocuparon de reclutar marinos en la misma Inglaterra.¹²³ En Liorna, un rasgo distintivo de la política de Fernando de Médicis era la preocupación por conseguir marinos no sólo en el Mediterráneo, sino también en la Europa nórdica.¹²⁴ Y el centro argelino siguió la misma regla de conducta desde finales del siglo XVI, aplicándola en gran escala en el curso del XVII.¹²⁵

El norte, mejor provisto en este aspecto que el Mediterráneo, suministró a éste, además de hombres, técnicas nuevas. Por ejemplo, el “coque”, la *Kogge*, gran barco de transporte sólidamente construido, dotado en su origen de un solo mástil y de una gran vela cuadrada, capaz de afrontar los temporales de invierno; a partir del siglo XVI, este tipo de embarcación desplazó en el Mediterráneo al viejo barco redondo de dos mástiles y velamen latino. Los piratas vascos de Bayona fueron los primeros que demostraron en el Mediterráneo las magníficas cualidades de esta embarcación de origen nórdico.¹²⁶ En los siglos XV y XVI, la *Kogge* se convierte en el barco redondo típico, tanto en el Báltico como en el Mediterráneo. Por el contrario, el viaje del *Pierre de la Rochelle* a Danzig, unos ciento cincuenta años después, da a conocer a los vecinos de este puerto, maravillados, un nuevo tipo de barco, la carraca, indiscutiblemente originaria del Mediodía, derivada del coque; pero de un coque dotado de mástiles y de velamen múltiples — lo cual es una tradición mediterránea —, con velas cuadradas y latinas; pero de un Mediodía oceánico, puesto que, al parecer, sus inventores fueron los vizcaínos, antes de que, hacia 1485, se convirtiera en el navío mercante usual del océano y del Mediterráneo.¹²⁷

Es, pues, el océano el que se encarga de introducir las

innovaciones necesarias de las nuevas revoluciones marítimas, aunque empleando para ello una herencia a todas luces mediterránea. Un defensor un tanto parcial de la superioridad nórdica ha llegado hasta pretender que el Mediterráneo, el mar interior, nunca fue capaz de desarrollar otros tipos de barcos que los dotados de importancia puramente local.¹²⁸ La verdad es que fueron los hombres del Mediterráneo quienes primero establecieron la navegación directa y regular entre el mar interior y el Atlántico. En el siglo XIV dominaban ese tráfico; mas, posteriormente, se vieron suplantados. Al principio, en la etapa del Atlántico, recuérdese el importante papel que desde el siglo XV, y aun antes, desempeñaron los vizcaínos con sus *balaneros*, los bretones y los *hurques* flamencos, que desde 1530 se adueñaron del tráfico entre España y los Países Bajos. Más tarde perdieron el trayecto entero; entre finales del siglo XV y 1535, los ingleses hicieron una aparición en gran escala en el Mediterráneo, y tras una interrupción, surcaron de nuevo esa ruta hacia 1572, adelantándose en quince años a los convoyes de navíos holandeses. Finalmente, los hombres del Mediterráneo fueron desalojados por los marinos del norte y del Atlántico de la parte que, a fines del siglo XVI, les correspondía en la dominación del mundo.

Deficiencias de los sectores marítimos

Si los marinos son tan poco numerosos en el Mediterráneo, ello se debe a que los sectores del litoral, que siempre han servido de base de vida a sus generaciones —dando la ilusión, por su actividad, de un mar donde pululan multitudes de navegantes—, también son ellos poco numerosos: la costa dálmata; las islas y las costas griegas; el litoral sirio (tan despoblado, en el siglo XVI, que podemos prescindir de él; en la correspondencia de los

bailes venecianos de Constantinopla referente al periodo de 1550 a 1560 se menciona solamente un navío de Beirut); las costas de Sicilia (las occidentales, sobre todo); algunos puntos del litoral napolitano; las costas del cabo Corso; finalmente, la costa casi continua del país genovés, de Provenza, Cataluña, Valencia y Andalucía. En total, una pequeña parte de las orillas del mar interior. Y aún más: ¿cuántos de estos sectores están poblados y llenos de campanarios, como la ribera genovesa?¹²⁹

La actividad de un extenso litoral se resume, con frecuencia, en unos cuantos puertos minúsculos pero activos, situados a bastante distancia entre sí. Lejos de Ragusa, la isla de Mezzo,¹³⁰ angosta y sin defensas, provee a aquel puerto de la mayor parte de los capitanes de sus grandes barcos mercantes. Perasto cuenta, a finales de siglo,¹³¹ con 4 000 hombres *da fatti* (es decir, en estado de llevar armas) y 50 navíos entre grandes y pequeños. Los perastianos están exentos de cualquier tipo de impuesto a cambio de asegurar la policía del extenso golfo de Cattaro, del que ellos guardan la entrada en beneficio de Venecia; gracias a ellos el *colfo* está *sicurissimo de mala gente*. Nos podemos imaginar, en el reino de Nápoles, la vida activa y discreta de una serie de puertos pequeños como lo son Salerno¹³² o Amalfi,¹³³ cuyos nombres son famosos, o en la costa calabresa, S. Maffeo del Cilento,¹³⁴ Amantea,¹³⁵ Viestris¹³⁶ y Peschici.¹³⁷ Este último, centro activo de construcción de barcos, según los documentos napolitanos de la Sommara, nunca se encontraba ocioso, tanto más que cuenta con la clientela de los constructores navales ragusinos. Desde sus orillas se botan grandes naves: en julio de 1572, una de 6 000 *salme*, es decir, 750 toneladas.^{137bis}

Pobladas o no, estas provincias marítimas están situadas en su mayor parte al norte, a lo largo de las penínsulas del Mediterráneo, y en general cerca de montañas boscosas. Por su

aridez, las montañas meridionales siempre han sido pobres en bosques, y, como consecuencia, en construcciones navales. Sin los montes que se encuentran excepcionalmente cerca de Bugía, no hubiera podido surgir una marina bugiota en los siglos XII y XIV, marina que encontró todavía activa Ibn Khaldun. ¿Acaso no fue la disminución de las reservas forestales del Líbano lo que constriñó la vida marítima de la costa siria? En Argel, no solamente había que hacer venir del extranjero los marinos, sino también la madera de construcción para los barcos, a pesar de la utilización de los bosques situados detrás de Cherchell; los remos se importaban de Marsella.

Podemos decir de dónde procedía la madera de construcción en cada uno de los mundos marítimos prósperos (ya a la vista de documentos como la contabilidad de los arsenales —cuando se conservan—, como en el caso de Liorna y de Venecia; ya por la tradición o por ciertos rasgos del arte náutico). Ragusa, especializada como Portugal en la construcción de barcos de carga, encuentra su madera de los robledales del Monte Gargano (también se le llamaba Sant'Angelo). Como lo hace notar un tratado de 1607,¹³⁸ a ello debían la superioridad sobre los portugueses, que si hubieran poseído a su vez un monte Sant'Angelo, habrían construido los más bellos galeones del mundo. Los caramuzales turcos se fabricaban con gruesos tablones de plátano, excelente madera que se conserva muy bien en el agua.¹³⁹ Para estar bien construidas y para que duren bastante, las galeras deben emplear distintas maderas, según la pieza a la que se destinen: encino, alerce, pino, olmo, abeto, haya, nogal, etcétera.¹⁴⁰ Los mejores remos se hacían con la madera que venía de Narbona por el Aude y su canal.¹⁴¹ Podrían multiplicarse los detalles; podríamos, por ejemplo, copiar aquel diario de ruta de un ragusino que viajó por la Italia del sur en busca de madera para

la reconstrucción de una nave, de abril a agosto de 1601;¹⁴² o los documentos relativos a las talas que se autorizaron y luego se revocaron a los españoles en los bosques de Toscana,¹⁴³ o a las compras que realizaba Génova también en Toscana,¹⁴⁴ o Barcelona en Nápoles,¹⁴⁵ aunque Barcelona se proveía ante todo de los robles y pinos del Pirineo catalán, reputados de excelente calidad para la fabricación de galeras.¹⁴⁶ O buscar contratos como el que firma, con la Sommaria, Pier Loise Summonte, *fornitore delle galere regie* (que se construían en Nápoles), contrato por el que se compromete a conducir de Calabria a Nápoles la madera que hará cortar en los bosques de Nerticaro, Ursomarso, Altomonte, Sandonato, Policastrello...¹⁴⁷

Es evidente que lo importante es el conjunto, no la excepción. Esa terrible sed de madera que se adivina al leer los documentos de Venecia o los de España, esa deforestación general en el occidente y en el centro del Mediterráneo que se acusa sobre todo en Sicilia y en Nápoles (precisamente donde convergieron los grandes esfuerzos de los constructores de la flota de Felipe II). Faltaba, sobre todo, el encino indispensable para construir toda la quilla de las naves. Desde finales del siglo XV, esta madera empezó a escasear extraordinariamente en los territorios de Venecia, que tomó una serie de medidas draconianas para asegurar la deforestación y preservar lo poco que aún quedaba de los bosques.¹⁴⁸ El problema fue haciéndose cada día más grave y angustioso para la señoría durante el siglo siguiente. Italia tenía aún importantes reservas; pero durante todo el siglo XVI se hicieron allí grandes talas. Aunque la deforestación hizo rápidos progresos, el monte Sant'Angelo era considerado, por ejemplo, como una preciosa excepción. Los turcos estaban en mejores condiciones: disponían de los vastos e inagotables bosques del Mar Negro y, en Mármara, los del golfo de Nicomedia (Ismit),¹⁴⁹ casi enfrente del arsenal de

Constantinopla. Después de Lepanto, Venecia hizo toda clase de gestiones cerca de la Liga a fin de que diera muerte, pura y simplemente y a pesar del cuantioso valor que representaban, a todos los prisioneros turcos que sabían algo del oficio del mar: capitanes de galeras, corsarios, “oficiales” y gente de tripulación. Venecia temía que los turcos, por no carecer de madera ni de dinero, pudieran reconstruir fácilmente su flota. Si podía *rihaver li homini*, la flota turca volvería pronto a dar guerra;¹⁵⁰ el único elemento insustituible era el hombre.

Los marinos mediterráneos habían adquirido gradualmente el hábito de ir a buscar lejos lo que no podían encontrar en sus propios bosques. En el siglo XVI, la madera nórdica llegaba a Sevilla por barcos enteros, en troncos o aserrada. Para la construcción de la Armada Invencible, Felipe II trató de comprar, y desde luego hizo marcar en Polonia, los árboles destinados a cortarse y transportarse. Con el fin de destinar al arsenal todas las reservas de su territorio, Venecia acabó por resignarse a derogar los reglamentos que prohibían formalmente a todos sus súbditos la compra en el extranjero no sólo de madera, sino de quillas de naves que se acababan de habilitar en la propia Venecia, y aun los barcos enteramente terminados. Así, entre 1590 y 1616, le llegaron 11 barcos de Holanda; siete, de Patmos; cuatro, del Mar Negro; uno, de Constantinopla; uno, del País Vasco, y uno, del estrecho de Gibraltar.¹⁵¹ No hay duda de que esta carencia de madera nos brinda una de las grandes explicaciones de la evolución de las técnicas y de las economías marítimas en el Mediterráneo.¹⁵² No es ajena a la reducción de los tonelajes, al aumento de los costes de producción y al éxito de los competidores del norte. Pero también otros factores han tenido su parte, entre ellos el movimiento de los precios y el alto coste de la mano de obra, pues no todo podía depender de la materia prima.¹⁵³

En todo caso, si al principio la vida marítima se organizó siempre en las proximidades de las montañas litorales no fue así solamente debido a sus bosques, sino también gracias a que éstos presentan en la orilla norte del Mediterráneo una barrera natural que ofrece numerosos abrigos¹⁵⁴ contra el implacable viento del norte, ese gran enemigo de la navegación mediterránea. “Hazte a la vela con el viento joven del sur o con el viento viejo del norte”, dice un proverbio del Egeo.¹⁵⁵

Por otra parte, estas montañas dirigen su emigración, naturalmente, hacia el mar, hacia la tentadora llanura de agua que a menudo es el mejor camino y a veces el único, de un punto a otro de la costa.¹⁵⁶ Se establece, pues, una asociación entre la vida marítima, por una parte, y la economía montañesa, por la otra. Ambas se influyen y se complementan.¹⁵⁷ De ahí la asombrosa asociación de la labranza, los huertos y la pesca, es decir, de la vida agrícola y marinera. En la isla dálmata de Nijet, cuenta un viajero que todavía hoy el trabajo de los hombres se divide entre la tierra y la pesca. Y lo mismo ocurre en las otras islas dálmatas.¹⁵⁸ Idéntica situación encontramos en Pantelaria, donde a la pesca, los viñedos y las granjas se añade la crianza de una excelente raza de mulos... Sabia fórmula de vida, acorde con las viejas tradiciones marítimas del Mediterráneo, que combinan los escasos recursos de la tierra con los escasos recursos del mar. Todavía hoy, cuando este nexo se rompe, es a costa de provocar un verdadero drama social: los pescadores griegos de la región de Pelion, “cada vez más exclusivamente vinculados al mar, deben renunciar a su huerto y a su choza y transportar a su familia a los barrios del puerto”. Pero, al salir del ambiente de su antigua vida equilibrada, van a engrosar las filas de los pescadores furtivos que sólo pescan con dinamita, a pesar de las prohibiciones gubernamentales,¹⁵⁹ y es que el mar no es, por sí solo, lo bastante rico para alimentar a sus hombres.

Tampoco la tierra, en aquellas pobres montañas, y ésta es precisamente la razón del importante papel que han desempeñado las viejas aldeas rurales en la evolución económica de las costas vecinas. Dominando las aguas catalanas hay viejas aldeas cuyas blancas casas se columbran de lejos entre los árboles; estos aldeanos son los que han abancalado las faldas del gran macizo, perpetuando sus obras maestras de horticultura. A cada una de estas aldeas de arriba corresponde abajo un pueblo de pescadores, a veces pequenísimos, casi construido sobre las aguas: Arenys de Mar, al pie de Arenys de Munt, Caldetas, al pie de Lievaneres; Cabrera, al pie de Cabries.¹⁶⁰ Lo mismo ocurre en la ribera genovesa, donde las viejas aldeas de lo alto tienen sus abras de pesca, sus *scala*, a la orilla del mar;¹⁶¹ cientos de ejemplos de esta misma asociación con un continuo ir y venir de borriquillos de uno a otro nivel se encuentran en Italia y en otras partes. Y es que la aldea marítima, de fecha más reciente, es una creación del pueblo rural, al que permanece íntimamente asociada. Este hecho tiene su explicación y su razón de ser en la economía de los macizos costeros, a cuya azarosa existencia muchas veces no proporciona abundancia ni siquiera la asociación de los dos poblados: en Rosas o en San Felú de Guixols, en Cataluña, a orillas de un mar bastante rico en pesca, no hace todavía mucho tiempo (1938) era característico que los víveres se pudiesen comprar en el mercado en cantidades muy reducidas: un puñado de legumbres, un cuarto de pollo... Por muy sonriente que sea allí la Naturaleza, abundan demasiado los catalanes afanados en la búsqueda del pan cotidiano.¹⁶² Es esto lo que los empuja al mar, como a los vecinos de Cassis, marinos y piratas eventuales que en 1543 culpaban a la pobreza que los obligaba “a traficar con el mar y dedicarse a la pesca, no sin gran riesgo y peligro para ellos”.¹⁶³ Así han brotado, de la miseria de un *hinterland* pelado y casi siempre montañoso, miles de aldeas

de la costa mediterránea.

Las metrópolis

Pero las poblaciones marítimas, células básicas, no bastan por sí solas para crear una región viva del mar. Les falta el apoyo insustituible de una gran ciudad que las provea de mástiles, de brea, de telas para las velas, de aparejos, cordelería y de capital; una ciudad con sus establecimientos de mercaderes, sus fletadores, sus aseguradores y todas las múltiples formas que ofrece un medio urbano. Por ejemplo, sin Barcelona, es decir, sin el concurso de sus artesanos, de sus mercaderes judíos, de sus soldados aventureros y de los mil recursos del barrio de Santa María del Mar, se comprendería mal el auge marítimo de la costa catalana. Esta gigantesca empresa ha exigido la intervención, el insustituible codo a codo, el imperialismo de la gran ciudad. La costa catalana despertó a una vida marítima *históricamente* visible en el siglo XI. Pero su expansión no comenzó hasta dos siglos más tarde con el desarrollo mismo de Barcelona. Desde entonces, y a lo largo de tres siglos, el cortejo de naves que salían de los pequeños puertos de la costa catalana no cesó de animar con su ajeteo la playa barcelonesa, adonde venían a atracar además los veleros de las Baleares, los barcos de Valencia (siempre un poco rivales), los balleneros vizcaínos y los navíos de Marsella y de Italia, clientes permanentes. Bien; pero cuando Barcelona perdió su independencia, cuando sucumbió después de larga lucha contra Juan de Aragón, cuando perdió sus libertades y cuando, 20 años después, en 1492, perdió su *judería* —acontecimiento no menos grave—; en fin, cuando sus capitalistas fueron renunciando poco a poco a los negocios arriesgados para anteponer a ellos las rentas regulares de la *Taula de Cambi*,¹⁶⁴ o sea la compra de tierras cercanas a la ciudad;

cuando ocurrió todo esto, vino, al mismo tiempo, la decadencia de la gran ciudad mercantil y de la costa catalana unida a su vida. Hasta tal punto, que el comercio catalán desapareció prácticamente del ámbito mediterráneo, y el litoral del condado, indefenso, fue devastado, por los corsarios franceses primero — durante las guerras entre los Valois y los Habsburgo— y más tarde por los corsarios argelinos, no menos peligrosos, y que llegaron a establecerse casi de un modo permanente en las soledades del delta del Ebro.

Marsella, Génova o Ragusa jugaron un papel idéntico al de Barcelona con respecto a los pequeños puertos vecinos. Y se da el caso a veces de que la metrópoli no está propiamente en la costa que de ella depende;¹⁶⁵ tal es el caso de Venecia con relación a la costa de Istria, al litoral dálmata y a las distantes islas griegas; y tal fue también, hasta cierto punto, el caso de Marsella, en la medida en que ésta atrae hacia sí, además del mundo agitado de las costas provenzales, que está enteramente a su servicio, una gran parte de los marinos aventureros del cabo Corso. O el caso de Génova, utilizando los transportes ragusinos... La fuerza de estos centros de atracción, a veces efímeros, es tanto más comprensible cuanto que los pueblos marineros, lo mismo en el Mediterráneo que en otras partes, son esencialmente vagabundos, propicios a las emigraciones y a las mudanzas. Y esto es así en todo tiempo y lugar. En 1461, el senado veneciano se inquieta por la escasez de marineros y grumetes y pide información: “los marinos se van a Pisa... donde se les paga bien... con lo que nosotros perdemos y otros salen ganando”. Buena parte de estos marineros escapan porque tienen deudas o han sido condenados a pagar fuertes multas por los *Cinque Savii* o el *Signor de nocte*, es decir, la Policía nocturna de Venecia.¹⁶⁶ Como consecuencia de una disputa legal en 1526, ha llegado hasta nosotros la contabilidad de la nave *Santa*

María de Begoña, que había navegado por el Atlántico, permanecido en Cádiz por algún tiempo y tocado en Lisboa y en la isla de São Tomé antes de alcanzar la isla de Santo Domingo, con un cargamento de esclavos negros.¹⁶⁷ Esto nos aleja de las aguas del mar interior, pero entre los marineros y grumetes a bordo encontramos griegos, gente de Lipari, de Sicilia, de Mallorca, de Génova, de Savona, un tolonés... ¡qué reunión de aventureros! En 1532 se oyen quejas parecidas en La Haya: los marineros, “prestos siempre a cambiar de sitio”, abandonan Holanda y la región de Zelanda para marcharse a Lúbeck.¹⁶⁸ En 1604, un grupo de marineros venecianos, “no pudiendo continuar en los navíos de la señoría a causa de sus bajos salarios”, escapaban a Florencia, y, sin duda, también a Liorna.¹⁶⁹ Hechos cotidianos de menor importancia, pero que, en determinadas circunstancias, se multiplican y pueden llegar a indicar que se preparan cambios a gran escala.

Los altibajos de la vida marítima

Esas migraciones sin cesar reiniciadas y siempre activas acaban de explicar, en general y de una manera harto simple, la vida de los sectores marítimos. Independientemente de las condiciones esenciales para su fundación —condiciones geográficas y humanas, sin las cuales no hubieran sido posibles—, están vinculadas a la vida general del mar y vegetan, mueren, renacen, se animan según los dictados de esta vida general.

Tomemos una vez más el ejemplo de Cataluña; es claro que un hecho exterior, un impulso venido del exterior intervino —y no, por cierto, en pequeña parte— en su nacimiento. Gracias a las lecciones y enseñanzas recibidas de los inmigrantes italianos, genoveses y pisanos, a partir del siglo XI, Cataluña nació a la

gran vida del mar, dos siglos antes de la gloriosa época de Pedro el Grande (Pere lo Gran). Ahora bien, tarde o temprano, lo que la gran historia da, ella misma lo quita. Sabemos que la decadencia catalana, ya perceptible en el siglo XV, se hizo ostensible en el XVI. Su vida marítima se reducía entonces a los viajes de sus barcos hacia Marsella, y de las Baleares rara vez llegaba una nave hasta Cerdeña, Nápoles¹⁷⁰ o Sicilia, y a veces hasta los presidios del África. En las postrimerías del siglo XVI se reanudaron algunos viajes entre Barcelona y Alejandría de Egipto. Pero hasta entonces era tal la paralización de la costa catalana, que cuando Felipe II, en el Gran Consejo de 1562, había resuelto emprender grandes armamentos marítimos, se vio obligado a pasar los pedidos a los talleres de construcciones navales de Italia: para tratar de infundir nueva vida al arsenal de Barcelona tuvo que mandar venir especialistas de Génova; es decir, de los astilleros de San Piero d’Arena...¹⁷¹

Estas bruscas decadencias, tan frecuentes en el Mediterráneo, donde tantos pueblos de marinos se han pasado la antorcha unos a otros, se explican, generalmente, de este modo: las provincias marítimas del Mediterráneo, poco ricas, poco abundantes en hombres, no pueden mantener largo tiempo lo que llamamos periodos de prosperidad y que no son, en realidad, sino periodos de trabajo y de usura. La vida marítima es en gran parte una vida proletaria a la que echan a perder la riqueza y su compañero, el ocio; en 1583, un proveedor de la flota veneciana dijo que el marino es como el pescado: no puede estar mucho tiempo fuera del agua sin corromperse...¹⁷² Además, desde que se presenta un signo cualquiera de desgaste, en seguida lo explota y lo agrava, por lo general, la competencia.

La presencia de los “balaneros” vizcaínos en el puerto de Barcelona, durante los primeros años del siglo XIV, es ya un

índice temprano de este desgaste y de esta competencia. Otro fue, en la historia de Génova, la multitud de barcos de carga y de marinos de Ragusa que en el siglo XVI acuden a ponerse al servicio de la Dominante. Los que con ello salían perdiendo eran los marinos del cabo Corso y de las costas genovesas... Pero esta inaudita fortuna agotó, a su vez, las fuerzas demasiado pródigas del pequeño mundo ragusino, esta costa de unos cuantos kilómetros, flanqueada por algunas islas sin importancia. Entre 1590 y 1600 bastaron unos pocos incidentes para comprometer una prosperidad hasta entonces desbordante.

Esto no quiere decir, por lo demás, que los periodos de depresión borren siempre la vida marítima y la hagan desaparecer por completo de regiones, hasta la víspera privilegiadas. Pero esta vida cae en una especie de sopor, en espera de días mejores, ya que, bajo su forma profunda de humilde vida cotidiana, es poco menos que indescriptible. Así se abotargaron las costas de Siria y de Cataluña durante el siglo XVI, al mismo tiempo que se reavivaba la actividad de los marinos sicilianos, napolitanos, andaluces, valencianos y mallorquines. En lo que a estos últimos se refiere, es evidente el nexo entre su decadencia y la presión destructora de los corsarios berberiscos. Aunque no se lanzara ya por las rutas habituales, la marinería mallorquina siguió viviendo y alimentando un activo cabotaje. Las rápidas fragatas de los corsarios que a finales de siglo vemos surgir en Alicante, en Almería —este viejo centro marítimo—, como los instrumentos eficaces de las revanchas sicilianas, no surgen pues, de la nada.

Sólo algunos hechos menores señalan esta vida silenciosa, en el trasfondo de la historia. Ya hemos mencionado antes que los pescadores de coral de Sicilia y los de Trapani se arriesgaban siempre hasta los bancos de la costa africana, a despecho de los piratas berberiscos. Los documentos del consulado de Francia en Túnez, creado en 1534, hablan frecuentemente de barcos

sicilianos y también de pequeños barcos napolitanos.¹⁷³ En cambio, es bastante curioso notar la ausencia de pescadores de coral napolitanos —los de Torre del Greco, entre otros— en los bancos de Cerdeña, adonde solían dirigirse en el siglo XV. ¿Hubo grandes razones que expliquen esta ausencia? Tal vez no, pues los barcos napolitanos no faltaban en Roma, en Civitavecchia, en Liorna y en Génova.

Las *balancellas*, las barcas y los bergantines hormigueaban en el litoral del sur ibérico, en dirección a las costas del norte de África. Un documento de 1567 señala la presencia en Argel de una serie de marinos valencianos, que probablemente iban allí a comerciar, puesto que allí eran libres.¹⁷⁴ A finales de siglo, otros valencianos se entregaban a la azarosa industria de las evasiones de cautivos de las mazmorras de Argel. Algunos de estos informes superan en belleza a los más bellos relatos de Cervantes.¹⁷⁵

En suma, la muerte aparente de un sector marítimo no es más que un cambio de ritmo en su vida. Alternativamente, pasa del cabotaje a las travesías largas, o, si se quiere, de la vida sin historia a la vida histórica, sustrayéndose casi totalmente a nuestra vigilancia y a nuestra curiosidad cada vez que retorna a su existencia oscura. Y todo ocurre como si una ley regular hubiera determinado el ciclo de la vida de los pueblos y del mar.

III. LAS ISLAS¹⁷⁶

Las islas del Mediterráneo son mucho más numerosas, y sobre todo mucho más importantes, de lo que, por lo general, se supone. Algunas de las mayores —Cerdeña, Córcega, Sicilia, Chipre, Candía, Rodas— son, por su extensión, continentes en miniatura. Otras, menos extensas, forman con sus hermanas

archipiélagos, familias de islas. Pequeñas o grandes, su importancia proviene de que son indispensables escalas a lo largo de los caminos del mar y de que forman entre sí, y a veces entre ellas y el continente, aguas relativamente tranquilas, siempre preferidas por la navegación. Al este, por ejemplo, se encuentra el archipiélago Egeo, disperso en el mar hasta el punto de confundirse con él;¹⁷⁷ en la región media del Mediterráneo tenemos el grupo de islas comprendidas entre Sicilia y el África; al norte, las islas jónicas y dálmatas, que se extienden a lo largo del litoral balcánico como un convoy de buques en cuya popa ondease el pabellón de San Marcos. Aunque más bien que de una, debiéramos hablar de dos flotillas de islas: una en el Jónico, de la que forman parte Zante, Cefalónica, Santa Maura y Corfú; la otra en el Adriático, formada por las islas dálmatas entreveradas después de Meleda y Lagosta, hacia el sur, hasta llegar a las de Quarnaro, Veglia y Cherso, junto a Istria, por el norte. Entre los dos convoyes, el jónico y el dalmata, queda un espacio intermedio bastante extenso, que comprende la inhóspita costa de Albania y el pequeño territorio de Ragusa. Pero la cadena de estas islas, engarzadas como eslabones, lleva de Venecia a Creta, y de Creta arranca, como es sabido, una gran ruta comercial que, pasando por Chipre, va hasta las costas de Siria. En torno del gran eje de su poderío, estas islas constituyen una verdadera flota inmóvil de Venecia.

No son menos importantes los grupos de islas del mar del oeste: en las proximidades de Sicilia tenemos la isla de Stromboli, las islas de Sotavento, las Lipari y, más al norte, el archipiélago toscano, donde a mediados del siglo XVI edificó Cosme de Médicis la fortaleza de Porto Ferraio en la isla de Elba; a lo largo de las costas de Provenza, las islas de Hyères, las islas del Oro; más hacia el oeste, en medio de las grandes soledades marinas, está el archipiélago de las Baleares, que

agrupa las islas de Mallorca, Menorca, Ibiza —la isla de la sal— y el difícilmente accesible peñón de Formentera. Este archipiélago ha tenido siempre una importancia decisiva; todo un sector de la historia del mar gira en torno suyo.

Tales son las grandes y las medianas islas del Mediterráneo. Sería un vano esfuerzo enumerar las otras, las pequeñas y las minúsculas (aunque algunas de ellas sean muy célebres, como son, por ejemplo, la isleta de Argel, las de Venecia, Nápoles y Marsella), pues no hay una sola porción del litoral mediterráneo, por muy limpio que su contorno aparezca dibujado en los mapas, que no se halle flanqueado por gran número de islotes y rocas.¹⁷⁸ A limpiar las costas de Sicilia de los corsarios que acechan la ocasión para renovar sus provisiones de agua potable, se le llama en la correspondencia de los virreyes de Sicilia “limpiar las islas”, es decir, vigilar los puntos de anclaje de docenas de islotes que eran otros tantos nidos para las clásicas emboscadas.

¿Mundos aislados?

Todas estas islas, pequeñas o grandes, cualquiera que sea su forma o situación, constituyen un medio humano coherente, en la medida en que pesan sobre ellas limitaciones análogas que las colocan a la par muy en retraso y muy adelantadas con relación a la historia general del mar; que las sitúan, siempre, de modo brutal, entre esos dos polos opuestos: el arcaísmo y la novedad. Tomemos Cerdeña como ejemplo intermedio: a pesar de sus dimensiones, esta isla no ha desempeñado ningún papel decisivo en la vida mediterránea, por más que otra cosa digan los geógrafos de la época y los cronistas sardos de todos los tiempos. Para ello, Cerdeña está demasiado mar afuera, demasiado

perdida en el mar, demasiado alejada de los contactos enriquecedores que, por ejemplo, mantiene Sicilia con la península itálica y con el África. Además, es una isla demasiado montañosa, demasiado fraccionada por sus relieves, hostiles a la circulación y, por último, prisionera de su pobreza.¹⁷⁹ Vive esencialmente de sus propios recursos. Es un continente, un mundo aparte, con su lengua,¹⁸⁰ sus costumbres, su economía arcaica, su vida predominantemente pastoril —la misma que conociera ya en tiempos de Roma—. Tantas veces se ha señalado el arcaísmo de las islas —el de Cerdeña, entre otras—, su invencible tendencia de conservar durante siglos las formas viejas de la civilización y la miscelánea de su folclore, que parece inútil insistir sobre el tema.¹⁸¹ Sabemos, por ejemplo, que Quíos, isla que pertenecía a Turquía desde 1566, conservó activa durante largo tiempo su cristiandad católica, llegando a merecer el título de la “pequeña Roma” de Levante.

Pero al mismo tiempo, y en contraste con ese relajamiento, cuando las islas entran en contacto con el mundo exterior, de tiempo en tiempo, lo hacen de un modo brusco; como por descargas eléctricas. Muchas veces, por un cambio casual de dueño o de fortuna; entran entonces de golpe y porrazo en un nuevo tipo de vida y de civilización; las costumbres, las modas e incluso la lengua, que sus habitantes han sido capaces de almacenar y conservar intactas durante largos siglos, quedan en pie como el testimonio vivo de revoluciones abolidas. Y es que el “aislamiento de las islas” es una verdad muy relativa. Tal vez sea cierto que el mar que las rodea las separa del resto del mundo más que otro medio cualquiera, cuando realmente quedan al margen de los circuitos de la vida marina. Pero cuando no ocurre así, sino que, por una u otra razón (razones con frecuencia procedentes de fuera y gratuitas), forman parte como un eslabón de estos circuitos, ocurre todo lo contrario: se

enlazan activísimamente a la vida exterior y llegan a estar mucho menos separadas y “aisladas” de ella que ciertas montañas apenas unidas al mundo exterior por cualquier desfiladero infranqueable.

Volviendo al ejemplo de Cerdeña, vemos que en la Edad Media se encuentra dentro del circuito de Pisa primero, y después del de Génova, despertando una solicitud muy interesada a causa de sus minas de oro. En los siglos XIV y XV se apodera de esta estación de tránsito la expansión catalana. Alghero, en la costa occidental de Cerdeña, es un islote lingüístico donde todavía hoy se habla catalán y donde los eruditos señalan una curiosa arquitectura hispano-gótica. En el siglo XVI, y sin duda desde antes, esta isla era la principal exportadora de quesos del Mediterráneo.¹⁸² Y ello le valió entrar en contacto con el resto del mundo occidental, pues desde el puerto de Cagliari exporta su queso *cavallo* o *salso* por barcos y galeones enteros a la cercana Italia, a Liorna, a Génova, a Nápoles e incluso a Marsella, a pesar de la competencia de los quesos de Milán o de la Auvernia y hasta de los de Barcelona. Otro camino de este contacto con la vida mediterránea en el siglo XVI era la constante amenaza de sufrir los ataques de la piratería berberisca. Piratería no siempre victoriosa, como lo demuestran los casos de capturas de corsarios, poco numerosos, por lo demás. Mucho más numerosos eran los sardos, pescadores o habitantes de la costa, a quienes los berberiscos raptaban anualmente y que pasaban a engrosar las filas de los desgraciados cautivos o de los ricos renegados de Argel.

Cerdeña, a la que podemos describir como una isla encerrada en sí misma y casi impenetrable, ha tenido con mucha frecuencia, sin embargo, ventanas abiertas sobre el exterior. Tanto llegó a engarzarse con el mundo exterior, que a veces podemos descubrir desde ella, como desde una atalaya, la

historia general del mar. P. A. di S. Filippo ha encontrado en los archivos de Cerdeña interesantes documentos sobre el precio de los esclavos musulmanes en Cagliari durante el siglo XVI,¹⁸³ y que revelan que, después de 1580, los precios se derrumbaron coincidiendo con un aumento considerable de la oferta de esclavos en el mercado de dicho puerto; y es que, antes de 1580, sólo se vendían en la isla algún que otro berberisco de los arrojados a sus playas como náufragos o que residían allí por haber caído en manos de los isleños en algunas de sus incursiones.¹⁸⁴ Después de 1580, los cautivos vendidos en subasta tenían ya otro origen: los llevaban a la isla los barcos corsarios de los cristianos, sobre todo las ligeras y rápidas fragatas de Almería y Alicante, que hacían escala en Cagliari. En Cerdeña se representa, de este modo, el cambio decisivo operado alrededor del año 1580, por el renacimiento de la piratería cristiana activa, una especie de contrapiratería que tenía sus centros sensibles en las Baleares, el sur de España, Nápoles y Sicilia. Cerdeña nos relata a su manera esta gran historia. Se nos dirá que quien puede hablar como testigo de mayor excepción es Cagliari y no Cerdeña, y que Cagliari es algo muy aparte, que se halla al margen y mira hacia el mar, dando la espalda al resto de la isla... Pero esto es, a la vez, mentira y verdad; porque Cagliari, que es, a pesar de todo, una ciudad sarda, está vinculada a la cercana planicie, a las montañas y al conjunto de la isla. Su misión es, a la vez, servir de escala en la ruta de Italia o de España, y gobernar la isla, organizando su economía exterior.

Vidas precarias

Ahora bien, todas las islas tienen ciudades como Cagliari, sensibles a la gran vida del mar y, al mismo tiempo (aunque sólo

sea porque todo el tráfico de importación y de exportación pasa por sus manos), vueltas hacia dentro, hacia ese lado que el historiador, preocupado por los textos de la gran historia, no advierte al principio: su vida retraída e inquieta, su biología en vaso cerrado, que los naturalistas han señalado desde hace mucho tiempo.¹⁸⁵

No hay una sola isla que no posea, además de sus peculiaridades humanas, sus curiosidades animales y vegetales, de las que tarde o temprano se entera el mundo exterior. En su descripción de Chipre, aparecida en 1580, el R. P. Estienne¹⁸⁶ (que afirma ser descendiente de la Casa Real de Lusignan) describe “las hierbas peculiares y perfumes” de la isla: el *apium* blanco, apio silvestre que se come “confitado en azúcar”; el *oldanum*, que sirve para hacer el licor del mismo nombre; el árbol llamado de Chipre, semejante al granado y que florece en racimos, como la vid, y de cuyas hojas en decocción se extrae el tinte naranja que se usa para colorear las colas de los caballos de los gentileshombres, “cosa que es costumbre ver allí”. Y para nuestra sorpresa, las semillas del algodón, mezcladas con paja picada, sirven de alimento al ganado. ¡Y qué cantidad de hierbas medicinales! Como animales curiosos encontramos “bueyes, asnos y cerdos salvajes” y pájaros “de viña” (hortelanos), los cuales, conservados en vinagre, se importaban en barriles a Roma y Venecia. Pero estos curiosos recursos no se deben considerar nunca como índices de abundancia. Ninguna isla tiene asegurado el mañana. El gran problema en todas ellas, problema jamás resuelto o que se resuelve mal, es poder vivir de sus propios recursos, de su suelo, de sus campos, de sus rebaños; y si no lo logran, abrirse hacia el exterior para obtener ayuda y recursos. Todas, con algunas excepciones (especialmente Sicilia), son mundos hambrientos. El caso extremo es, quizá, el de las islas venecianas de Levante: Corfú,¹⁸⁷ Candía¹⁸⁸ o Chipre,

constantemente amenazadas por el hambre en la segunda mitad del siglo. Para ellas es una catástrofe alimenticia el que los caramuzales no arriben a tiempo con sus providenciales cargamentos de trigo de la Tracia, y que las reservas de trigo y de mijo se vayan agotando en los almacenes de las ciudadelas. Por lo demás, en estas islas levantinas existe un verdadero mercado negro de cereales; de ahí las innumerables prevaricaciones de funcionarios que nos señalan las encuestas.

No en todas partes es tan grave y precaria la situación.¹⁸⁹ No obstante, las Baleares apenas pueden alimentar a sus ciudades comerciales o militares.¹⁹⁰ Además, el cultivo del suelo estaba en estas islas poco adelantado: el despedregamiento de los campos de Menorca, en la planicie situada detrás de Mahón, no terminará hasta el siglo XVIII.¹⁹¹ Había que contar, pues, con las importaciones de cereales procedentes de Sicilia, e incluso del norte de África. Las rentas de Menorca eran tan pobres, que ordinariamente su obispo no se decidía a vivir en la isla. Una situación parecida se daba en Malta. A pesar de los numerosos privilegios que permitían a la isla importar trigo a la vez de Sicilia y de Francia, la historia de Malta es siempre la de un pequeño mundo angustiado por el problema del avituallamiento, hasta el punto de que, al venir el verano, las galeras de los Caballeros apresaban frecuentemente a los navíos cargados de trigo, al salir de los *caricatori* sicilianos, ni más ni menos que los corsarios de Trípoli...

Las islas no sólo vivían amenazadas endémicamente por el hambre, sino también por el propio mar, eternamente belicoso, y que lo fue más que nunca en estos mediados del siglo XVI.¹⁹² Las Baleares, Córcega, Sicilia y Cerdeña, para no hablar más que de las ya conocidas, eran literalmente plazas sitiadas. Vivían pendientes de la defensa, dedicadas a construir torres de atalaya que señalaran a tiempo la aparición de corsarios o de barcos

sospechosos, a levantar, reforzar y artillar las fortificaciones, bien trayendo las piezas de fuera, bien encargando a los fundidores de fabricarlas sobre el terreno, por los procedimientos harto simples empleados para la fundición de campanas...¹⁹³ Finalmente, en cuanto venía el buen tiempo, y con él la estación propicia para las operaciones, había que disponer de la necesaria guarnición de tropas de refuerzo. No era, pues, un problema fácil para España conservar la posición de Cerdeña, ni siquiera de una isla tan próxima como Menorca.¹⁹⁴ Después del saqueo de Mahón en 1535, Carlos V previó la posibilidad de evacuar la población de Menorca, trasladándola a Mallorca.¹⁹⁵ No menos trágico es el caso de la isla de Elba, en el archipiélago toscano. Brutalmente sorprendida, en el siglo XVI, por el avance de los corsarios berberiscos, habíase convertido en una frontera marítima constantemente asediada por el enemigo. Sus ciudades costeras —entendiendo por tales las grandes aldeas del litoral— se disolvieron por sí mismas durante estos años. La población se vio obligada a huir hacia las montañas del interior, hasta el día en que Cosme de Médicis emprendió, en 1548, la fortificación de Puerto Ferraio.

Estas inferioridades latentes explican la pobreza de la historia que generalmente se aloja en el corazón de todas las islas, aun de las más ricas. Con mayor razón que en otras partes, en Córcega y en Cerdeña, donde ya hemos puesto de manifiesto el triunfo de una economía pastoril harto primitiva, y en toda la región alta de Chipre, en la que, como en las montañas de Creta, se extiende una de las tierras de nadie más características del Mediterráneo, refugio de pobres, de bandidos y de prófugos... Hasta en el interior de Sicilia, de la rica Sicilia, nos encontramos con un país sin caminos, con ríos sin puentes y con una ganadería tan pobre y con ganado de tan baja calidad, que para mejorarla hubo que recurrir en el siglo XVI a importar

Las islas, en los caminos de la gran historia

Vida precaria, estrecha, constantemente amenazada: tal es la suerte de las islas; su vida íntima, si se quiere. Pero su vida exterior, el papel que desempeñan en el primer plano de la escena de la historia, es de una amplitud que no se esperaría de mundos tan miserables. Aunque puede ser también que la vida exterior, que vemos mejor que la otra, tenga una amplitud que encubra su miseria. La gran historia, en efecto, pasa frecuentemente por las islas; acaso sería más justo, tal vez, decir que se sirve de ellas. Recordemos el papel de puestos de relevo que ocupan en las transferencias de cultivos: la caña de azúcar, que llegó a Egipto de la India, pasó de aquí a Chipre, donde se implantó en el siglo X; de Chipre se transfirió después a Sicilia en el siglo XI, y desde aquí siguió rumbo hacia el oeste (Enrique el Navegante la llevó a Madera, que fue la primera “isla azucarera” del Atlántico; de Madera, este cultivo llegó a las Azores, las Canarias, las islas de Cabo Verde y, por último, a las tierras de América). El mismo papel de puestos de relevo desempeñan las islas en la expansión de la sericultura y en la mayor parte de las difusiones de cultivos, algunas de las cuales son tan complicadas. ¿No fue Chipre, no fue la suntuosa corte de Lucignan, la que en el siglo XV difundió hacia el Occidente, tardando en ello más tiempo del que tarda en llegar a nuestro planeta la luz de ciertas estrellas, aquellas modas procedentes de la antigua y caduca China de los Tang? Sí, los zapatos de punta remangada y las tocas triangulares, que para nosotros marcan con tanta fuerza una época de nuestra historia, que evocan por sí solos la vida un poco alocada de la Francia monárquica y señorial, la de Carlos VI y las *Ricas Horas* del duque de Berry,

todo esto había hecho ya las delicias de los chinos del siglo v... Pues bien, esta lejana herencia llegó al Occidente por conducto de los reyes de Chipre.¹⁹⁷

No debemos maravillarnos de cosas como ésta. En el camino de las poderosas rutas marítimas, las islas participan en las grandes relaciones. De este modo, un sector de la gran historia se sobreañade siempre a su vida cotidiana. Su economía sufre regularmente las consecuencias, incapaz como es, por su pobreza, de resistir a ciertos estímulos de esta vida de grandes relaciones. ¡Cuántas islas fueron invadidas de este modo por cultivos foráneos que no tienen razón de ser sino en relación con el mercado mediterráneo, y aun con el mercado mundial! Estos cultivos destinados a la exportación amenazan con frecuencia el equilibrio de la vida insular; a menudo son responsables de las hambres de que ya hemos hablado. Podemos ver esto con gran claridad en el ejemplo acrecentado de las islas del “Mediterráneo atlántico”: Madera, las Canarias, São Tomé, todas las cuales han sido literalmente asoladas por el monocultivo invasor de la caña de azúcar. Como lo será más tarde el Brasil colonial del nordeste. Madera, que al principio era una isla cubierta de árboles (como su nombre lo indica), perdió rápidamente la mayor parte de su larga envoltura forestal, por culpa de los ingenios de azúcar y de sus exigencias de combustible. Y esta revolución se hizo únicamente en interés de una Europa que exige el precioso producto, y no en provecho de los propios insulares. Pues lo malo de la caña de azúcar es que allí, donde se instala, desaloja a cualquier otro cultivo o reduce automáticamente el espacio destinado a los cultivos normales de víveres. Devastadora de antiguos equilibrios, esta recién llegada era tanto más peligrosa cuanto que la sostenía un poderoso capitalismo que, en el siglo XVI, procedía de todos los horizontes, tanto de Italia como de Lisboa o de Amberes. Derribaba todos los obstáculos. Los pueblos insulares

soportaron mal, en general, esta usura vital. En las Canarias, el azúcar seguramente contribuyó tanto como las brutalidades de los primeros conquistadores a la desaparición de los indígenas autóctonos, los guanches, y fue también ella, finalmente, la que impuso la solución de la mano de obra servil, la esclavitud de los beréberes de la costa africana, en la que los corsarios cristianos procedentes de las Canarias hacían verdaderas *razzias* de hombres, y, sobre todo, la esclavitud de los negros de Guinea y de Angola, que espoleada tanto por el azúcar como por las minas, llegaría a mediados de siglo hasta las costas del gran continente americano.

Ejemplos oceánicos. Pero tampoco faltan los ejemplos estrictamente mediterráneos, aunque rara vez hayan sido tan trágicos para los habitantes. Recordemos el cultivo invasor del trigo en Sicilia, isla que era, por lo menos hasta 1590, e incluso bastante después, el Canadá o la Argentina de los mundos occidentales del mar interior. En Quíos fue la almáciga, resina y bebida;¹⁹⁸ en Chipre, el algodón, la viña y el azúcar;¹⁹⁹ en Candía y en Corfú, la viña;²⁰⁰ en Yerba, el olivo. Economías todas impuestas desde fuera, extranjeras y con frecuencia funestas para lo que los alemanes llamarían su *Volkswirtschaft*. Chipre sufrió su prueba en 1572, cuando arrebataron esta isla a Venecia. En tiempos de la señoría, su riqueza eran, además de los viñedos, las plantaciones de algodón y los campos de caña de azúcar, estos últimos mucho menos productivos a causa de las nuevas competencias lejanas. Riqueza; pero ¿de quién? De una aristocracia genovesa cuyas suntuosas mansiones todavía podemos ver hoy en la parte antigua de Nicosia. Esta riqueza no beneficiaba en lo más mínimo a los indígenas, griegos ortodoxos. La conquista turca desencadenó una verdadera revolución social. Un marino inglés nos lo refiere en un curioso testimonio de 1595. Un mercader de Chipre le contó la historia

de la isla, mostrándole los palacios deshabitados y en ruinas de los antiguos señores genoveses y venecianos, a quienes los turcos pasaron a cuchillo en 1571, en justo castigo, dice nuestro testigo, por las increíbles exacciones cometidas por ellos contra sus campesinos.²⁰¹ Por otra parte, en el mismo momento del desastre, los venecianos se han visto abandonados tanto por los griegos del campo como por los de la ciudad. Durante el ataque turco contra Nicosia, en 1570, “los habitantes de todas las condiciones sociales han continuado durmiendo casi todos en sus propios hogares”.²⁰² Es cierto que a la partida de los venecianos siguió un descenso en las exportaciones de algodón hilado o en bruto y una decadencia de los viñedos tan acusada, que Venecia pudo adquirir al malbarato los preciosos odres que sirven para la fabricación del vino, y que se habían hecho inútiles en la isla. Pero esto no quiere decir necesariamente que Chipre declinase. Nada nos indica que la dominación turca haya traído consigo un descenso en el nivel de vida de los habitantes de la isla.²⁰³

Candía y Corfú nos ofrecen materia para análogas reflexiones. En estos casos, como en el de Chipre, imaginémosnos un paisaje deforestado, donde el hombre se ha dedicado exclusivamente a trabajar las viñas, es decir, a producir uvas secas y vinos de Malvasía. En Corfú, la vid emigra de las montañas y colinas para instalarse en las llanuras, *le pianure*, donde su cultivo es más cómodo,²⁰⁴ y desaloja el trigo en provecho propio. Pero en estos monocultivos hay siempre posibilidad de crisis por superproducción o baratura. En Creta, y por mandato oficial, se arrancan las viñas en 1584, entre gritos de cólera que bien podemos suponer. Los perjudicados llegan al punto de declarar que para ellos “no habrá diferencia alguna entre el hecho de ser súbditos de la señoría o del turco”.²⁰⁵ Esta economía *colonial* conoce, evidentemente, éxitos y fracasos. Se

requiere una amplia concatenación de circunstancias para que el sistema funcione adecuadamente, asociando a viticultores, propietarios, marinos, mercaderes y lejanos consumidores. Vinos y uvas eran objeto de un comercio antiguo en un área muy extensa, mercadería de lujo. “Estaba tan emocionado, tan deprimido —dice Bandello de un personaje de sus *Novelas*—, que ella fue a buscarle un vaso de vino de Malvasía...”

Un último ejemplo de monocultivo es el de Yerba, al sur de las costas tunecinas. Así como las islas venecianas eran el reino del vino, Yerba era la isla del aceite. En condiciones mal conocidas, mientras la Tunicia continental había perdido su bosque de olivares, tan extenso en la época de los romanos, Yerba conservaba el suyo; y esta riqueza salvaguardada le valía aún en el siglo XVI una especial importancia.²⁰⁶ Esta isla era una excepción, un oasis de aceite, en medio de los países tunecinos y tripolitanos que, en general y sobre todo hacia el sur, eran el reino de la mantequilla rancia. El aceite de Yerba era excelente, barato y adecuado a todos los usos, incluso para el tratamiento de las telas; un aceite que se exportaba muy fácilmente, como lo hizo notar León el Africano a principios de siglo. Después de 1590, los ingleses iban a buscar a Yerba el aceite que necesitaban, como antes lo había hecho España.

Pero la geografía no señala a Yerba sino como una isla baja, con canales donde se acusan mareas sensibles,²⁰⁷ y la gran historia sólo nos habla de ella como de un campo de batalla donde se desarrollaron los combates de 1510, 1520 y 1560. Pero no nos dice que durante el último de estos combates —el más importante de todos— jugó su papel el aceite. La flota cristiana se había detenido en Yerba, por no poder avanzar hasta Trípoli o por no atreverse a ello. Se dejó sorprender por la armada turca de Piali Pachá, a pesar de saber que ésta se acercaba, porque los navíos cristianos se demoraron más de la

cuenta cargando mercancías, principalmente aceite. Esto es lo que dice el informe del visitador Quiroga después del desastre.²⁰⁸

Sin embargo, cuando no proceden de un monocultivo demasiado destructor, estas actividades en gran escala son la riqueza esencial necesaria para su vida y les ganan una bien merecida reputación. Ibiza es la isla de la sal; también la sal de Naxos es famosa, como su vino, “tanto el blanco como el clarete”;²⁰⁹ Elba es la isla del hierro. Recordemos también Tabarca, la isla del coral, feudo de los Lomellini, isla, por otra parte, de múltiples recursos (exportación de trigo y cueros, así como rescates de prisioneros que encontraron refugio en ella). Y también las famosas pesquerías de la Galita, en la costa berberisca; o las pesquerías de Lisena, isla dálmata de la que según un documento de 1588 se marchan un buen día los bancos de sardinas para instalarse junto al peñón de Pelagosa.²¹⁰ Rodas pudo aprovecharse de su posición, que le garantizó, en tiempo de los Caballeros primero, y luego, a partir de 1522, con los turcos, “el dominio sobre las otras islas, y el almirantazgo del Mediterráneo entero”.²¹¹ Patmos, en el Archipiélago, produjo, a falta de algo mejor, “el pueblo más pendenciero de todos los insulares, después de Samos”; vivía prácticamente del producto de sus rapiñas, tanto sobre los cristianos como sobre los turcos.²¹²

Emigrados insulares

Pero la manera más corriente que tienen las islas para mezclarse con el resto del mundo es organizar emigraciones. Todas las islas (como todas las montañas; muchas islas mediterráneas son, a la vez, montañas) son exportadoras de hombres.²¹³

A riesgo de incurrir en repeticiones, recordemos aquellas emigraciones griegas que afectaron el Archipiélago entero, incluyendo la gran isla de Cándia. De cualquier modo, es dudoso que en el siglo XVI hayan tenido la amplitud que en la isla de emigrantes por excelencia: Córcega. Demasiado rica en hombres, por lo menos en relación con sus recursos, esta isla se despobló en todas las direcciones a la vez; y seguramente no habrá un solo acontecimiento mediterráneo en que no haya estado mezclado un corso.²¹⁴ Había corsos hasta en Génova, la execrada Dominante, pues la necesidad de vivir se imponía a todo... Los había en Venecia. Ya en el siglo XV marchaban a trabajar a las tierras de la marisma toscana, y en el siglo XVI los campesinos de Niolo, por lo menos los que no se prestaban a emigrar a Génova, se iban a colonizar aquellas pestíferas tierras italianas y hasta a Cerdeña, donde con frecuencia hacían fortuna.²¹⁵ En Roma, donde algunos se instalaban como tratantes de ganado, abundaban los corsos,²¹⁶ y sus barcos frecuentaban el puerto romano de Tibre, Civitavecchia y Liorna.²¹⁷ En Argel, los emigrantes corsos pululaban literalmente, sobre todo los Capocorsini. Cuando Sampiero pasó por la ciudad en julio de 1562, durante el dramático viaje que debía llevarlo hasta Constantinopla, todos sus compatriotas se precipitaron al puerto para saludarlo “como a su rey”; así lo refiere un informe genovés.²¹⁸ Debe de haber sido muy popular y amado entre los suyos este Sampiero, enemigo de Génova y amigo de Francia, que fue a implorar al sultán ayuda para sus compatriotas.

Los corsos de Argel, ¿qué eran? Algunos, capataces de forzados; otros, marinos y mercaderes que traficaban en el puerto. Pero más de uno se instaló permanentemente entre los ricos renegados de la ciudad; por ejemplo, Hassan Corso, que fue uno de los “reyes” de Argel. Un informe español fechado en

1568²¹⁹ estima que de los 10 000 renegados que había en Argel, 6 000 eran corsos. A juzgar por algunos documentos genoveses, a finales del siglo la ciudad hervía de intermediarios corsos, agentes eficaces para rescatar cautivos y también agentes oficiosos de potencias extranjeras. Uno de ellos, aquel enigmático Francisco Gasparo Corso, domiciliado en principio en Venecia, y que en 1569 se instaló en Argel, adonde lo había destinado el virrey de Valencia. En el momento crítico de la guerra de Granada sostiene conversaciones con Euldj Alí, tratando de ganarlo para los intereses del Rey Católico. Pero ¿quién era este hombre en realidad, y cuál su verdadero nombre? Todos los datos de aquel tiempo lo describen mal. Se sabe que iba y venía entre Valencia y Argel, en un bergantín cargado de mercaderías autorizadas, es decir, que no figuraban entre el “contrabando”, prohibido por la ley española: sal, hierro, salitre, pólvora, remos, armas... Se sabe que tenía un hermano en Argel, uno o varios en Marsella y otro en Cartagena, y que su correspondencia con ellos abarcaba, por tanto, todo el Mediterráneo occidental. Añadamos como única aclaración que en un acta autorizada por un notario improvisado en las mazmorras de Argel, un cautivo español acusó a Gasparo Corso de dedicarse al contrabando y de ser un agente doble.²²⁰ Sin tratar de dilucidar este pequeño problema —quizá insoluble—, fijémonos solamente por ahora en la dispersión de esta curiosa familia insular en torno del Mediterráneo.

Otros corsos están en Constantinopla, Sevilla y Valencia. Pero lo mismo en el siglo XVII que en nuestros días, su ciudad predilecta era Marsella; ciudad corsa a medias, por lo menos en el puerto, tal como puede comprobarse en los documentos de que disponemos.²²¹

De esta emigración no podemos culpar ni absolver a los gobernantes genoveses de la isla. El hecho indudable en el siglo

XVI es que los corsos soportaban mal el gobierno de Génova. Que tal juicio se fundara o no en la equidad no es una prueba convincente para acusar de todos los males a las intrigas francesas y al oro de los Valois. Lejos de nosotros la idea de negar la evidencia de este lazo entre la isla y Francia, de recusar tantas pruebas concordantes como existen: los frecuentes envíos de emisarios, de fragatas, de pólvora y, por supuesto, de dinero. Francia llevó en Córcega el mismo juego que Cosme de Médicis; con menor consistencia en las ideas, con menos medios, pero con más fortuna. Ahora bien (y esto es lo importante en el debate, y nos lleva de nuevo a nuestro tema): si la política francesa agita, solivianta a los montañeses corsos con una facilidad increíble y casi sin quererlo, fue menos en virtud de planes preconcebidos, que de aquella vital conexión, establecida de una vez por todas entre una Francia entonces rica en espacio y una isla demasiado rica en hombres. Porque Francia se abría a la emigración corsa como el más ancho y el más fructífero de los campos de expansión, mientras que Italia se hallaba demasiado poblada y consideraba, al contrario, a Córcega como una tierra colonizable en interés propio. Esto sin añadir la ventaja que para los corsos representaba la protección del Muy Cristiano, eficacísima en el mar. Los corsos instalados en Marsella convertíanse en súbditos del rey de Francia y, como tales, participaron en la expansión de la ciudad después de 1570. En el siglo XVII había corsos establecidos en el Bastión de Francia, frente a Tabarca, la isla genovesa de los Lomellini, en ese litoral que un documento procedente de estos mismos Lomellini llama “la costa che guardano li Francesi in Barberia”.²²² Es por demás curioso que en esta costa coralífera los corsos se encontraron de nuevo frente a su enemigo, la Dominante, bajo la forma de la fortaleza de Tabarca, ante la cual debería perecer Sanson Napollon en su tentativa de mayo de 1633.

En este mundo del Mediterráneo, tan excesivamente compartimentado, donde la ocupación del suelo deja grandes vacíos —sin contar los del mar—, hay otras islas, además de las verdaderas. Otros mundos casi estrictamente aislados, casi islas —la palabra es evocadora—, como Grecia y otras regiones que, encerradas entre murallas terrestres, no tienen otra salida que el mar. ¿No era una isla, en este sentido, el reino de Nápoles, bloqueado en el norte por la barrera de las montañas que forman sus fronteras con Roma? En nuestros manuales se menciona una isla de Magreb, Djezirat-el-Magreb, la isla de Couchant, entre el océano, el Mediterráneo, el mar de las Sirtes y el Sahara. Un mundo sujeto a los más bruscos de los cambios, como lo señala Émile-Félix Gautier.

Se dirá de la región lombarda que, a su manera, es una isla, una isla continental, enclavada entre los Alpes y los Apeninos, por una parte, y el rústico Piamonte y la zona a medias bizantina de Venecia, por la otra. Asimismo y de análogo modo se dirá, exagerando poco, que toda una serie de islas periféricas, Portugal, Andalucía, Valencia y Cataluña, están unidas a las masas ibéricas por las Castillas. Recordemos que también Cataluña, abierta sobre el mar, ha estado dispuesta siempre a orientarse según soplasen los grandes vientos de la historia, ora hacia Francia, con los carolingios y más tarde en la época de los trovadores y de las cortes de amor, ora hacia el Mediterráneo, en los siglos XIII, XIV y XV; y, finalmente, en el siglo XVIII, hacia las regiones rudas y todavía no industrializadas de la Península... En cuanto a España en su totalidad, Maurice Legendre llega hasta llamarla una “más que isla”, queriendo significar con ello su inaccesibilidad, su irreductible originalidad, su alma encastillada.

Al este, en el otro extremo del Mediterráneo, también es una

isla Siria, este espacio sitiado entre el mar y el desierto, centro de donde todo irradia: los hombres, las técnicas, los imperialismos, las civilizaciones, las religiones. Todo lo ha regado esta región como un buhonero por el mundo mediterráneo: el alfabeto, el arte del vidrio, el colorido púrpura de las telas, los secretos del *dry farming* (en tiempos de los fenicios), es decir, los cultivos de secano; dio emperadores primero a Roma y más tarde a Bizancio, y dominó con sus barcos el mar fenicio, que nos parece casi el primer Mediterráneo de la historia; por último, en 1516 —como en el año 634—, el islam conquistador (los árabes en el siglo VIII, los turcos en el XVI) se posesiona de este mundo decisivo y ello le permite elevarse de golpe hasta el plano de la más grande historia mediterránea.

No cabe duda de que estamos abusando ampliamente a ese respecto de la noción de la insularidad; pero lo hacemos en beneficio de una exposición más clara. Los países del Mediterráneo son, en verdad, colecciones de regiones aisladas entre sí,²²³ que sin embargo se buscan y se atraen constantemente las unas a las otras; de aquí que haya entre ellas un constante vaivén, a pesar de las jornadas de camino o de navegación que las separan; vaivén que el nomadismo de los hombres del Mediterráneo facilita. Pero los contactos que estos hombres establecen son como descargas eléctricas, violentas y discontinuas. Como una fotografía ampliada, la historia de las islas resulta ser la que nos revela la más nítida explicación de esta vida mediterránea, permitiéndonos comprender mejor por entero que cada provincia mediterránea ha podido conservar una originalidad tan irreductible, un perfume regional tan poderoso, en medio de la más extraordinaria mezcla de razas, de religiones, de costumbres y de civilizaciones que jamás haya habido en la tierra.

La vida del Mediterráneo no entraña únicamente en su estela esos fragmentos de tierra que son las islas o esas angostas franjas que son las costas; repercute hasta las profundidades del continente. Confunde con su propia existencia, sin ningún esfuerzo, esos mundos particulares orientados hacia ella, y sobre todo esos vastos bloques de tierra que son las penínsulas. Con mayor razón cuanto que interpone entre sus diferentes masas espacios marítimos que las bordean en frentes extremadamente extensos. Las penínsulas forman otros tantos continentes autónomos: la península ibérica, Italia, la península de los Balcanes, el Asia Menor, el África del Norte, esta última mal separada, en apariencia, del continente africano, pero separada de él, en cambio, por la inmensidad del Sahara. Lo que dijo Théobald Fischer de la Iberia —“es por sí sola un mundo”— puede aplicarse a las otras penínsulas, que son comparables entre sí porque están hechas de los mismos materiales: montañas omnipresentes, altiplanos, llanuras, guirnaldas litorales, cortejos de islas. Porque están fraguadas sobre el mismo plan unitario. Entre sus paisajes, lo mismo que entre sus tipos de vida, se establecen por sí mismas correspondencias. Todas pertenecen a la misma familia. Al conjuro de las palabras Mediterráneo, clima y cielos mediterráneos, surgen en el espíritu brillantes imágenes: todas se refieren a esos grandes bloques terrestres, más o menos engarzados, pero engarzados todos ellos al mar. Por medio de estos países, sobre todo Italia y España, han establecido casi siempre contacto con el mar interior los viajeros de Occidente. Pero no cabe duda de que es un error dejarse llevar de la impresión de estas primeras imágenes, no ver sino estos mundos privilegiados, como si sólo ellos constituyeran el Mediterráneo entero. Porque son lo esencial, pero no son todo.

En efecto. De una península a otra se tienden regiones que

sirven de nexo de enlace: en el golfo de León, el Bajo Languedoc y el Bajo Ródano, esta especie de Holanda; en el Adriático, la Baja Emilia y las Venecias; más hacia el este, al norte del Mar Negro, las regiones esteparias y desnudas que van desde el delta del Danubio hasta la extremidad del Cáucaso; finalmente, por el sur, esa larga franja de costas ciegas, a menudo tan difíciles de abordar, que corre desde la Siria meridional hasta el Túnez de Gabés y de Yerba, larga y pobre fachada, y fachada de un mundo *extranjero* sobre el mar interior.

Lo cual no impide que las penínsulas sean la parte esencial del espacio mediterráneo, la más rica en hombres y en posibilidades de vida. Ellas son los personajes decisivos, los que siempre han llevado la batuta, acumuladores de fuerza, y, cada uno a su hora, pródigos de esta fuerza. Son casi personas, para usar la expresión tan verídica de Michelet a propósito de Francia; personajes más o menos conscientes de sí mismos. Su unidad parece evidente; sin embargo, no tienen el acento, ni la coherencia, ni la confianza en sí mismas de la Francia de los Valois, ni la vehemencia de aquella Francia que ya entonces era capaz de abandonarse a transportes de pasión política y nacional, como en 1540, cuando fue arrojado del poder Montmorency, partidario de la colaboración con los Habsburgo;²²⁴ o como en la crisis de 1570 a 1572, que contuvo, sin evitarla del todo, la Noche de San Bartolomé; o, mejor aún, a finales de siglo, esa otra crisis que representó el triunfo fulminante de Enrique IV.

Pero quizá los hombres no aman esas unidades peninsulares demarcadas por la naturaleza con la misma pasión que la unidad más artificial de Francia. Sin embargo, el nacionalismo español es evidente. A ello se debió que en 1559 fueran removidos de los principales cargos los consejeros no españoles de Felipe II. Y a ello se debieron también, del otro lado de los Pirineos, los

juicios tantas veces repetidos contra los franceses de aquel tiempo, personas pendencieras, ergotistas, indignas de confianza, que se desanimaban ante cualquier fracaso, pero porfiadas y dispuestas siempre a negar sus derrotas o a revocar sus concesiones. Es evidente que el nacionalismo español distaba mucho de ser homogéneo y de expresarse de un modo sostenido. Fue formándose poco a poco, conforme fueron acumulándose los años de grandeza, hasta manifestarse a la luz del día, con sus temas propios, dejándose llevar por el espejismo de la idea imperial. Bajo esta forma compleja no llegó a revelarse todavía, en la época de Carlos V o de Felipe II, estos grandes luchadores y constructores, sino con mucho retraso, en el siglo XVII, cuando el imperio se estaba ya agrietando, en tiempos del rey “Planeta”, Felipe IV, y del conde-duque de Olivares, en la época de Velázquez, de Lope de Vega y de Calderón.

Coherencia semejante no la encontramos en Italia. Sin embargo, también aquí apunta un innegable nacionalismo, por lo menos un orgullo de la italianidad, con la convicción que late en cada italiano de pertenecer al mundo más civilizado, aureolado por el pasado más glorioso. En cuanto al presente, ¿acaso es tan miserable? “Constantemente se repite que los españoles y los portugueses han descubierto el Nuevo Mundo, cuando fuimos nosotros, los italianos, los primeros en abrirles el camino”, escribe Bandello altivamente, al principio de uno de sus cuentos.²²⁵ El historiador Di Tocco ha enumerado minuciosamente las quejas y las cóleras que inspiró a los italianos “patriotas” el fin de las libertades de la península después del Tratado de Cateau-Cambrésis y la victoria, a partir de entonces irremediable, de los españoles.²²⁶ ¿Y cómo olvidar tantas políticas, tantos sueños de unidad, y los gritos apasionados de un Maquiavelo, y a un Guicciardini, presentando en un solo bloque el pasado italiano durante los

años que acababa de vivir?²²⁷ Por muy dispersos que aparezcan, son signos evidentes e innegables de nacionalismo y de unidad.

Otro signo más importante aún (pues la política no es lo esencial de esos destinos coherentes) es el del desarrollo de la lengua toscana. E, igualmente, el de la lengua castellana, que en el siglo XVI se expande por toda la península ibérica, convirtiéndose desde entonces en la lengua literaria, empleada por los escritores de Aragón desde la época de Carlos V. Un noble aragonés, contemporáneo de Felipe II, escribió en castellano su diario.²²⁸ La lengua castellana se adueña incluso de los medios literarios de Lisboa, en la gran época de Camoens. La adoptan también las clases altas de España entera, asimilándose con ella, junto a los temas literarios de Castilla, sus temas religiosos, sus formas de culto. Es curiosa la historia del patrono de Madrid, San Isidro, el santo labrador, que va hasta Cataluña a destronar a los antiguos santos de la devoción campesina, San Abdón y San Senén principalmente, patronos de numerosas cofradías de la tierra. Lo único que de ellos queda son las imágenes conservadas en las iglesias antiguas: los labradores de Cataluña los abandonan en el siglo XVII para ir detrás del recién llegado, de San Isidro, patrono de todos los labriegos de España.²²⁹ Este episodio nos cuenta, a su manera, la historia de la formación de la unidad española.

Esto atrae nuestra atención hacia la coherencia de los espacios históricos que, al amparo de los horizontes peninsulares cerrados, tienden a la unidad. Las fronteras de la Península, sin embargo, no tienen nada de infranqueables: no existen esas fronteras “eléctricas” que Ramón Fernández imaginaba en torno de España. Semejantes fronteras no han existido nunca, ni en los Pirineos, ni en el sur de los Alpes, ni en el Danubio, o en los Balcanes, o en las montañas de Armenia, región de rutas y de mezcolanzas étnicas por excelencia; ni en las montañas del

Taurus, del Atlas o del Sahara, al sur de la Pequeña África. Lo cual no es óbice para que las penínsulas estén bordeadas de obstáculos que entorpecen los intercambios y las relaciones reduciéndolas a lo más esencial, a lo más preciso e incluso, diríamos, a lo excepcional. Y esto es importante. Parafraseando la fórmula de Metternich, A. Renaudet dice de la Italia del siglo XVI, fraccionada, imprecisa en sus contornos (aunque no sea más que del lado del Piamonte), que es simplemente una expresión geográfica.²³⁰ Pero ¿acaso una expresión geográfica es tan poca cosa como eso? Es el destino de un conjunto histórico, en la medida en que es el de un espacio trabajado y surcado fácilmente por los mismos grandes acontecimientos, acontecimientos que han sido, en cierto modo, prisioneros de ese espacio y que han tropezado siempre, sin poder franquearlo, con el obstáculo de sus límites. Para Gioacchino Volpe esto es aproximadamente lo que hay que entender cuando se habla de unidad italiana. Lo mismo podría decirse de la península ibérica; el drama de la conquista musulmana y de la Reconquista, drama que ocupó el centro de su vida durante siete siglos, permaneció en sus rasgos esenciales prisionero dentro de sus fronteras. Precisamente eso fue lo que consolidó lo fundamental de su unidad, lo que la hizo capaz de transformar las influencias de fuera; para aceptar de Europa el gótico, aunque sobrecargándolo de las florituras del plateresco y del arte mudéjar; y para tomar más tarde el barroco, del que sale, por último, el churrigueresco. Del mismo modo que el norte de África, invadido por el islam, imprimió a éste muy pronto su tonalidad particular y se dejó gradualmente “desislamizar, desorientalizar y berberizar” por sus marabús.²³¹

Los altos muros que bordean las penínsulas hacen de cada una de ellas un mundo marginal, con su originalidad, su sabor y su acento propios.²³²

Cada vez que una de estas unidades peninsulares se afirma en el plano político, se produce algún cambio histórico de importancia. Recordemos, en el lejano pasado, las consecuencias de la unidad de Grecia, llevada a cabo por los macedonios, o las de la unidad de Italia, realizada en provecho de Roma. A principios del siglo XVI, los Reyes Católicos forjaron la unidad española: ¿no fue la suya una fuerza verdaderamente explosiva?

Y es que, si las penínsulas permanecen bastante cerradas del lado de las masas continentales, lo mismo las de Europa que las de Asia o África, en cambio se abren ampliamente sobre el mar, agresivamente cuando son fuertes, o para ser conquistadas cuando son incapaces de defenderse.

¿Es ésta, acaso, la razón que las lleva a vivir tan curiosamente asociadas por parejas? Es verdad que Italia llegó a dominarlas a todas en tiempo de Roma, porque supo hacerse la dueña del mar; pero esto no pasa de ser una excepción. En general, las conquistas de península a península no presentan semejante amplitud triunfal; se reducen más bien a simples abordajes entre dos barcos. Por ejemplo, el que permitió al Asia Menor apoderarse de la enorme península de los Balcanes, a fines del siglo XIV y comienzos del XV, despejando así el camino para la gran conquista turca; o el que precipitó al África del Norte sobre la vecina Iberia a comienzos del siglo VIII. Así se han formado, por periodos más o menos largos, esos bicontinentes de que antes hablábamos: el de Anatolia y los Balcanes en tiempos de Bizancio y más tarde del Imperio turco; el del norte de África e Iberia en la Edad Media, recia asociación,²³³ pero que la ruptura de 1492 habría de destruir para muchos siglos, a pesar de los esfuerzos de portugueses y españoles por reconstituir la unión medieval. Asociación tan fructífera que nunca llegará a morir del todo... Dos nuevos abordajes se produjeron durante el siglo estudiado en este libro: uno entre España e Italia, cuya unión,

sellada en 1559, estaba llamada a durar más de un siglo, pese a los espacios que entre ambos países interponía el Mediterráneo occidental, y a tantas hostilidades como se produjeron;²³⁴ otro, entre los Balcanes y el norte de África, este barco durante tanto tiempo privado de capitán y del que los turcos, como es sabido, no llegaron a apoderarse más que a medias.

Estos desposorios, estas vidas dobles, unas que se deshacen y otras que se establecen, resumen lo esencial de la historia del mar. Alternativamente conquistadores y conquistados, los universos peninsulares preparan, durante los periodos silenciosos de su vida, las futuras explosiones. Así, antes de que los beréberes conquistaran España en el siglo VIII, se produjo el poderoso ascenso demográfico del Magreb; del mismo modo que, mucho después, antes de la conquista de los Balcanes por los turcos, se advierte una progresiva superpoblación del Asia Menor, donde parece operarse el cambio del nomadismo a la vida semisedentaria, cosa ya de por sí reveladora. Y, a la inversa, toda conquista es un desgaste; Italia se despobló desde el momento en que, en la época de Roma, llevó a cabo la monstruosa conquista de todos los países del Mediterráneo.

Así pasa de península a península la primacía política, y con ella, las demás, la de la economía y la de la civilización. Pero estas transferencias no se producen todas a un tiempo. Rara vez colman una península de todos sus dones al mismo tiempo. De ahí la imposibilidad de clasificar esos mundos en movimiento los unos en relación con los otros. ¿Por qué razón éstos son más fuertes, más brillantes o más desarrollados que aquéllos? La respuesta nunca es fácil. Por ejemplo, el Magreb no ha sido el eterno rezagado que Émile-Félix Gautier nos presenta en sus libros: tuvo también sus periodos de esplendor y hasta de supremacía. ¿Quién podría ignorar la importancia de la Cartago púnica? ¿Y la de la conquista de las Españas en el siglo VIII, la de

Sicilia en el IX y la de Egipto en el X? No olvidemos, por último, que en el terreno espiritual, el norte de África era, en tiempos de Apuleyo y de San Agustín, el gran baluarte de la Iglesia y de la cultura latina, mucho más que Italia, en aquel tiempo menos rica culturalmente que aquella provincia.²³⁵

Las hipótesis de Ugolini,²³⁶ construidas un poco precipitadamente con ocasión de unas importantes excavaciones arqueológicas en Malta, suponen que la civilización del mar interior nació, no en el Oriente, como se pensaba, sino en el Occidente, en España y el norte de África, mucho antes del segundo milenio anterior a la era cristiana. De España y de África, la civilización, según esta hipótesis, pasó a Italia y al resto de Oriente; después, pero solamente después, el movimiento refluyó hacia el oeste. Nos place imaginarnos, aunque el itinerario indicado no sea exacto, esta carrera de relevos a través del interminable pasado, a lo largo de todas las costas y de las rutas del mar, en que la antorcha va pasando de una isla a otra, de una península a otra. A la vuelta de las centurias o los milenios, la llama vuelve a pasar por donde ya brillaba antaño. Pero nunca es la misma.

¿Sueños quizá? Sin embargo, en esta larga noche del pasado, ha hecho sentir su fuerza una ley de física, más o menos imperiosa. Se cree, y ello es muy probable, que la gran fuerza de la vida del mar se apoderó, ante todo, de las parcelas más ligeras del suelo, más ingrúvidas, de las islas, las porciones del litoral, impeliéndolas desde entonces sin descanso, como los mares, en las mareas del norte, impelen los guijarros en las playas.²³⁷ Al hacerse más fuerte, más exigente, esta vida de conjunto atrae a su flujo cuerpos más pesados, como las penínsulas: entonces la historia del mar alza el tono... Pero las verdaderas grandes horas son aquellos momentos en que el mar llega a atraer a masas continentales enteras. Son las horas en que César llega a las

Galias, en que Germánico cruza el Elba, en que Alejandro pasa el Indo, en que los árabes llegan a la China o los marroquíes acampan junto al Níger...

En estas grandes horas, el Mediterráneo histórico se expande sin límites. Pero ¿hasta dónde se expande en el espacio, hasta dónde agranda sus dominios? Esta pregunta envuelve por sí sola un problema, problema en verdad difícil y discutible. Tal vez el problema por excelencia, cuando se trata de dilucidar el destino del Mediterráneo.

CAPÍTULO III

LOS CONFINES: EL MEDITERRÁNEO MAYOR

EL PRESENTE capítulo presenta varias dificultades. Es posible, sin embargo, que el lector no se aperciba inmediatamente de ellas. Se le invita a viajes que le llevarán muy lejos de las orillas mediterráneas; y es posible que desee emprenderlos. Pero al hacerlo acepta inmediatamente un agigantamiento en apariencia excesivo del campo de estudio. Pretender que en el siglo XVI existe un Mediterráneo *global* que abarca las Azores y el Nuevo Mundo, el Mar Rojo y el golfo Pérsico, el Báltico y el gran meandro del Níger, puede parecer como un intento de exagerar en exceso sus confines.

Se rebasan los límites convencionales. Los trazados por los geógrafos son los más familiares y restrictivos: para ellos, la región mediterránea se extiende desde el límite norte del olivo al límite norte de los grandes palmerales del sur. Con el primer olivo que encontramos¹ viniendo del norte, entramos ya en el espacio del mar interior; y lo abandonamos en cuanto encontramos, siguiendo hacia el sur, el primer palmeral compacto. La definición geográfica concede una gran importancia al clima, que, indudablemente, es un factor

decisivo en la vida del hombre. Pero si aceptamos esos límites nos quedamos sin nuestro Mediterráneo máximo. Tampoco podemos aceptar los límites establecidos por geólogos y biogeógrafos: unos y otros lo definen como una larga zona filiforme, simple línea sin importancia, considerada a la vasta escala de la corteza terrestre; para los geólogos es un interminable cinturón que va del Atlántico al océano Índico, y en el que se asocian fracturas tectónicas y plegamientos recientes; para los biogeógrafos es esa estrecha zona que se extiende en el sentido de los paralelos, lugar natural de ciertas plantas y animales característicos, desde las Azores hasta el remoto valle de Cachemira.

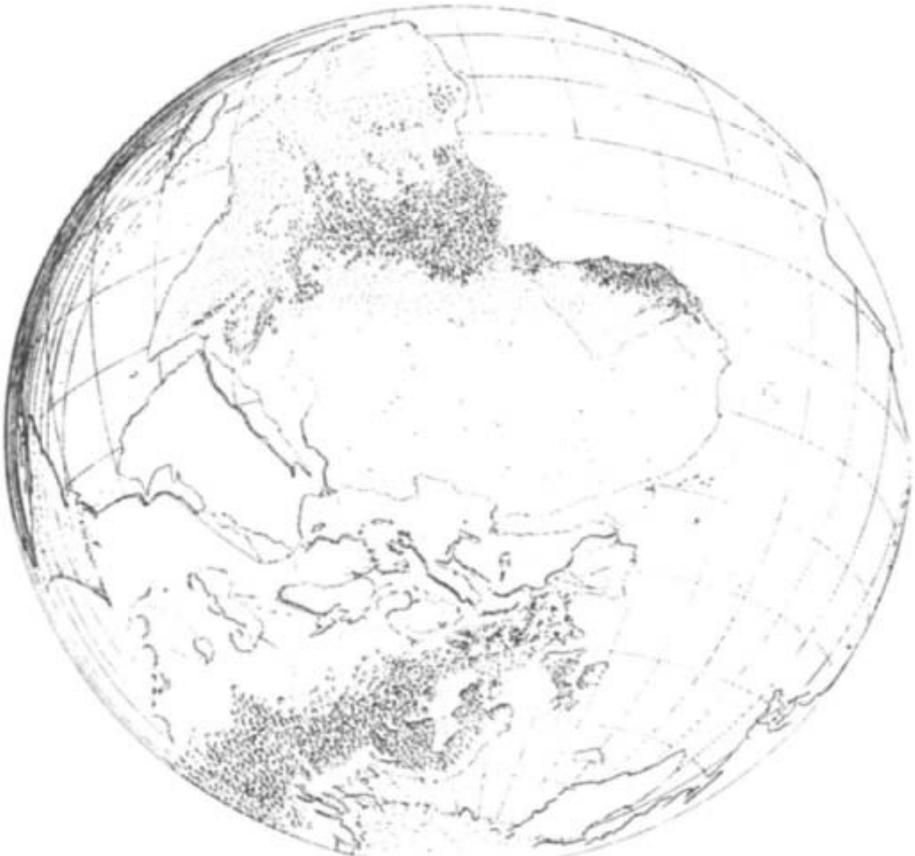


FIGURA 12. *El Mediterráneo a escala del mundo.*

Según orientemos esta carta, que podemos hacer girar sobre sí misma, se acentuarán sucesivamente los diferentes horizontes mundiales del Mediterráneo: el Sahara, el Atlántico, el océano Índico y Europa. Hemos preferido dar a este mapa una orientación nada frecuente, porque así se hace más patente la inmensidad desértica del Sahara agobiando este mar. Se extiende desde sus orillas hasta las selvas tropicales de África. El Mediterráneo funciona como frontera de estas tierras ingratas, las separa de la Europa Meridional (que llega hasta los bosques del norte) y, por medio del Mar Rojo, el océano Índico y el golfo Pérsico, rompe su unidad. Las áreas punteadas corresponden a las zonas en que el hombre se ha establecido en tiempos muy tempranos (aprovechemos la ocasión para hacer notar, como contraste, los vacíos de las zonas montañosas de las penínsulas mediterráneas). Comunicaciones terrestres y marítimas, cuyas rutas y escalas se extienden en todas las direcciones que el lector pueda suponer, crearon el espacio-movimiento del Mediterráneo Máximo. Mapa dibujado por Jacques Bertin.

UN MEDITERRÁNEO DE DIMENSIONES HISTÓRICAS

Ahora bien, según las exigencias de la historia, debemos considerar el Mediterráneo como una amplia zona que se prolonga en todas direcciones, más allá de sus propias orillas. Para entendernos, lo podemos comparar con un campo de fuerzas, sea magnético o eléctrico o, de modo más simple, con un núcleo luminoso cuyos rayos fuesen perdiendo potencia a medida que aumentase la distancia, sin que se pueda trazar de modo preciso la línea que separa radicalmente la zona de luz de la de sombra.

Pues, ¿qué fronteras podemos trazar, cuando no se trata de plantas o animales, ni del relieve o el clima, sino del hombre, de ese hombre a quien no contiene ningún límite y que franquea todas las barreras? El Mediterráneo (y su compañero el Mediterráneo Mayor) es tal como el hombre lo hace. La rueda de los destinos humanos fija el suyo y ensancha o acorta su espacio. Roma logró convertir el mundo mediterráneo propiamente dicho en un sistema cuasi cerrado, taponando las rutas que llevan a él o de él salen y renunciando al obrar así (y ése fue quizá su error) a la posibilidad de controlar los límites

extremos de Europa, a lograr libre acceso al océano Índico y a las profundidades de África y a establecer contactos provechosos y abiertos con sus mundos lejanos. Pero este cerrarse en sí mismo —a fin de cuentas muy relativamente efectivo— ha sido más bien la excepción que la regla a lo largo de la historia del Mediterráneo. La regla ha sido que la vida del mar se difunda mucho más allá de sus orillas, en amplios avances equilibrados por continuos retrocesos. Lo que partió del mar vuelve luego a él, y a continuación reinicia su avance. Los ochavos, esas pequeñas monedas de plata acuñadas en Castilla con el metal blanco americano, inundan los mercados de Europa durante la segunda mitad del siglo XVI; pero también en la India y la China podemos encontrar estas piezas *de a ocho reales*. Este ir y venir de hombres y bienes, tangibles o inmateriales, va trazando diferente frontera sucesiva alrededor del Mediterráneo: aureolas. Habría que hablar no de una, sino de cien fronteras a la vez: unas políticas, otras económicas o culturales. Cuando Goethe visita Italia, no llega al Mediterráneo cuando, como él dice, cruza el paso del Brennero, ni más tarde al franquear el Apenino toscano. Lo había alcanzado antes, mucho más al norte, cuando entró en Ratisbona, puesto avanzado del catolicismo sobre la gran frontera cultural que delimita el Danubio. O quizá más al norte todavía, exactamente al comienzo de su viaje, en la propia Fráncfort, la ciudad del *Römer*.

Si no tenemos en cuenta esta extensa zona de influencia, este Mediterráneo Mayor, nos va a resultar difícil comprender la historia del mar interior. Concentración de tráfico, de riquezas acumuladas que luego cambian de manos, perdiéndose sin remedio algunas veces: el Mediterráneo se puede estudiar de acuerdo con sus irradiaciones. Es con frecuencia más fácil de leer su destino en sus márgenes externos que en el mismo centro de sus múltiples actividades. Obstruida en una zona, la vida general del mar sabrá encontrar en otra la indispensable compensación,

de acuerdo con una ley de equilibrio que no siempre resultó evidente a los observadores contemporáneos, y que algún que otro historiador cree haber conseguido vislumbrar. Así, en el siglo XV, el avance turco molesta a las regiones del Levante: el comercio europeo se concentra entonces, con mayor insistencia que nunca, sobre el África del Norte.² Igualmente, a fines del siglo XVI, determinadas presiones económicas empujan la vida mediterránea en dirección de la Alemania del sur y de la Europa Central y Oriental: se trata, sin duda, de una forma de la ley de compensación. La supervivencia de Italia hasta 1620, e incluso más tarde, sería inimaginable sin estas aventuras hacia el norte y el nordeste. Venecia fue durante muchos años una puerta abierta hacia estas posibilidades. Los primeros signos de decadencia —decadencia, en todo caso, muy relativa— aparecen respecto a las relaciones a larga distancia entre el océano y el mar interior. Resumiendo: la historia del mar se inscribe en sus diferentes formas, en las masas de tierra y los espacios marítimos que las rodean, se hallen distantes o cercanos.

I. EL SAHARA, SEGUNDO ROSTRO DEL MEDITERRÁNEO

El Mediterráneo linda por tres lados con la inmensa cadena de desiertos que se extiende sin interrupción a lo largo del Viejo Mundo, desde la costa atlántica del Sahara hasta la China del norte: al sur de la costa libia se extiende el Sahara; al este del Anti-Líbano se encuentra el desierto sirio, “muy cerca de una de las más importantes civilizaciones nómadas del mundo”;³ al norte del mar Negro terminan las estepas rusas del sur, umbral del Asia Central. Desde estos vastos frentes, un abundante movimiento de caravanas está en contacto con el comercio mediterráneo, haciéndose imprescindibles uno a otro. Los contactos no ocurren solamente en los centros principales, como

lo son Egipto y Siria, por donde pasa, en el siglo XVI, todo el prestigioso comercio del Levante, sino en toda la extensión de sus confines. Orán, que la conquista española, en 1509, ha separado netamente del interior, era todavía, a mediados del siglo XVI, el centro de un comercio en pequeña escala de negros, lo bastante importante aún como para inquietar a las autoridades de aquella pequeña plaza.⁴

Hay, pues, en el campo de la historia mediterránea, además del polo europeo, un vasto polo desértico. El Mediterráneo se siente atraído por estas costas desoladas y a su vez ejerce su atracción sobre ellas: nos ofrece la originalidad y la paradoja de extender una enorme masa de agua frente a un continente desértico, penetrando incluso en su mismo cuerpo a través del Mar Rojo y el océano Índico.

El Sahara: límites inmediatos y límites remotos

La cadena de desiertos que se extienden del Atlántico a la China se divide en dos al alcanzar las altas mesetas del Irán: al oeste se dilatan los desiertos cálidos; al norte y al este, los desiertos fríos. Pero hay continuidad entre estos espacios áridos y su circulación caravanera, remplazando el camello, en Anatolia e Irán, al dromedario de los desiertos centrales y occidentales.

De todos ellos, es el Sahara, en su sentido amplio (es decir, la totalidad de los desiertos cálidos hasta el Irán y Arabia), el que se halla en especial relación con el Mediterráneo. La ruta de las estepas del sur de Rusia conduce a los grandes desiertos fríos del Asia Central, pero alcanza el Mediterráneo por la puerta de atrás —podríamos decir—, y sólo esporádicamente juega un papel importante. Por ejemplo, en los siglos XIII y XIV, periodo de esplendor de la “ruta mongola”.⁵

El Sahara, en su sentido amplio, africano y asiático, se puede encuadrar en dos especies de fronteras, unas próximas y otras muy alejadas del Mediterráneo. Es conveniente trazar sumariamente estos dos límites para lograr una primera aproximación a nuestro tema.

Respecto a la proximidad con el Mediterráneo, aunque la transición resulte raramente violenta, la línea de demarcación, fácil de trazar, coincide con el límite norte de la larga zona puntiforme de palmerales compactos que, casi sin interrupción, va de este a oeste del Pendjab —pasando por Irak, Siria, el Bajo Egipto, Tripolitania y las diferentes regiones situadas al sur del Atlas— hasta el océano Atlántico. Considerada como un límite sumario, esta línea es tan digna de confianza como la que pudiera deducirse de los índices de aridez.⁶ Nuestro mapa (fig. 13) la muestra con claridad: todo este espacio de palmeras y palmerales ha sido creado con suma lentitud por el hombre.

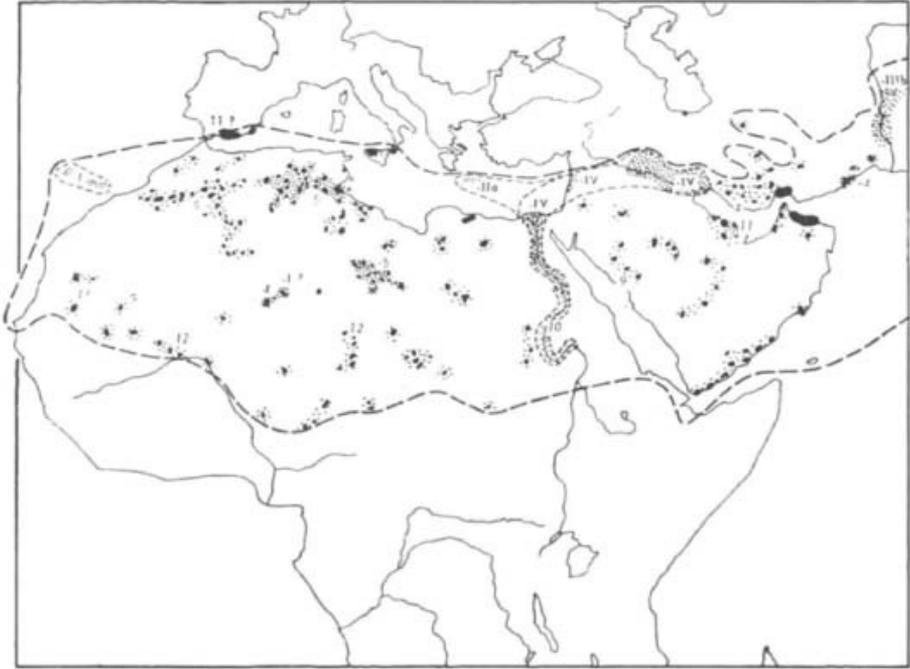


FIGURA 13. *La implantación de los palmerales desde el Indo al Atlántico.*

Los números romanos indican milenios; los números arábigos, siglos. Cuando van precedidos del signo – se refieren a antes de Cristo. Las cifras en *itálica* no indican la fecha de la primera aparición de la palmera, sino la de la primera vez que contamos con un documento que atestigua su presencia. Este mapa está tomado del *Atlas* provisional de la historia de las plantas cultivadas —de próxima publicación— cuyos autores son J. J. Hémarinquer, M. Keul y W. Randles. Demuestra la lentísima progresión del esfuerzo humano creador: es evidente que palmerales y rutas están interrelacionados en toda la vasta zona de la palmera datilera, del Indo al Atlántico.

Pero ¿cuáles son al sur y al este los límites de esta inmensidad? Es evidente que se encuentran a miles de kilómetros del mar interior. Para llegar a ellos necesitamos transportarnos con la imaginación hasta el meandro del Níger, el Alto Nilo, las montañas de Abisinia, el Mar Rojo, Arabia, Irán, el Indo, el Turquestán, la India y el océano Índico... Universo desértico que nos asombra con sus colosales dimensiones: lo que en el Mediterráneo, de una ciudad a otra, requiere una jornada o una semana de viaje, reclama aquí semanas y meses. Cuando el veneciano Giacomo Soranzo habla de Persia en su relación de 1576,⁷ define con una sola frase su desaforada vastedad: “se puede viajar durante cuatro meses por el país sin salir de él”. El calendario de distancias que ofrece el libro antiguo y erudito⁸ de Aloys Sprenger lo dice también con toda claridad: cuando se va del Mediterráneo al Sahara crecen las etapas y los espacios; se produce un cambio total de escala. Se acentúa la importancia capital de los transportes y todo lo domina. A lo largo de estos recorridos interminables hay que recurrir para guiarse —nota Didier Brugnon— “a la brújula y el astrolabio como si se viajara por el mar”.⁹ La superabundancia de espacios tan vastos condena a sociedades y economías a un movimiento perpetuo, más oneroso que en otras partes. La extrema movilidad de su gente, la amplitud de los desplazamientos pastoriles, el antiguo y pujante tráfico caravanero y la actividad de las ciudades, son respuestas, o intentos de respuesta, a este imperativo. Las ciudades quedan

debilitadas por el esfuerzo. Si los “pueblos abandonados” constituyen una de las características de Europa Occidental, las “ciudades abandonadas” son la característica más notable de la historia de los países áridos. En unos pocos años la arena de las dunas engulle una capital con sus casas, calles y acueductos.¹⁰ El voraz espacio es como el “incultivable mar” de Homero, el hombre sólo tiene acceso a él “como viajero y huésped de paso”,¹¹ no pudiendo hacer un alto en él más que a título temporal. “Es un mar sin agua”, más vasto que el Mediterráneo mismo.

Pobreza y miseria

Inmensidad y vacío, es decir, miseria y pobreza: “sé encerrar mi hambre en los repliegues de mis entrañas como la hábil hilandera sostiene firmemente en la mano los hilos que sus dedos tuercen”, canta un poeta árabe. Y un compañero de Mahoma, Abu Horaira, dice del profeta, “salió de este mundo sin haberse saciado ni una sola vez de pan de cebada...”¹² Aun en el corazón de países opulentos, en Bagdad, por ejemplo, ¡cuántos pobres sueñan, como los humildes de las *Las mil y una noches*, con comer una galleta untada de mantequilla y con la flor de la harina! Ni siquiera se come en todas partes el pan negro o el indigesto cuscús —el *mâach*— de los pobres del Magreb: por lo general, hay que contentarse con la galleta de grano toscamente amasada, la *hessera* primitiva, hecha de cebada y rara vez de trigo.

País pobre, país sin agua desde tiempo inmemorial; país sin fuentes, ríos, plantas ni árboles. Lllaman “pasto” a una mísera vegetación herbácea; la madera es rarísima. Con la zona árida comienzan las casas de arcilla; la interminable fila de aldeas que

se extiende desde la India hasta el África tropical, son, como se ha dicho, “campos de barro”. Las construcciones de piedra, cuando las hay, constituyen aquí, una obra de arte excepcional; los canteros construyen según una técnica especial consistente en colocar las piedras sin apoyarse en ninguna armazón de madera. Porque no hay madera: hay que recordar el precio que alcanzan en las tierras del islam los preciosos cofres de cedro. Pensemos, por contraste, en los bellos muebles del Renacimiento italiano, en los arcones y los bargueños que el arte toledano gustaba de realzar con aplicaciones de oro. Aquí, el problema no es la construcción de galeras o de navíos, como en el Mediterráneo; es la simple cocina cotidiana, el humilde fuego, que el campesino prende entre dos piedras. En las profundidades del desierto todo sirve de alimento: alguna ramita, raíces, hierbas secas, la paja o el esparto, la corteza de palmera datilera, “el estiércol de camello”, de caballo o de buey que se ha secado al sol.¹³ Ni siquiera las ciudades privilegiadas consiguen librarse de esta constante penuria. En El Cairo la gente usa como combustible el estiércol seco, o la *paja* de la caña de azúcar, o la muy rara y costosa leña que naves y galeras traen de Asia Menor y Alejandría. Soluciones precarias todas ellas: en noviembre de 1512¹⁴ hay tal falta de combustible que incluso las cocinas de los altos dignatarios dejan de funcionar, pues, ¿dónde encontrar leña cerca de El Cairo?

A pesar de todo, plantas, animales y hombres han perdurado y se han mantenido en este espacio hostil, verdadero *anækoumène*, como si hubiera, no sólo un horror físico, sino un horror biológico de la naturaleza al vacío.¹⁵ Así ha dicho un geógrafo. De hecho, en el curso de las amplias oscilaciones y catástrofes climáticas de la era cuaternaria, el hombre, al igual que los demás seres vivos, se ha visto con frecuencia sorprendido, atrapado y obligado a adaptarse lo mejor que ha

podido: se pueden encontrar poblaciones residuales tanto entre los árabes de Arabia como junto a los tuaregs. En todo caso, salvo en los oasis, que raramente cubren áreas extensas, los hombres sólo han podido mantenerse en pequeños grupos. Pero sin sus rebaños, ni siquiera esto habría sido posible. Estos desiertos han sido durante milenios la patria del asno, del caballo, del camello y del dromedario. En el Sahara corresponde al dromedario el papel predominante. “El hombre es el parásito del camello”, dice una expresión habitual. Y con él comienza la gran historia de los desiertos. Sin embargo, “al hacer posible la nomadización y, paralelamente, un asentamiento humano menos localizado, el dromedario ha dado al hombre la facultad de explotar la vegetación en áreas cada vez más amplias y variadas”, siendo, según un experto,¹⁶ “el agente intermediario responsable de la persistencia del desierto”. Lo cual parece muy posible.

En el mejor de los casos, muy difícilmente llega a vivir el camellero de la leche, la mantequilla y el queso de sus animales, y su carne apenas la come. Conoce todos los “alimentos de la carestía”: los tuaregs de Air¹⁷ utilizan más de una veintena de plantas salvajes, en especial las semillas del *drim*, del *mrokba*, del *fonio* silvestre, del *cramcram*, del *tawit* y los rizomas y tallos frescos del *berdi*.¹⁸ Los tubu, a quienes podríamos llamar sus vecinos, obtienen su pan del fruto del *dúm*.¹⁹ A esto se añaden los productos de la caza. En el siglo XVI todavía había corderos, asnos, bueyes y camellos, todos ellos en estado salvaje, además de gacelas y antílopes, y, en el Fars Iranio, la caza de la perdiz y la avutarda da lugar a animadas competiciones.²⁰ “Entre Babilonia y Alepo [nota un viajero del siglo XVII]²¹ sólo hay cerros de arena, alcaparros y tamariscos que sirven de alimento a los camellos... y los únicos animales salvajes que he visto han sido asnos, caballos, gacelas y ciervos, que a veces pasaban en

tales cantidades por delante de la *cafila* (caravana) que nos cortaban el paso.” La pieza de caza más codiciada en el corazón del desierto siríaco es una variedad de rata, cuya carne se considera un manjar.²² Que esta vida era muy dura, es fácil imaginarlo; que tenga —con la ayuda de la poesía y la fantasía— sus encantos, resulta aceptable. Un escritor moderno iraquí ha dicho: “Quien prueba una vez la comida de los beduinos queda hechizado para siempre por ella”.²³

Los nómadas dependen, por tanto, de los pastizales, y se ven obligados a moverse siempre de un sitio con agua a otro. Durante el periodo seco ningún ganado se puede alejar más de 50 kilómetros de un pozo. Cruzar los *tanezroufts* es siempre una hazaña y requiere cargar los camellos con paja y agua de reserva. Y hasta por la posesión del más magro de los pastizales surgen conflictos. Estas tierras, en apariencia *res nullius*, están gravadas por derechos de propiedad tradicionales, firmemente establecidos, pero que es preciso defender; el resultado: disputas y pillajes. Pero resulta más provechoso atacar al sedentario. Contra estas incursiones, contra estas picaduras de insectos, pudieron oponer muy poca resistencia la Siria y el Egipto del siglo XVI. Pedro Mártir de Anglería, el humanista que los Reyes Católicos envían al Sudán y que llega a Egipto en 1502, se dio inmediata cuenta de ello: si estos innumerables nómadas, *semper versans, semper in motu*, no estuviesen tan divididos entre sí, se habrían apoderado en el acto del país del Nilo.²⁴ Por cada expedición punitiva coronada por el éxito, ¡cuántas no vuelven con las manos vacías o únicamente con el magro botín de unos pocos cautivos, mujeres y niños beduinos!²⁵ A diario, o mejor dicho, siempre que les viene en gana, los nómadas llegan hasta las mismas puertas de Alepo,²⁶ de Alejandría²⁷ o de El Cairo. Será preciso, en noviembre de 1518, enviar una guarnición de soldados a Akaba para, desde allí, proteger los efectos de los

peregrinos “de las incursiones de los beduinos, cada vez más numerosas”.²⁸

Vistas desde dentro, a la luz de estudios sobre el terreno, todas estas sociedades del desierto, tan sencillas a primera vista, revelan complicadas organizaciones, jerarquías y costumbres así como sorprendentes estructuras legales. Pero consideradas desde fuera, parecen polvo humano llevado por el viento. Comparadas con éstas, las sociedades que en el Mediterráneo nos parecían extremadamente móviles, en particular las de las montañas, nos resultan súbitamente inmóviles y anquilosadas.

Los grandes nómadas

Pero también entre los grupos humanos del desierto hay que distinguir aquí dos razas, dos tipos de nómadas. En primer lugar los nómadas montañeses, con un pequeño radio de desplazamiento. Bajan al desierto para pasar el invierno en él; esto hacen hoy todavía los *ulad sidi cheikh* del sur de Orán, los tuaregs de Ajers y del Hogar y los regueibat, que van al “acantilado de Zemmur”, en el Sahara español. Al segundo tipo pertenecen los nómadas que pasan el verano fuera del Sahara, en las estepas vecinas. Con frecuencia cubren grandes distancias, como las de rwalla, que van del desierto de Siria al Mediterráneo; o los beni larva, quienes, de acuerdo con el ritmo de las estaciones, van y vienen por los 800 kilómetros que hay entre Laghouat y las altas mesetas de Tiaret, a las que llegan en mayo y junio; o, en este caso, volviendo la espalda al Mediterráneo, los moros que durante la estación seca llegan a orillas del río Senegal.²⁹

Aquí nos ocuparemos solamente de esos grandes nómadas que vuelven regularmente al Mediterráneo de acuerdo con las

estaciones.

Cada invierno las depresiones atlánticas invaden el Mediterráneo, llevándole la lluvia. En el sur y en el este, estas lluvias sobrepasan los límites estrictos del mar. En la región de La Meca las precipitaciones invernales de origen mediterráneo son cortas, pero a veces violentas. “He visto hasta un metro de agua en las calles de Djedda”, apunta el general Brémond. Las lluvias distan mucho, naturalmente, de ser regulares. Harían falta mapas que no poseemos, relativos a la época que nos ocupa, para poder calcular exactamente el papel de la humedad que así aureola el Mediterráneo. Estas precipitaciones (una lluvia cada dos años, y cada cuatro en las regiones más lejanas) crean las estepas nutricias de los grandes nómadas, los pastos inmensos, infinitos, pero ralos y efímeros. Incluso, en las anchas depresiones de los *oueds*, los manchones de hierba crecen a veintenas de metros de distancia unos de otros. Pero, sobre todo, efímeros: la hierba, que brota con el invierno, va secándose poco a poco de sur a norte, desde finales de primavera. Huye delante de los rebaños y los conduce regularmente hacia las orillas del Mediterráneo, adonde llegan en verano, después de las cosechas. Pero hasta los rastrojos y las hierbas secas son un alimento para los animales del desierto. Hoy en día, las tierras cultivadas de los elevados altiplanos argelinos se emplean como pastos de ovejas. Cuando termina el verano, los rebaños descienden otra vez hacia los nuevos pastizales que van a brotar.

Este vaivén tiene sus dificultades. Para las largas etapas, hay que aprovecharse de las primeras lluvias del otoño o de las últimas lluvias de la primavera, porque en el Mediterráneo la estación lluviosa empieza antes del invierno y termina después de él; mas con frecuencia puede haber retrasos, y siempre etapas sin el menor asomo de pasto: paso obligado de zonas muertas. Pero en los años de sequía (el de 1945 fue uno de ellos,

particularmente duro y mortífero), los pastos del sur se agostan totalmente mucho antes de tiempo. Entonces, las ovejas mueren por millares a lo largo de las rutas, las jibas de los camellos extenuados se hunden peligrosamente y los nómadas se apartan de sus derroteros habituales en busca de la hierba que es su vida.

En el siglo XVI, los viajeros señalan con frecuencia a los pastores nómadas con los que se encuentran. Y es que entonces estos pastores llegaban hasta la orilla del mar en número mucho mayor que hoy en día. El bloqueo que los sedentarios establecen, y que consolidan actualmente ante nuestros propios ojos, era muy frágil en aquella época. En Asia Menor y en Siria los nómadas están en su propia casa. Belon du Mans los vio en el verano, cerca de Adana.³⁰ Grandes rutas de vida nómada cruzan la región del Magreb de norte a sur; en particular, a través de la estepa tunecina, donde no encuentran obstáculo alguno, o a través de las grandes planicies, secas y abiertas, al oeste y detrás de Orán. Todos los años, hacia finales de julio, ve Diego Suárez acercarse a Orán, donde él durante tanto tiempo estará de guarnición, a los uled abdala: han sembrado algunas tierras costeras el otoño anterior y tratan de proteger sus cosechas contra las incursiones de las tribus vecinas. El soldado-cronista, que ha visto a los árabes con sus camellos cargar contra los arcabuceros españoles, ha podido también observarlos en tiempo de paz y lo suficientemente cerca como para familiarizarse con su modo de cocinar, de conservar la carne frita en su propia grasa, de comer *alcuzcuzu* (el cuscús) y de beber la leche agria que ellos llaman *lebent*.³¹

En Túnez se da la misma alternancia. Si en octubre de 1573 pudo don Juan de Austria recorrer Túnez sin contratiempos, fue gracias a que los nómadas habían abandonado ya las costas de Tunicia. En agosto de 1574, los turcos se apoderaron de la ciudad y el fuerte de La Goleta, porque los nómadas tomaron

partido por ellos y les sirvieron de preciosos auxiliares para los transportes y los acantonamientos. Es la eterna historia: ya en 1270, los nómadas que servían en las filas del ejército tunecino, en cuanto llegó el final del otoño (San Luis acababa de morir) amenazaron con “volverse, según su costumbre, a los pastos del sur”.³²

Empuje e infiltraciones de la estepa

Este vasto movimiento que empuja a los nómadas desde las estepas hacia el mar y del mar hacia el desierto, ¿no será una de las grandes exigencias de la historia del Mediterráneo, o si se prefiere, uno de sus ritmos, infinitamente repetidos?

Todo marcharía bien si el flujo y el reflujo se sucedieran con la precisión de las mareas; pero, aparte de las sequías, otras mil causas vienen a desajustar el complejo mecanismo y a incitar al nómada a no contentarse con el terreno que se le cede. De aquí las mil ocasiones que se le presentan para chocar con el hombre sedentario. La vida nómada reclama, por sobre todo, pastos, no cabe duda. Pero también, eventualmente, tierras de labor y centros de población que le sirvan de puntos fijos de aprovisionamiento y de bases para sus construcciones políticas.

Un ejemplo. Allá por el año 1550 la desértica zona sur de Tunicia fue testigo de la historia discretamente embrollada del pequeño Estado de los chaabias.³³ Al principio, los chaabias eran simplemente una tribu nómada. En circunstancias difíciles de precisar, lograron aproximarse por el norte a la ciudad de Kairuán, es decir, hasta el auténtico Mediterráneo de los olivos, los trigales y los campos de cebada. Kairuán era, además, una ciudad santa, una causa más, muy poderosa, de atracción y expansión. Los chaabias se apoderaron de la pequeña ciudad,

aprovechándose de los desórdenes y la decadencia de los hafsidas, señores de Túnez y de su reino desde el siglo XIII, pero amenazados por el retraso económico del África Menor y por la intervención extranjera de cristianos y turcos. Sin embargo, teniendo por único punto de apoyo la ciudad de Kairuán (pues fracasaron en sus intentos de apoderarse, por el este, de los grandes conglomerados urbanos de Sahel y de sus eventuales tributarios), los chaabias fueron fácilmente desalojados cuando los turcos y Dragut tomaron la ciudad en 1551. El pequeño Estado de Chaabia, sin raíces, no tardó en morir como tal. Sin mayor precisión, las fuentes de información refieren que esta dinastía desapareció hacia el oeste, dejando tras de sí una estela de santidad. Y eso fue todo: habiendo salido de la nada esteparia, retornó a la estepa para perderse de nuevo en ella, sin haber logrado asirse a la vida sedentaria más que por un instante.

Historia mil veces repetida. En el siglo XVI existían alrededor de Trípoli otros Estados nómadas, que habían surgido, sin duda, en las mismas condiciones para desvanecerse con igual rapidez, sin haber tenido tiempo de cosechar los frutos de la estabilidad ni para tomar parte en la gran historia. Pero, en realidad, ¿acaso no fueron del mismo tipo que éstas las grandes aventuras de los almorávides, los merínidas y los filalienenos, que tan prolongada y profundamente modificaron el mundo marroquí? Pero junto a estos grandes acontecimientos históricos, hay también invasiones casi silenciosas. Una aventura de este género prodújose en Anatolia a finales de la Edad Media.³⁴ Cuando Marco Polo la atraviesa, los campesinos habíanse levantado contra las ciudades en que vivían los *landlords* griegos. Al abrazar la religión del islam y abrirse sus filas al nomadismo turco, y cuando las ciudades se pasaron también al islam, ocurrió la gran transformación de que hemos hablado: un

mundo que poco a poco se puebla, se apacigua, se sedentariza.³⁵ Porque, en los países mediterráneos, el nómada echa raíces. El que no se adapta a las agriculturas cuasitropicales de los oasis, se deja domesticar a veces por los hombres sedentarios del Mediterráneo, y se pliega por propia voluntad a los métodos simples y con frecuencia rudimentarios de cultivo. Marruecos nos ofrece sobrados ejemplos a este respecto.

En el curso de los siglos se han producido innumerables tránsitos de la estepa al Mediterráneo, planteando siempre de diferentes formas el problema del destino humano de la estepa, que es un problema de historia y de espacio. Hoy en día, el sedentarismo ha hecho enormes progresos. El obstáculo opuesto al empuje de la estepa se ha reforzado considerablemente; lo cual no impidió que en 1912 los saharianos trataran de revivir la hazaña de los almorávides, con El Hiba, el “Sultán Azul”, hijo del marabú Ma-el-Ainin. Entraron como vencedores en Marrakech; pero el ejército francés los rechazó en seguida, haciéndoles retroceder hasta el desierto.³⁶ En 1920 y 1921, esta vez en el sur argelino, las autoridades francesas viéronse obligadas —o tuvieron, por lo menos, el buen acuerdo de hacerlo— a agrupar en campos la gran tribu de los larva, que se moría de hambre y había perdido dos terceras partes de sus ganados. No es difícil imaginarse lo que esta gente hubiera sido capaz de hacer para librarse del hambre. Y lo mismo en 1927 en el Nedj, esa especie de acumulador automático de los pueblos nómadas de Arabia —para usar una expresión de Lawrence—: las fuerzas amotinadas y ociosas del desierto amenazaban con explotar; “sin el control de la policía inglesa —escribe Alfred Hettner—,³⁷ se reanudan las invasiones árabes”. Desde Siria, habrían podido obtener nuevos refuerzos, como ocurrió antes, pues debido a la relativa abundancia de lluvias en el Líbano, los confines sirios siguen siendo todavía hoy una gran región de

nomadismo.

Ejemplos dramáticos; pero hay además otros. Entre 1940 y 1945, privado el norte de África de sus medios normales de transporte, surgieron nuevamente allí los transportadores nómadas, en mayor número y, sobre todo, transportando hacia el norte una cantidad mucho mayor de mercancías que en los años anteriores a la guerra. Abandonados los camiones por falta de combustible, transportábase el trigo, como antes, en enormes sacos gemelos atados a ambos lados de la jiba de los camellos; sacos de pelo de cabra o de camello tejidos a mano por las mujeres del desierto. Fue, sin duda, este tráfico comercial el que contribuyó a difundir de nuevo por el África Menor las grandes epidemias de otros tiempos y muy principalmente el tifus exantemático.

Las relaciones entre el beduino y el sedentario no se presentan solamente bajo el aspecto de un continuo conflicto. El beduino es frecuentemente llamado a la casa que codicia. La agricultura del Mediterráneo, tal cual es hoy, y tal cual era ayer, entraña un rápido agotamiento de los suelos, cuya fertilidad agota en grado mayor aún que las depredaciones de las que suele acusarse a las ovejas y las cabras de los nómadas. La instalación de éstos puede corresponder a la necesidad de largos reposos de la tierra. Dice un geógrafo:³⁸ “No cabe duda de que el nómada y el sedentario son adversarios irreconciliables; pero al mismo tiempo se complementan: y aún mejor, se llaman los unos a los otros. Por su absurda obstinación en trabajar siempre el mismo campo —absurda, en un país árido, se entiende—, el cultivador aventurero de más allá del Tell abre el camino a los pastores; pero en cuanto se establece el imperio de éstos, se consolida la seguridad y los transportes se hacen regulares y fáciles, el nómada cae en la vida sedentaria, como ocurre hoy en la estepa tunecina.” Estas observaciones son de una gran importancia. El

conflicto teórico entre el nómada y el sedentario, *deux ex machina* de tantas obras, es desplazado por otro conflicto mucho más próximo a la realidad y a la vida. Es cierto que el mejoramiento de la agricultura, la instalación de una técnica moderna que practica la rotación y el desplazamiento de los cultivos, va eliminando de un modo seguro la vida nómada. A la vuelta de unas cuantas decenas de años, el cultivo de los elevados altiplanos de Tiaret por los colonos argelinos, que los transformaron en tierras trigueras, alejó de allí a la casi totalidad de los camelleros que antes pululaban por aquellas tierras. Es un problema análogo al que contrapone al montañés y el campesino en la planicie.

Pero el conflicto entre el Mediterráneo y el desierto vecino es algo más que la rivalidad entre el arado y el rebaño; es un conflicto mucho más amplio y también más difuso. Se enfrentan las economías, pero también las civilizaciones, las sociedades y las maneras de vivir. Para los historiadores rusos, todo avance de la estepa tiene como prólogo un cambio de estructura de las sociedades: el paso de estadios primitivos a formas “feudalizadas”.³⁹ Conocemos también el papel que han desempeñado ciertos periodos de misticismo religioso en los movimientos conquistadores del islam; y también ciertos ascensos demográficos. El nómada se aprovecha, asimismo, de todos los infortunios, de todas las debilidades del sedentario, además de los reveses agrícolas. Sin esas complicidades, queridas o no, del medio sedentario —entendiendo por tal una civilización bien asentada— no podríamos comprender nada de ese drama oscilante, oscuro y más o menos silencioso.

Émile-Félix Gautier piensa que el norte de África, en el siglo XVI, estuvo dominado por los nómadas más que en ningún otro tiempo.⁴⁰ Pero también la península pasaba entonces por una serie de crisis: la crisis económica resultante de la perturbación

del tráfico sahariano, la crisis causada por las guerras extranjeras, por las conquistas portuguesas, españolas y turcas. Estos últimos restablecieron el orden en el centro y en el este del Magreb; pero no sin oposición, pues las prolongadas dificultades habían creado una situación incierta, dramática, revolucionaria. Refugiados hasta en los oasis del Tuat, los desterrados andaluces ayudaron a las metrópolis religiosas del desierto a predicar la Guerra Santa y a actuar. Es evidente que esta retirada de los centros marabúes hacia el desierto del sur, tan clara entre el siglo XV y el siglo XVIII, es un gran hecho histórico.⁴¹ Prodújose, así, algo verdaderamente inesperado: en Marruecos, restablecieron el orden los jefes procedentes de Sous; la pacificación la hizo, en rigor, el desierto. En las regencias de Argel, Túnez y Trípoli, las dificultades surgidas a finales del siglo XVI guardaban relación con la agitación de los “alárabes”, como dicen los textos españoles refiriéndose a los árabes nómadas, quienes a menudo estaban en connivencia con los “moros” de las ciudades, en contra del invasor turco. Esto es lo que explica la importancia de la agitación que, durante los diez últimos años del siglo XVI, adquiere carácter endémico en la costa sur del Mediterráneo, desde Gibraltar hasta Egipto.

Parece, pues, que los nómadas han tenido un papel cada vez más importante en el África Menor, pero sería más exacto decir que toda esta región resultó afectada por el movimiento de la época, progresando tanto el nomadismo como las demás formas de vida. Por otra parte, el nómada no logrará triunfar de los arcabuces y artillería turcas ni de los cañones de los jerifes marroquíes.

Podrá lograr de vez en cuando éxitos locales, golpes de sorpresa y levantamientos de enormes regiones; pero no pronunciará nunca la última palabra. Y es que, militarmente hablando, la táctica había cambiado. El nómada, hasta entonces

vencedor, soldado nato, jinete incomparable, es puesto fuera de combate por la pólvora de cañón, que impondrá durante siglos —y todavía hoy— las nuevas reglas de la guerra. Lo mismo contra los nómadas de Kazán en el Volga, que contra los mongoles del norte de China, o contra las tribus del África y el Cercano Oriente.⁴²

Las caravanas del oro y las especias

La historia corriente de los nómadas debe distinguirse de las grandes comunicaciones caravaneras, viajes a larga distancia que conducen de un extremo a otro de los desiertos y unen el Mediterráneo, desde hace siglos, al Extremo Oriente por una parte, y por la otra, al *beled-es-Sudan*, al África negra. Difieren tanto una de otra como la navegación de cabotaje de la de altura. Las caravanas son asunto de mercaderes y, en consecuencia, de ciudades y economías activas en un contexto a escala mundial; son un lujo, una aventura, una operación complicada. El siglo XVI las ha heredado; se sirvió de un elemento no creado por él, conservándolo intacto y entregándolo a los siglos posteriores sin mayores cambios. Las declaraciones de Gobineau, de G. Schweinfurth,⁴³ de René Caillé, de Brugnon,⁴⁴ y de Flachet⁴⁵ reproducen las de Tavernier, y encajan, en igualdad de circunstancias, con las de aquel inglés anónimo que, en 1586, siguió a la suntuosa caravana de peregrinos que partieron de El Cairo hacia La Meca.⁴⁶ Esta caravana se formó en “Birka”, a tres leguas de El Cairo, veinte días después del fin del Rhamadán. Agrupaba unas 40 000 mulas y camellos y unos 50 000 hombres, entre comerciantes ansiosos de cuidar sus mercancías y que marchando a la vanguardia vendían a veces a lo largo de la ruta

seda, coral, estaño, trigo y arroz, que trocaban sobre todo en La Meca, y peregrinos despreocupados que no tenían otra cosa que defender que sus personas y formaban la retaguardia. Este pueblo en marcha de pobres y ricos tenía un jefe de armas, el “capitán” de la caravana, y guías que, durante la noche, alumbraban el camino con antorchas. Pues la caravana poníase en marcha, de preferencia, entre las dos de la mañana y la salida del sol, para aprovechar las horas frescas de la noche. Formaban la escolta dispuesta contra los árabes salteadores de las orillas del Mar Rojo 200 spahis y 400 soldados, más una pequeña artillería de campaña, seis piezas tiradas por una docena de camellos, destinadas a aterrorizar a los beduinos y a hacer salvas a la entrada de La Meca, “*to make triumph*”, como dice el narrador.

Caravanas enormes, como vemos, medio religiosas, medio comerciales, y que marchaban a buen paso por el desierto. Ésta de que hablamos cubrió en 40 días el difícil recorrido entre El Cairo y La Meca. Cada caravana llevaba una gran abundancia de bestias de carga (para aprovisionar al ejército turco se llegaba a la requisa de hasta 30 000 y 40 000 camellos a la vez) y gran cantidad de viajeros, sometidos a la estricta disciplina del convoy, viviendo por sus propios medios, sin pedir en las regiones que atravesaban más que el agua y el combustible necesarios para cocinar y para mantener a los animales... El poner en movimiento tan costoso medio de transporte requería un tráfico muy remunerador: en el Sahara, el comercio de sal, de esclavos, de telas y de oro, y en Siria el pingüe negocio de las especias, de las drogas y de la seda. Este tráfico era, por lo común, más o menos regular y permanente.

Es muy probable que en los siglos XV y XVI el volumen del comercio sahariano haya aumentado en general, más o menos rápidamente, después de los grandes descubrimientos portugueses y a pesar de ellos. Sin duda a partir de 1460, y la ocupación portuguesa de las costas de Guinea ha orientado en

esta dirección una parte del comercio sahariano; de ahí la larga crisis del oro, de la que luego hablaremos. Pero esto no ha impedido que las grandes rutas saharianas continuaran en el siglo XVI canalizando el metal precioso en dirección de África Menor y Egipto,⁴⁷ y de atraer hacia el sur las consiguientes corrientes compensatorias de hombres y de mercancías. Sería tentador explicar por las intermitencias de las exportaciones de oro aquella incursión de Salah Rais, “rey” de Argel que en 1556 llegó hasta Uargala, o el raid mucho menos conocido, y sin duda más importante —puesto que atravesó el Sahara de parte a parte—, que llevó al Pachá Djuder, con sus marroquíes y sus renegados españoles⁴⁸ hasta Tombuctú en 1591. ¿Explicaría acaso esta expedición por qué tres años más tarde, en 1594, el inglés Madoc vio arribar a Marrakech treinta mulas cargadas de oro?⁴⁹

Esta veloz visión de conjunto refleja la naturaleza fragmentaria de nuestra información. Con una claridad igualmente imperfecta se identifican los tráficos que animan el valle del Nilo, ruta natural del comercio de Abisinia a Egipto, y a la inversa. Por esta ruta llegaban a Turquía las plumas de avestruz con que se empenachaban los jenízaros y los spahis.⁵⁰ Era también ésta, esencialmente, una de las rutas importantes del oro, de lo cual encontramos pruebas en el siglo XVI. Tavernier la señala aún en el siglo XVII.⁵¹ En la época de Felipe II, mientras Europa pasaba al régimen de la plata, de la plata americana, el islam turco, por lo que parece, seguía viviendo del oro de África. No se puede decir, sin duda, que recibiera este oro en abundancia, pues importaba metales preciosos de la cristiandad en mayores cantidades cada vez. Sin embargo, es curioso que a finales del siglo y después de algunos pequeños incidentes, Turquía se afirmara como una zona de oro, a diferencia de la Persia de los Safévides, que era una zona de

plata.⁵² Había dos líneas caravaneras esenciales en el Cercano Oriente: una correspondía a la ruta de La Meca, con punto de partida en Siria o en El Cairo; otra iba de Alepo al Tigris.⁵³ Según Tavernier, la navegación se apartó del Éufrates a causa de sus molinos, por lo menos hasta 1638, fecha en la cual el ejército turco lo utilizó como vía de comunicación.⁵⁴ El Tigris sólo era navegable a partir de Bagdad.⁵⁵ Ambos complejos de rutas se dirigían al océano Índico, una en dirección al golfo Pérsico, la otra en dirección al Mar Rojo, llegando a los puertos egipcios de Tor y Suez, o a Djedda, puerto de peregrinos y estación final de las navegaciones que unían al Mar Rojo con la India y la Insulindia.⁵⁶ Estos enlaces existían desde hacía siglos, y su prosperidad, iniciada en los siglos XII y XIII, se mantenía todavía boyante en el siglo XVI. Ellos proporcionan el lazo de unión entre los transportes marítimos y el tráfico de las caravanas, aunque de vez en cuando se produjesen, según las circunstancias, retrasos y fallos de enlace en las etapas o presencias de competidores: con todo, el sistema siempre se reajusta en un modo u otro y continúa resultando eficaz. Lo que no quiere decir que el Mediterráneo y el mundo que lo prolonga hacia el océano Índico sean “un solo ser viviente”, como dijo tan elocuente como exageradamente Jacobo Burckhardt. Es indudable que la geografía dictaba de antemano las rutas, a causa de la estrecha franja de tierra que separa Siria del golfo Pérsico, y el todavía más estrecho istmo de Suez. Pero no todo fue dictado por estas circunstancias naturales, y, por otra parte, el paso por estas tierras desérticas ha representado siempre un obstáculo, sólo superable a costa de un gran esfuerzo.

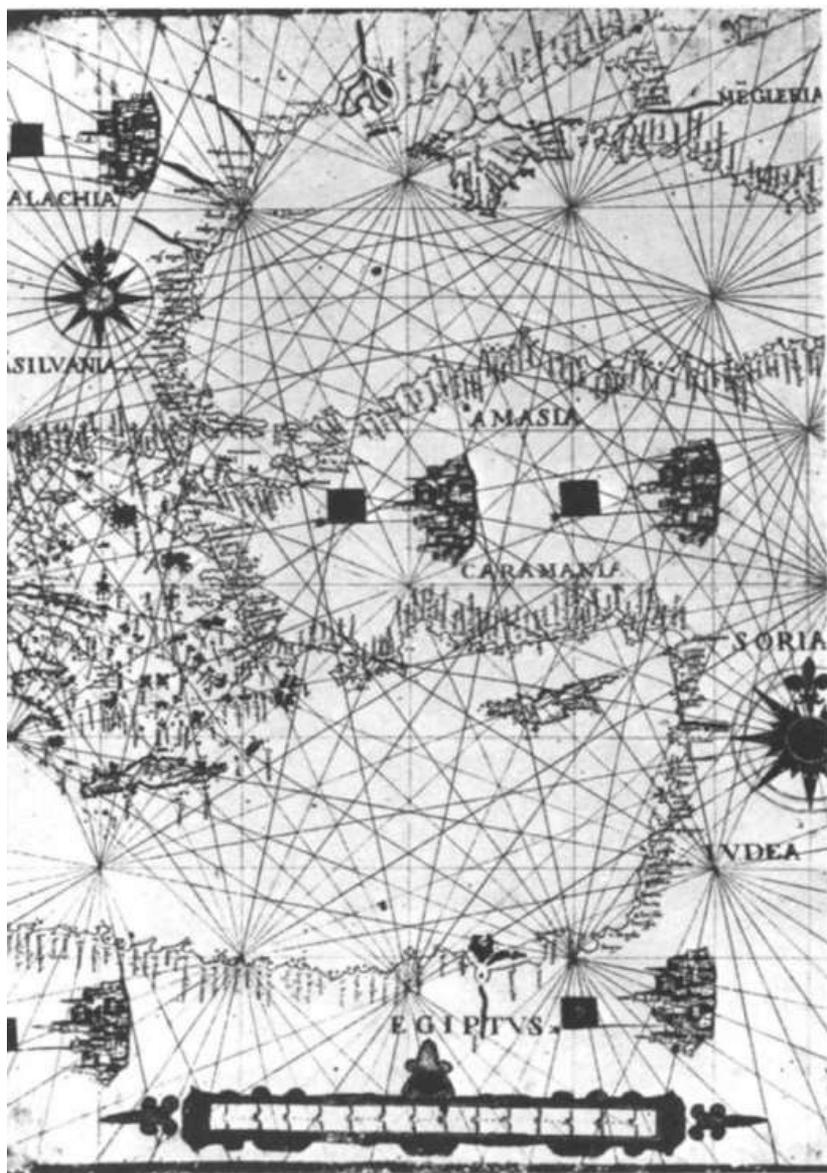


Foto: B. N. Madrid.

5. Portulano (siglo XVI) del Mediterráneo oriental, Biblioteca Nacional de Madrid, Ms. 17 818 f. 4.

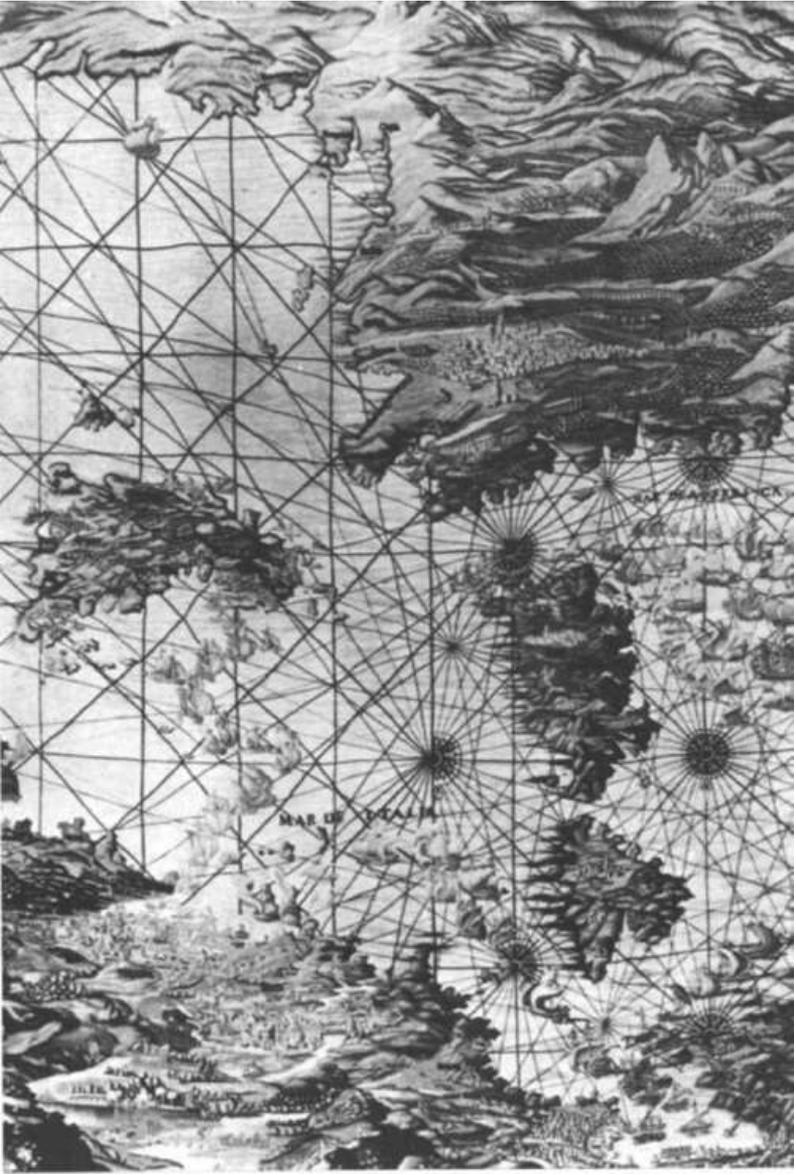


Foto: A. C. L., Bruselas

6. Tapiz I: Detalle. El mar entre Génova y Túnez, cf. lámina 7.

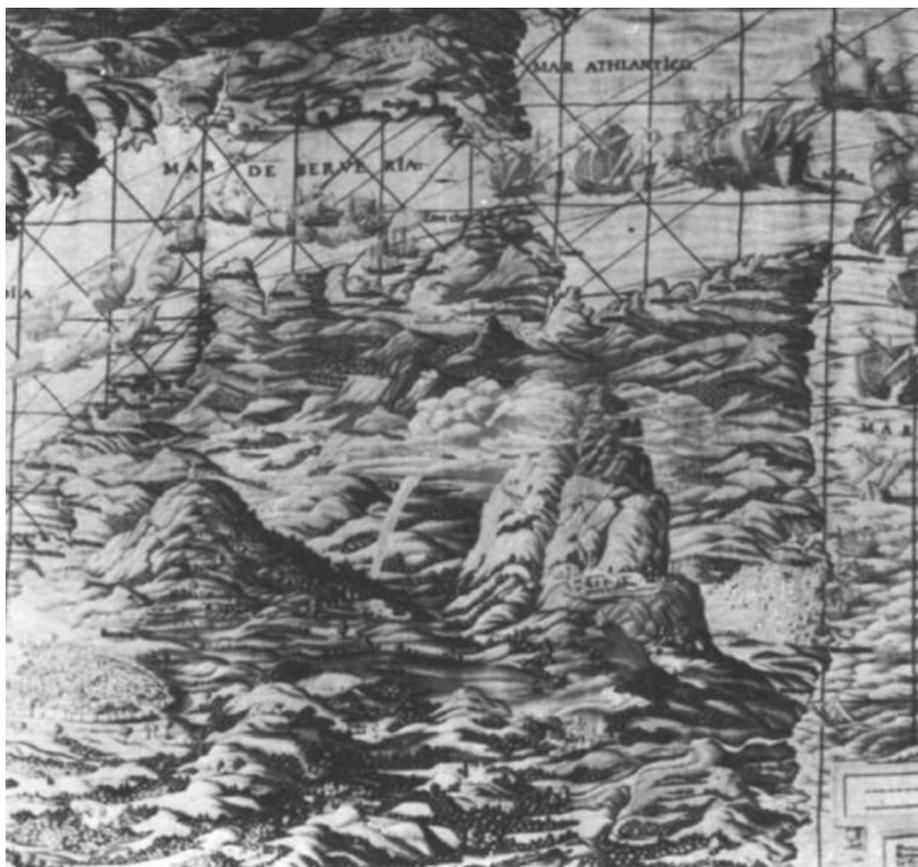


Foto: A. C. L., Bruselas.

7. Tapiz II: Detalle de los notables tapices del Museo de Viena, representando la expedición de Carlos V contra Túnez (1535), y ejecutados según un dibujo hecho por Vermeyen, artista flamenco que acompañó al emperador. Aquí vemos el Mar de Berberia y España; la lámina 6 muestra el mar entre Génova y Túnez, Mar de Affrica et Mar de Italia.

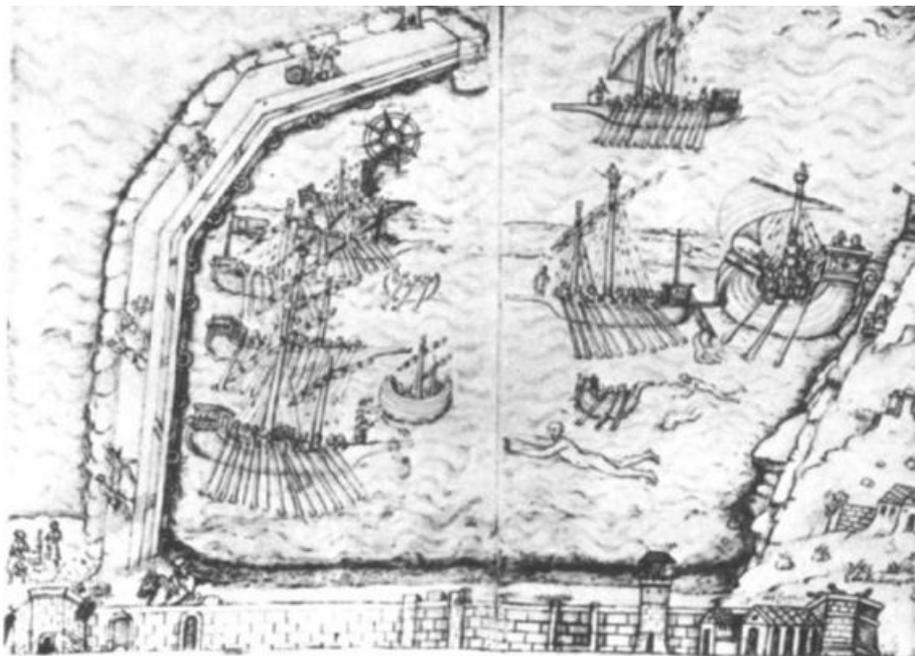


Foto: B. N. Madrid.

8. El puerto de Barcelona. La presencia del rompeolas permite considerar este dibujo como una representación tardía, probablemente de principios del siglo XVII. Obsérvese la galera remolcando el navío redondo. El Arsenal aparece en la parte baja del dibujo.



Foto: Archivos de Mantua.

9. En el Bósforo. Un dibujo, hecho por un prisionero italiano, que muestra los dos castillos

que dominan el estrecho. En la parte superior, la fortaleza anatolia (Anadolu-Hisar); en la inferior, la de Rumelia, en la parte europea (Rumeli-Hisar). A. d. S Mantua, Gonzaga EXXII 3, Busta 795, alrededor de 1573.



FIGURA 14. Caravanas saharianas, siglos XV y XVI.

Mapa tomado, en lo esencial, de la obra de Vitorino Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial*, 1963, que hace particular referencia al siglo XV. Las rutas a través de África del Norte apenas han sido esbozadas. La prosperidad de Argel no se consolida hasta el siglo XVI, en las últimas décadas de la centuria. Naturalmente, las rutas del Magreb al África negra se vieron sujetas a desplazamientos y a actividades cambiantes. En cuanto a Abisinia, será el Nilo la ruta principal que lleve a ella.

Antes y después de la llegada de Vasco de Gama, el océano Índico es un universo autosuficiente; recibía el trigo de Diu, las telas de algodón de Cambaya, los caballos de Ormuz, el arroz y

el azúcar de Bengala; y el marfil, los esclavos y el oro de la costa austral de África. Estas tierras tenían de qué vivir; las necesidades y la producción estaban en ellas bien equilibradas. El Índico requiere del exterior lo superfluo. Del Pacífico, la seda, la porcelana, el cobre, el estaño y las especias; y del occidente europeo los tejidos y, en mayor grado, las piezas de plata. A no ser por la continua oscilación de los valores de las monedas de plata, la larga ruta del océano Índico no se hubiera dejado suplantar fácilmente por la del Mediterráneo. En el Mediterráneo había demanda de pimienta, de especias, de seda, una demanda acuciosa y febril; pero sin la pasión de la India y la China por el metal blanco esta demanda podía, posiblemente, haber quedado insatisfecha.

El comercio de Levante acusa una extrema tensión: no es ni natural ni fluido. Supone una continua sucesión de esfuerzos, de etapas, sin los cuales la ruta no sería posible, y ello hace que se torne muy frágil y complicada. Cualquier choque un poco violento, y todo el sistema se trastrueca. Basta pensar en lo que significa la conservación de un saco de pimienta procedente de la India, o de un saco de clavo o de canela importado de Insulindia, hasta llegar a alguna tienda de Alepo y de allí a Venecia, o a Núremberg...

Los oasis

Nomadismo de rebaños y de hombres, caravanas de transporte, incesante movimiento de pueblos eternamente en marcha: tales son las características más evidentes, para un occidental, de las regiones áridas. Sin embargo, el desierto no es solamente movimiento. Si olvidásemos esto, menospreciaríamos las ciudades inmóviles y las tierras preciosas que las rodean, obras de arte de civilizaciones rurales sabiamente creadas para la

explotación del agua fluvial, del agua de las fuentes o del agua subterránea. Esta victoria, obtenida desde hace milenios por el hombre del Cercano Oriente, comenzó quién sabe cuándo, hace muchísimo tiempo, tanto en Egipto como en Mesopotamia o Irán, en el Turquestán y en las márgenes del océano Índico, y transmitida, enseñada, y a la par renovada y enriquecida, se propagó hacia el norte de África y el Mediterráneo meridional.

Estos oasis son apenas puntos, minúsculos puntos de apoyo. En el siglo XVI, Egipto era una doble franja de campos cultivados, con un delta mal conquistado por el hombre. En la época de su antiguo esplendor, Mesopotamia era una extensión de 20 000 a 25 000 kilómetros cuadrados⁵⁷ de fértiles jardines con gran abundancia de aguas: extensión casi imperceptible sobre el mapa. Pero los oasis son puntos de concentración de población, de verdaderas ciudades agrícolas, donde las calles corren paralelas a los canales de irrigación. Su vida puede comprenderse examinando los actuales jardines-huertos del sur argelino, cercados por muros de tierra, con su sabia irrigación, su legislación sobre las aguas, sus gobiernos diligentes, su régimen de cultivo aún más tiránico que el de las llanuras del Mediterráneo. ¿Qué es el régimen de trabajo de los arrozales de Lombardía, comparado con la vida reglamentada por el código de Hammurabi? En Valencia y en otras regiones donde los riegos han introducido sus leyes estrictas, hay, a pesar de todo, lugar para el individualismo, para una semilibertad. El oasis impone una coacción total; y a semejanza de las más auténticas llanuras, reclama brazos, exige y consume gran número de hombres.

En este clima hostil, el hombre se desgasta; hacen mella en él una serie de epidemias, además del paludismo. En su viaje a Egipto, Belon du Mans tenía la cara tan plagada de picaduras de mosquitos que pensó que tenía sarampión.⁵⁸ La vida del oasis

exige, pues, un constante reaprovisionamiento de hombres. La esclavitud de los negros existió en los oasis saharianos mucho antes que en América. Y lo mismo en Egipto, que durante todo el curso de su historia ha sostenido lazos permanentes con el Sudán y Abisinia; de ahí los rasgos negroides que marcan a tantos fellahs de las orillas del Nilo. En cuanto a Mesopotamia, parece haber sido tributaria de las montañas que la rodean por el norte y el este. En la Edad Media era una sucursal de Persia, que encontró aquí campo propicio para esparcir las flores de la civilización y para situar en estas tierras sus grandes peregrinaciones y sus capitales. Se dice que la incuria de los turcos acabó con los jardines persas de Mesopotamia. ¿Pero es esto exacto? ¿No lo harían más bien deliberadamente? Al separarla de Irán, Mesopotamia quedaba cortada de su indispensable fuente de aprovisionamiento de hombres. Al beduino ya no le era difícil llevar sus rebaños hasta los confines de ese país moribundo, ni instalar allí, a menudo, su rudimentaria agricultura de aprendiz de sedentario.

Excelente ocasión para medir de nuevo cuán frágiles son los cultivos agrícolas —los de las planicies o los del oasis—, en cuanto son una obra que constantemente hay que recrear, asegurar y defender contra enemigos naturales siempre en acecho; en el caso de Mesopotamia, estos enemigos son la arena, el azolve de los canales y la ruptura de los diques, además de esos seres casi primitivos que vagan nómadas por las estepas vecinas y de los cuales hay que protegerse como de la langosta. Todavía a finales del siglo XIX no había en Mesopotamia una sola ciudad que no poseyera su torre y sus vigías para señalar las incursiones de los pastores.⁵⁹ Por otra parte, el beduino no se adapta bien a la vida tropical del oasis, ni a sus alimentos, en su mayor parte vegetales. Pertenece a este tipo atlético de nómadas de piernas flacas y de tórax estrecho, a la *Brustrasse*, como la llaman los antropólogos alemanes. El hombre del oasis, en cambio,

pertenece a la *Bauchrass*, a la “raza abdominal”, tipo de campesino ventrudo a lo Sancho Panza, inflado por los alimentos vegetales. Es un hecho comprobado que el nómada que se sedentariza se instala generalmente en las márgenes mediterráneas, y no en el oasis. Recordemos el papel que los sedentarios de origen iranio desempeñaron en la historia de Ferghana. Fueron ellos, al parecer, quienes se posesionaron del valle del Syr Daria, deforestando las laderas, con frecuencia cubiertas de bosques impenetrables, y drenando las marismas entre los espesos cañaverales; todo esto fue obra suya, y no de los nómadas y los seminómadas que pululaban a su alrededor.⁶⁰

No cabe duda que los oasis, grandes y pequeños, no son bases de poderío. Aprovechados desde hace mucho tiempo, han sido los islotes fértiles sobre los cuales se erigió “la civilización oriental”, que milenios después iba a producir el islam. Fueron los primeros “paraísos”, con sus árboles, sus aguas frescas y sus rosas. Si no fue aquí, en verdad, donde se encontraron tantas plantas útiles y tantos utensilios agrícolas como el arado, sí fue, desde luego, donde antes se aprovechó todo ese material. Lo cual no implica que, como pretende Alfred Hettner, hayan sido los oasis toda la base del Oriente. Parece que, para basar sus explicaciones, los geógrafos se obstinan frecuentemente en optar entre uno de los dos elementos opuestos y complementarios de la vida del desierto, como si estos elementos pudieran separarse; como si el nómada no se alimentara de la estabilidad de las ciudades, y la ciudad de las rutas del nómada; y, sobre todo, como si uno y otro no fueran dos elementos íntimamente asociados en una historia más grande que la suya, elementos necesarios, ambos, para comprender la grande y singular historia del islam, que es hijo del desierto.

Pues “el islam es el desierto”, como reafirma el ensayista Essad Bey.⁶¹ Es su vacío, su dureza ascética, su misticismo inherente, su devoción por el sol implacable como principio unitario de los mitos, y las mil consecuencias de su carencia de hombres. También las civilizaciones del Mediterráneo se engrandecieron sobre el determinismo del vacío del mar. Aquí se anima la circulación de naves y de barcas; allá, la circulación de caravanas y de pueblos eternamente nómadas. Al igual que el mar, el desierto es movimiento; lo es también, por tanto, el islam. No menos que las mezquitas y los minaretes, dice Vidal de la Blache, los bazares y las posadas de las caravanas son las características de su civilización.⁶² Y el desierto debe a esta movilidad su innegable homogeneidad humana. “Comparad a un tártaro manchú con un tártaro de la Besarabia, y en vano buscaréis el intervalo de las mil quinientas leguas que los separan: el clima difiere poco, el gobierno es el mismo...” Así escribía el barón de Tott;⁶³ y es muy cierto.

Huyamos, sin embargo, de reducir lo complejo a lo simple y, más aún, a lo excesivamente simple. El islam es la totalidad de las realidades humanas que implica el desierto, concordantes y discordantes, el complejo de esa familia de problemas geográficos que hemos señalado. Enumeremos una vez más: las grandes rutas caravaneras, creadoras de ciudades, de riquezas y civilizaciones milenarias; las zonas ribereñas, pues el islam ha vivido de esos *Sahels*, de esas franjas de vida sedentaria desplegadas frente al Mediterráneo, a lo largo del golfo Pérsico, del océano Índico y del Mar Rojo, y en contacto también con la región sudanesa; los oasis y su acumulación de poder, que Hettner juzga esencial; la estepa, en fin, gran agente de circulación y de ventilación, y, en términos humanos,

responsable del dinamismo del islam, del empuje que lo llevó en todas direcciones y especialmente hacia el mar interior. El islam es todo eso: es la unidad política y cultural de la inmensa zona, que como una larga ruta tendida entre el océano Atlántico y el océano Pacífico, atraviesa la enorme y rígida masa del Viejo Mundo. No fue otra la obra de Roma cuando constituyó la unidad del Mediterráneo.

El islam es, pues, la circunstancia histórica que a partir del siglo VII ha funcionado como unificadora del Viejo Mundo. Entre estas totalidades densamente pobladas, Europa en sentido lato, las Áfricas Negras y el Extremo Oriente, el islam detenta los pasos cruciales y vive de su provechosa función de intermediario. Nadie puede transitar por allí sin su consentimiento o tolerancia. En este mundo sólido, a cuyo centro falta la flexibilidad de las amplias rutas marítimas, el islam es lo que será más tarde la Europa triunfante a escala mundial: una economía y una civilización dominantes. Forzosamente habrá de tener debilidades esta grandeza: carencia crónica de hombres; una tecnología imperfecta; querellas internas en las que la religión es tanto el pretexto como la causa; la dificultad congénita, para el primer islam, de controlar los desiertos fríos, o al menos hacerse con ellos al nivel del Turquestán o de Irán. Ése era el punto débil del sistema, junto o detrás de las puertas de Dzungaria, entre la doble amenaza mongola y turca. Y como última debilidad: el islam resulta muy pronto prisionero de su propio triunfo, de la agradable convicción de ser el centro del mundo, de haber dado con las soluciones efectivas y no necesitar buscar otras. Los navegantes árabes conocen los dos perfiles del África Negra, el Atlántico y el Índico, y sospechan que el océano los pone en contacto, pero no se molestan en buscar la confirmación.⁶⁴

Así las cosas, llega, con el siglo XV, el resonante triunfo

turco: un segundo islam, un segundo orden islámico, unido esta vez a la tierra, al jinete, al soldado, un islam *nórdico*, que por la posesión de los Balcanes, se adentra profundamente en Europa. El primer islam había alcanzado España al final de su impulso. El centro mismo de la aventura otomana se encuentra en Europa, en una ciudad marítima que iba a triunfar sobre ellos y a traicionarlos. La determinación con que Estambul se dedica a sedentarizar, organizar y planificar es de estilo europeo.⁶⁵ Por su causa se embarcan los sultanes en conflictos periclitados y son incapaces de distinguir cuáles son los verdaderos problemas. En 1529 los turcos renuncian a abrir un canal de Suez que ya habían comenzado a excavar; en 1538 no se lanzan a fondo en la lucha contra los portugueses, dedicándose, en cambio, a mantener una lucha fratricida contra Persia, en la tierra de nadie de sus respectivos confines; en 1569 fracasan en el intento de conquistar el Bajo Volga y en el de la reapertura de la ruta de la seda, y se gastan en las inútiles guerras del Mediterráneo, cuando el problema radicaba en la necesidad de salir de ese círculo encantado; desaprovecharon todas sus oportunidades.⁶⁶

II. EUROPA Y EL MEDITERRÁNEO

Las tierras de Europa flanquean el Mediterráneo por el lado norte, desde el Mar Negro hasta el estrecho de Gibraltar. Si, en este caso, el historiador se empeña en trazar límites, tropezará forzosamente con más dudas que el geógrafo y, *a fortiori*, que el geólogo. “Europa, noción confusa”, escribió Henri Hauser. Para el historiador es un mundo doble o triple, formado por seres y espacios diferentes y trabajados de modo distinto por la historia. En la medida en que se posee, en que impregna fuertemente el Mediodía de Europa, el Mediterráneo ha contribuido no poco, por su parte, a oponerse a la unidad de Europa, a la que

atrae hacia sí y divide en provecho propio.

Los istmos y sus rutas meridianas

La masa de tierras que Europa interpone entre las aguas azules del Mediterráneo y esos otros Mediterráneos del norte que son el Báltico, el mar del Norte y el de la Mancha, se adelgaza progresivamente hacia el oeste y aparece cortada por una serie de rutas meridianas, de istmos naturales que todavía hoy son decisivos para los cambios de la historia: el istmo ruso, el istmo polaco, el istmo alemán y el istmo francés.

Por el oeste, también la península ibérica presenta rutas transversales, pero orientadas de oeste a este, del mar al océano: tales las rutas que llevan de Barcelona a Navarra y a las Provincias Vascongadas por la cuenca del Ebro; tal la importante transversal de Valencia a Medina del Campo y a Portugal, o esas rutas terrestres de Alicante y de Málaga a Sevilla,⁶⁷ que permiten sortear el paso por Gibraltar. No nos interesarán, por el momento, estas rutas de España. Su orientación las coloca muy aparte; además, sigue en pie el viejo problema de si España forma o no parte de Europa. Sin embargo, para comenzar nuestra investigación, tenemos como punto de partida la gran línea que los geólogos trazan en los mapas desde el golfo de Gascuña hasta el Cáucaso. Para nosotros, son las rutas situadas al norte de esta línea las que plantean el verdadero problema histórico y geográfico, mejor dicho, la serie de verdaderos problemas, de los lazos entre Europa y el Mediterráneo.

Esta Europa reducida que queda al norte del espacio mediterráneo dista mucho de ser homogénea, a pesar de contrastar violentamente con el Mediterráneo y las tierras

mediterráneas: frente a los vergeles y a los viñedos del sur, es, por excelencia, el país de los tupidos bosques,⁶⁸ las planicies descubiertas, las praderas de los grandes ríos navegables; sólo excepcionalmente posee los árboles y arbustos nutritivos que son la salvaguarda de la vida mediterránea: el olivo, la higuera, la vid, el castaño... y nunca los posee todos a la vez; por sus grandes espacios, es la región de los vehículos, hasta el punto que Dantiscus, el embajador polaco, yendo de Anvers a Brujas y Calais, en el otoño de 1522, escribe, como la cosa más natural: *ex Antverpia per currus ut hic fieri solet*, es decir, como aquí es costumbre,⁶⁹ mientras que el sur es la tierra de las caravanas de muleros. La futura reina de España, Isabel de Valois, y su séquito apenas llegaron a la frontera de este país en enero de 1560, con sus carrozas, sus bagajes y sus personas, hubieron de transbordar a los lomos de las bestias de carga, que los trasladaron hasta el corazón de la Península.⁷⁰ Lo mismo le ocurrió, medio siglo más tarde, en 1502, a Felipe el Hermoso, en su primer viaje a España.

El Norte es el país de la cerveza, de las bebidas de granos fermentados. Ya lo era en los tiempos de la Germania de Tácito. Las primeras fábricas de cerveza se instalaron en Constanza en el siglo XVI;⁷¹ los dominicos introdujeron la cerveza en Lorena; pronto penetró en Inglaterra, como dicen los refranes populares, al mismo tiempo que el lúpulo y que la Reforma.⁷² Marco Ottobon, el secretario enviado por Venecia a Danzig, en el invierno de 1590-1591, para comprar trigo, se asombra, al verano siguiente, de la llegada de 200 navíos holandeses, todos ellos en estado lamentable y pésimamente equipados, que vienen a llevarse el grano de clase inferior, *gli grani per birra*.

A un individuo mediterráneo, estos países (y no sólo Polonia) le resultan extraños: allí el vino es un lujo que alcanza precios inimaginables. En 1513, Bayard, durante el breve

tiempo que estuvo prisionero en los Países Bajos, y pese a carecer de fortuna, se permitió muy buenos banquetes, aunque “hubo días en los que llegaba a gastar hasta 20 escudos en vino”.⁷³ Si el extranjero es mediterráneo, juzgará a estas personas como rudas y carentes de refinamiento: unos auténticos “bárbaros”, muy religiosos (sean los alemanes anteriores a Lutero⁷⁴ o los normandos de la época de Francisco I)⁷⁵ y honestos (Ottobon dice que uno puede viajar por Polonia *l'oro in mano senza pericolo di essere offeso*). Y además, otra gran ventaja: allí la vida es más barata que en Italia. En Danzig— nota nuestro veneciano— “por dos táleros a la semana por persona, puedo decir que me han regalado con dos banquetes diarios”.⁷⁶

Pero no generalicemos: el Mediterráneo no es el reino exclusivo de la bestia de carga, lo mismo que la Europa que parte de él hacia el norte no es la zona indiscutida de la cerveza y del transporte rodado. En Francia y otros lugares la bestia de carga forma parte importante de los transportes. A menudo, los vehículos no ruedan en estos parajes, sino en las proximidades de las ciudades, en el escaso perímetro de los oasis urbanos y carreteros, excepciones que se encuentran también hasta en el corazón de los países mediterráneos. También el Mediterráneo tiene sus regiones atrasadas, de religión primitiva y medios de vida elementales.

Europa es, repetimos, auténtica diversidad. La civilización ha penetrado en ella por caminos y en fechas diferentes; muy al principio, por las rutas del sur y con un innegable acento mediterráneo; después, desde el oeste y el Occidente cristiano, por la línea de los paralelos y a la vez por las rutas del mar (recordemos cómo el derecho de Lúbeck irradió por el Báltico) y por las rutas terrestres (recordemos cuán lejos se expandió, aunque menos rápidamente, el derecho conquistador de

Magdeburgo).

Por tanto, el mundo mediterráneo se encuentra con regiones, sociedades y civilizaciones que no son las mismas ni por sus orígenes ni por su nivel cultural y aun por su nivel económico. Estos elementos no presentan el mismo aspecto ni la misma edad y experimentan, en diversos grados, la fuerza de atracción del Mediterráneo.

A grandes rasgos, cabe hablar por lo menos de cuatro grupos europeos; cuatro grupos que corresponden a los grandes ligámenes mediterráneos de los istmos, cuatro fuentes de historia relacionadas más o menos estrechamente con el mar cálido, vehículo de riquezas, pero también relacionadas entre sí, lo que no simplifica la tarea de observación.

El istmo ruso: hacia el Mar Negro o hacia el Caspio

No sería difícil decir, y casi demostrar, que en el siglo XVI no había un istmo ruso que desempeñara el papel de eslabón y condujera hacia el Mediterráneo movimientos importantes de intercambio. Todo el sur de Rusia estaba vacío, solamente atravesado por las bandas nómadas de los tártaros de Crimea, que, al paso rápido de sus caballos, se trasladaban ora al confín septentrional del Cáucaso, ora a las orillas del Caspio y a Moscú —incendiada por ellos en 1571—,⁷⁷ o hasta el corazón de las regiones danubianas, que devastaron terriblemente.⁷⁸ El mismo vacío encontró aquí la colonización rusa a finales del siglo XVIII. Una inmensa tierra eriaza habitada sólo por unos pocos nómadas bandidos, criadores de camellos y de caballos.⁷⁹

Claro está que las incursiones de estos salteadores no poblaban la inmensa estepa (donde no se encontraba ni una sola ciudad) mejor de lo que los corsarios poblaban el mar; pero

bastaban para convertirla en una tierra peligrosa. Apoyados en la Crimea, a la que protege su relieve por el lado de tierra, y apoyados por los turcos, que tenían aquí algunas plazas fuertes —como Caffa—, aquellos tártaros del sur no lograron ser sometidos por el “Gran Duque”, como los de Kazán y Astracán. Los turcos los habían provisto de arcabuces y de artillería, eliminando así la única ventaja que los rusos habrían podido tener sobre ellos.⁸⁰ A cambio de ello, los tártaros, al término de sus incursiones, proveían de criados y de obreros eslavos a todas las plazas y a los campos turcos. Cantidades enormes de esclavos rusos y a veces de polacos llegaban por su mediación hasta Constantinopla, donde eran muy apreciados y se les pagaba a muy buen precio.⁸¹ Estas batidas para aportar mercancía humana eran tan importantes que, en 1591, Giovanni Botero las señala como una de las causas de la escasa población de Rusia.⁸² La falta de hombres explica posiblemente el hecho de que en el siglo XVI los rusos no trataran de apoderarse de las orillas del Mar Negro; contentábanse con lanzar sobre esta región inhumana algunas contrabatidas durante el invierno, cuando la congelación de los ríos facilitaba los movimientos de sus tropas. A principios del siglo XVII, los cosacos, personas fuera de la ley, especie de uscoques o de haiduks, armaron barcas ligeras y empezaron a hostilizar el tráfico de los turcos por el Mar Negro. Ya en 1602, una galera se cruzó con cosacos “polacos” en la desembocadura del Danubio.⁸³

Si el contacto de los rusos con el sur era todavía débil, ello se debía en buena parte a que no hicieron esfuerzos serios en esta dirección porque se sentían atraídos, a través de las primitivas tierras del norte, por el desarrollo económico del Báltico, que entonces se hallaba en la plenitud de su poderío,⁸⁴ y por los países europeos que tenían enfrente hacia el oeste: Polonia y Alemania. Finalmente, porque se hallaban sobre el eje del mar

Caspio y tendían hacia Persia. El sureste, y no el sur, orienta su vida. Rusia no es todavía Europa,⁸⁵ pero, en aquel entonces, empezaba a europeizarse. Por las rutas del oeste, a través de los Alpes y de las regiones de Bohemia y Polonia, llegan a Moscú los canteros-arquitectos italianos constructores de las cúpulas en forma de bulbo. Llegaron también del oeste hacia aquellas tierras las preciosas técnicas de la pólvora de cañón. Cien veces se quejaron los polacos del peligro de estas transferencias.⁸⁶ Al apoderarse el zar de Narva —que conservó en su poder de 1558 a 1581—⁸⁷ abría así una ventana al Báltico. El rey de Polonia se alarmó ante las posibilidades que ahora se le brindaban al moscovita. El único modo de contenerlo habría de ser el de dejarlo “en su barbarie e ignorancia”. Han hecho bien los habitantes de Danzig —escribía el rey Segismundo a la reina Isabel el 6 de diciembre de 1559— en detener las naves inglesas encaminadas “al Narva”.⁸⁸ La discusión se prolongó tediosamente y no se limitó sólo a los ingleses. En junio de 1570, un navío francés de Dieppe, el *Espérance*, era capturado, cuando se encaminaba a Narva, por unos falsos corsarios de Danzig.⁸⁹ En 1571, el duque de Alba prevenía al Reichstag alemán contra la exportación de cañones y material de guerra que podían ser utilizados para armar a los enemigos de Alemania y, quizá, de la cristiandad entera.⁹⁰ Estos hechos y otros muchos demuestran que el centro de gravedad de la economía rusa se va desplazando gradualmente hacia el norte, pero el sur, en sentido amplio, y en especial el sureste, continuó manteniendo su importancia.

Hay en Moscú mercaderes griegos, tártaros, valacos, armenios, persas y turcos.⁹¹ Existe, principalmente, un tráfico a lo largo del Volga: hacia abajo, de soldados, artillería y trigo; hacia arriba, de sal y esturiones secos.⁹² Después de la ocupación de Kazán y de Astracán por los rusos en 1551 y 1556⁹³ quedaba

controlado todo el curso del río y los tráficos regulares sólo eran molestados a muy largos intervalos por las incursiones de los cosacos y los tártaros nogais.⁹⁴ Así, cuando los turcos, apoyados por los tártaros, trataron de avanzar hasta Astracán (con la intención de construir un canal del Don al Volga que les consintiese avituallar, por el Caspio, a sus tropas en lucha contra Persia),⁹⁵ su intento, al chocar con una notable resistencia rusa, se concluirá con la derrota de 1569-1570. Este tentáculo meridional es el que aseguraba a Moscovia sus contactos con los nómadas del sureste y con Persia y su antigua economía monetaria: el zar percibe tributos en moneda de sus provincias del sur, mientras que las del norte incrementan, por lo general, su tesorería con cueros y pieles.⁹⁶ Estas pieles, por otra parte, alimentan un importante comercio ruso en dirección a los Balcanes, Constantinopla y Persia,⁹⁷ una vez que las relaciones rusoturcas habían mejorado en 1570 gracias a la misión diplomática de Novosiltsov.⁹⁸

Pero, para la historia general, lo más interesante es la tentativa inglesa de enlace en dirección, no del Mar Negro (pues era ocioso desembocar en un lago turco y bien guardado), sino del mar Caspio, entre 1556 y 1581. Tratábase ni más ni menos que de una tentativa para sortear el Mediterráneo, no por una ruta marítima, como los portugueses habían logrado hacerlo en 1498, sino por una vía mixta, marítima y continental.⁹⁹

No olvidemos, en efecto, que a mediados de siglo, los barcos ingleses desaparecieron del Mediterráneo, y con ellos los beneficios del intercambio con el Oriente que estos viajes directos aseguraban a los mercaderes britanos. Estos sentían cada vez más la ambición de asegurarse una participación en el fructífero comercio de las Indias, monopolio hasta entonces de los mediterráneos y los ibéricos. La asociación de “Mercaderes Aventureros” de Londres lanzó sus barcos y sus exploradores

hacia las regiones árticas, con la esperanza de encontrar una nueva ruta, de realizar por el norte la hazaña de Magallanes. Uno de estos barcos, el de Chancellor, fondeó por casualidad en 1553 en la bahía de San Nicolás, no lejos de Arkángel. Esta casualidad no dejó de ser explotada y los recursos del país, cera, aceite de ballena, pieles, lino, cáñamo, dientes de foca, madera y bacalao, tomaron muy pronto el camino de Inglaterra a cambio de telas y dinero.

Muy pronto se percató la “Moscovy Company” de que el proyecto primitivo era realizable a través del espacio ruso; de que por el Caspio se podían obtener especias, pólvora, seda..., etcétera. Un agente inglés llegó a Persia en 1561 con sus mercancías, y pronto se establecieron viajes regulares; todas las maravillas del Oriente remontaron el Volga durante algunos años para ir a almacenarse en las bodegas de los barcos londinenses, fondeados en la bahía de San Nicolás. Es verdad que este tráfico sólo duró algunos años; el fracaso final del proyecto debióse a razones políticas y al hecho de que, a partir de 1575, los ingleses emplearon de nuevo el camino directo del Mediterráneo. Los largos viajes hacia el Caspio y Persia perdieron entonces su interés. Pero continúan: los rusos no quieren renunciar a Persia, su aliado más importante del este;¹⁰⁰ cuando más tarde, en 1581, son expulsados de Narva, se interesan por Arkángel, última ventana de las que dan al gran norte que les queda abierta,¹⁰¹ y muy pronto los holandeses enviarán allí sus naves.¹⁰²

Pero volvamos a la aventura inglesa, que, por cierto, no desplazó grandes cantidades de mercaderías (suficientes, con todo, para producir jugosos beneficios a los mercaderes ingleses y algunas inquietudes a los españoles de Londres); sin embargo nos ofrece un testimonio del conjunto de la vida mediterránea, de los entorpecimientos del tráfico entre el océano y el mar

interior, con la subsiguiente reapertura del Mediterráneo a los nórdicos. En suma, el comercio anglomediterráneo trató de abrirse paso durante algunos años a través de Rusia. La empresa, según los cálculos de sus promotores, aspiraba a ser mucho más ambiciosa; se trataba de apoderarse, atacando por detrás, de todo el comercio portugués, por una parte, del sirio por la otra. Todavía en 1582 pretendía Londres promover un acuerdo angloturco que hubiera permitido desviar por el Caspio, pasando por el Mar Negro, el comercio de especias, centralizándolo en Constantinopla. Proyecto grandioso de un monopolio en parte inglés, pero irrealizable, en aquella época, por más de una razón. Cosa curiosa: en 1630, el padre José pensará, por su parte, en utilizar el rodeo por Rusia,¹⁰³ pero no para entenderse con los turcos, sino, por el contrario, para esquivar por esta ruta sus disposiciones y sus privilegios comerciales. Este proyecto, como el precedente, subraya el valor del istmo ruso como ruta hacia Levante, y el interés que tiene para la historia del mar observar ciertas profundidades continentales, aunque a primera vista parezcan muy lejanas o muy impenetrables. Recordemos el papel de estas mismas rutas rusas en la Edad Media¹⁰⁴ en algunos curiosos proyectos italianos anteriores a la tentativa inglesa,¹⁰⁵ o a continuación de ella, en el siglo XVIII;¹⁰⁶ por sí solas y en circunstancias favorables, son capaces de perturbar los tráficos del mar entero.

Y puesto que determinan los ritmos de la economía rusa, unen a ésta con la vida del resto del mundo. Esto lo ha demostrado un reciente estudio sobre los movimientos de precios en el Estado ruso del siglo XVI,¹⁰⁷ los cuales varían siguiendo las fluctuaciones generales en Europa. Una vez establecida esta relación, podemos suponer, aventurándonos hasta donde permiten los límites de la prudencia, que la gran regresión del siglo XVII debe tener su parte de culpa en la

desorganización de Rusia, devorada entonces por agitaciones sociales y afligida por fracasos exteriores, al menos a partir de 1617.¹⁰⁸ Pese a estos avatares y pese a los ataques a lo largo del Volga de bandas de cosacos contra alguna que otra *Staritza* (caravana), la gran ruta sigue hormigueando de bateles, bestias de carga y, en invierno, trineos.¹⁰⁹

*De los Balcanes a Danzig: el istmo polaco*¹¹⁰

El istmo que llamamos polaco no está, o ha dejado de estarlo, en el siglo XVI, unido al Mar Negro, sino a la península de los Balcanes. Claramente inclinado hacia el oeste, conduce del Báltico al Danubio, y, por una ruta tortuosa, hasta Estambul (y quizá más allá). ¿Debe pensarse, acaso, que, al volverse genovés y turco, el Mar Negro perdiera su fuerza de atracción sobre Polonia? Sí y no. Si bien la ocupación turca de Caffa (1475), Kilia (1484) y Bielogrado (1484),¹¹¹ ha interrumpido un comercio hasta entonces activo, hay que tener, por otra parte, en cuenta las crisis del comercio del Levante. Y la inseguridad de las rutas meridionales, a causa de los tártaros, ha jugado también una parte importante. Declinó un tráfico continental a larga distancia que desde el siglo XIII había aprovisionado Polonia desde el Mar Negro, en especial desde Caffa, de los productos del Levante, principalmente pimienta y especias.

Pero sobrevive la antigua ligazón: todavía a mediados del siglo XVII, Tavernier señala que existían transportes por carro entre Varsovia y Caffa, los cuales hacían el viaje en cincuenta días.¹¹² Pero no deberíamos valuar en exceso ni las rutas antiguas ni aquellas activas que por Moldavia permitieron a Polonia el acceso directo a los Balcanes y a las mercancías tanto de Turquía como del Levante. Si el país polaco presenta la

curiosa característica de ser una especie de zona de comercio libre o, para ser más precisos, una zona de libre paso con unas aduanas y peajes mínimos, también es un inmenso espacio como dos veces Francia, como dice el informe que sobre Polonia dirige M. de Valence a Carlos IX y Catalina de Médicis (1572).¹¹³ Como es natural, los transportes por tierra resultan enormemente caros. Un *last* de trigo dobla largamente su precio en el trayecto de Cracovia a Vilna.¹¹⁴ Así, pues, siempre que resulte posible, hay que recurrir a las rutas acuáticas y aprovechar los tráficós regulares (los de la sal, por ejemplo) o limitarse al transporte de mercancías ligeras y valiosas. Como se ve, abundan las dificultades.

A Polonia le ocurre lo mismo que a Moscovia: está sujeta a la dominante economía del Báltico, y con ello a las exigencias del mercado de los Países Bajos, que compran trigo, centeno y productos forestales. Ámsterdam controla a distancia precios y fluctuaciones.¹¹⁵ En estas condiciones, el papel de Danzig resulta al mismo tiempo importante y limitado. Es el centro comercial más próspero y mejor situado “del lado de acá del estrecho de Dinamarca”. Es el lugar donde se debe comprar, indica un veneciano¹¹⁶ en 1591, y no en los vecinos centros menores de Könisberg o Elbing, “porque allí son más seguras las personas con quienes se trata y más ricas y menos bárbaras que en cualquier otra parte”. También resultaba bastante cómodo ir a Danzig para beneficiarse de los descuentos que se hacían en la feria de Santo Domingo, que tenía lugar en la ciudad misma, a las ferias de San Bartolomé, en Gniezno, o a la de San Miguel, en Poznan (Posen). Además estaba Núremberg, que ofrecía facilidades financieras, valederas en Viena, Breslau, Cracovia y en la misma Danzig.

Pero entre la economía subdesarrollada de Polonia y de las regiones vecinas que Danzig explotaba en nombre del sacrosanto

principio de *frei Handel und Commerzien*, por un lado, y Ámsterdam que la domina, por otro, la ciudad desempeñaba un papel muy limitado: era la intermediaria en un sistema que constantemente la rebasa. Su papel consistía en comprar los granos (y también otros productos, pero principalmente grano) en las ferias de invierno que tenían lugar en Thorun (Thorn) y en Lublín. Era allí donde los nobles vendían sus cosechas (trilladas durante el invierno y transportadas entre abril y mayo, después del deshielo). Danzig las almacena, comprueba su calidad y se apresura a venderlas, pues, en el mejor de los casos, se trata de trigo del año anterior y es imposible mantenerlo almacenado mucho tiempo. *Sono bisognosi di danaro*, añade Ottobon, necesitan numerario para hacer nuevas compras, reinversiones e, incluso, pagos por adelantado, en dinero efectivo, sobre Núremberg, por los cuales se recibía normalmente una comisión de 3%; ¿podría ser ésta la razón que explica los humildes beneficios que a decir de nuestro veneciano —que ha vivido siete meses entre ellos— perciben los habitantes de Danzig? Es más, ¿no estarían cogidos entre dos fuegos a causa de las exigencias de los vendedores de trigo, por una parte, y las de los compradores holandeses, ingleses, franceses, españoles y, muy pronto, de todo el Mediterráneo, por otra? De hecho, se encontraban a la merced de quien les pudiera proveer del indispensable dinero efectivo, con el que poder manipular en los mercados arcaicos de Polonia y países vecinos. Marco Ottobon así manifiesta cuando define las dos condiciones principales para la prosperidad del mercado de grano de Danzig: en primer lugar, la cosecha del año anterior, puesto que sólo se ofrece a la venta el trigo viejo; en segundo, la demanda portuguesa (mejor diría yo ibérica), que domina el mercado tanto por la relativa brevedad del viaje y la posibilidad que ofrece de pago en dinero efectivo, como en razón de su volumen, incomparablemente superior al de las exportaciones al Mediterráneo, excepto

durante los años de crisis de finales del siglo.¹¹⁷ Finalmente, si Danzig se conforma con el papel de agente intermediario, y deja declinar su marina, ello obedece a que el ligero porcentaje que percibe gravaba cantidades enormes de grano: casi 80 000 toneladas a partir de 1562.¹¹⁸ De todos modos, la economía de Polonia descansa sobre esta ciudad decisiva: Danzig es “la ventana” por la que se asoma al mundo, aunque evidentemente no siempre en beneficio propio.

El centro de gravedad del país se va desplazando gradualmente hacia el norte. En 1569 se perfeccionó la unión entre Polonia y Lituania, hasta entonces unidas solamente por la comunidad del soberano. En 1590 se trasladó la capital de Cracovia a Varsovia.¹¹⁹ Durante los últimos años del siglo XVI, Polonia luchó contra Suecia y contra Rusia, en un combate “a la española”, perdido de antemano, que evoca la tentativa acometida hacia la misma época por Felipe II al final de su reinado para hacer entrar simultáneamente en razón a Francia e Inglaterra.

Política y economía apuntan en la misma dirección, como prueban las estadísticas del comercio polaco, sacadas a la luz gracias a las investigaciones de R. Rybarski.¹²⁰ La balanza de pagos resulta favorable a Polonia y la acumulación de capitales beneficia a la nobleza, la *szlechta*, atenta a vender su trigo, su centeno y su ganado (ganado vacuno engordado durante el invierno, al que se denominaba “ganado de los señores”) y a obtener beneficios de todo, incluso de la venta de cervezas de manufactura barata, para el consumo campesino. Se dan todas las condiciones para que Polonia abra sus puertas —y las abre— al comercio de lujo, a los mercaderes extranjeros que frecuentan sus ciudades y ferias y a los *szkoci*,¹²¹ vendedores itinerantes de origen escocés que siguen a la corte de un lugar a otro, protegidos por los grandes señores de manera muy semejante a

los *mascates* del Brasil colonial de antaño, protegidos por sus clientes, los grandes propietarios, que eran “muy generosos y esplendidísimos”,¹²² igual que los polacos.

Hacia el sur, dos zonas comerciales reclaman ahora nuestra atención: una muy próxima y activa, otra remota y más difícil de controlar.

La que pasa próxima es la ruta regular de los vinos, que, partiendo de Moravia y Hungría, alcanza una Polonia que, prácticamente, carece de viñedos. La llegada del vino nuevo es una ocasión anual de fiestas. Para prevenir posibles fraudes de los taberneros, todas las tabernas de Cracovia deben ostentar obligatoriamente en su enseña un montón de paja o un ramo verde, según sea moravo o húngaro¹²³ el vino que despachan. El vino llegaba a Leópolis desde Valaquia, donde lo producían colonias húngaras asentadas en el sur.¹²⁴

Además, esta ruta comercial próxima suministra, particularmente desde Moldavia, animales para carne, en vivo, bovinos en su mayor parte, pues los innumerables corderos de la llanura se requisan regularmente para satisfacer el insaciable apetito de Constantinopla. El ganado vacuno de Moldavia era la moneda de cambio usual del país, que de ese modo podía adquirir en las ciudades de Transilvania y Polonia los paños ordinarios de fabricación local y los útiles de hierro indispensables al campesino: rejas de arado, cuchillas de reja, guadañas, hoces, clavos, además de bramante, sogas, cinchas y arreos.¹²⁵ Estos cambios tienen lugar en las ferias de la frontera, sobre todo en Siatyn, Sipeniti y Lintesti.¹²⁶ Pero el vacuno blanco de Moldavia también se exporta a Alemania, a Venecia y, según nos dice un historiador, a Danzig, desde donde emprende, a partir del siglo XV, el camino a Inglaterra. En 1588, el embajador inglés en Constantinopla concluye un acuerdo en virtud del cual los paños ingleses se cambiarán por “ganado

blanco”, que en su camino a Inglaterra transitará por Danzig.¹²⁷

Se le irán uniendo a este ganado moldavo en su ruta hacia el norte bovinos de Podolia, Rutenia, Volinia, Lituania y de la misma Polonia, regiones todas ellas muy mal provistas de comunicaciones normales, y que se limitan a producir la cantidad de grano precisa para cubrir sus propias necesidades y exportan ganado. El ganado tiene la ventaja de transportarse a sí mismo, en largos convoyes encaminados a las ciudades del oeste, de Poznan a Leipzig, e incluso hasta Fráncfort del Maine. Según R. Rybarski,¹²⁸ salen cada año de Polonia entre 40 000 y 60 000 cabezas de ganado vacuno. Documentos relativos a la frontera turco-polaca hablan, posiblemente exagerando un poco, de cientos de miles de animales; sea como fuere, nos produce en todo caso la impresión de una inmensa cantidad de animales ambulantes, algo así como ocurrió en la América colonial y con un paisaje de fondo en muchos aspectos similar: amplios espacios apenas hollados por el hombre, dilatadas ciénagas, poderosos bosques, viajes interminables y larguísimos convoyes de animales medio salvajes.

Hacia el sur, más allá de Cracovia, Leópolis y Galatz, evitando Hungría, país endémicamente castigado por las guerras, una larga ruta comercial conduce a los Balcanes, y, sucesivamente, a Constantinopla. Viajan en una dirección pieles, cueros, pequeñas cantidades de ámbar, paños polacos, tanto ordinarios como de lujo (en cuyo caso se reexportan), hierro y, posiblemente, monedas de baja aleación.¹²⁹ A cambio, los mercaderes armenios y judíos (sobre todo a partir de 1550) y también los turcos y griegos (Andrea Carcacandella,¹³⁰ mercader griego de Constantinopla, obtuvo en 1534, gracias al apoyo del sultán, el derecho a comerciar libremente en todo el territorio polaco) envían caballos y, con mayor frecuencia, especias y sedas. Un pleito dirimido en Cracovia la víspera del día de

Santo Tomás del año 1538 nos informa de que Stanislas Zijemijanij, mercader polaco, ha llegado de Turquía con 40 piezas de camelote, *petias czambeloti integras*, valoradas cada una en 10 florines; 34 piezas pequeñas, a cuatro florines; 102 libras de macia y 24 libras de nuez moscada.¹³¹ Por lo que allí se dice se deduce el motivo que lo ha enfrentado con su acreedor: éste le había adelantado mercancías y dinero antes de iniciar su viaje desde Cracovia.

En 1530 y 1531 encontramos también mercaderes armenios de Kamieniec en la feria de Lublín, con azafrán y arroz de origen turco.¹³² En 1548, Lublín obtiene el privilegio de presentar, a modo de prueba, varias *res aromaticae* importadas de Grecia y Turquía.¹³³ Conoce entonces esta ciudad un periodo de considerable prosperidad, de la que sus ferias son testimonio elocuente. Situada entre Leópolis —al sur— y Varsovia, resulta una cómoda etapa en la ruta de Danzig, con la ventaja, además, de ser una ciudad que no exige derechos de “etapa” —*sklad*—, a diferencia de Leópolis, que goza de privilegios y los defiende. En Lublín las mercancías entran y salen a voluntad de los mercaderes, mientras que en Leópolis se retienen y se ponen en la venta.

A esta última ciudad, lugar de reunión de mercaderes judíos, levantinos e italianos, afluye con ellos el comercio del sur. En 1571, un agente de la casa Hureau, mercaderes originarios de Valenciennes, afincados en Amberes, va de Danzig a Leópolis, y a continuación sigue viaje a Constantinopla.¹³⁴ En 1575, un italiano al servicio de uno de sus compatriotas establecido en Cracovia compra en Leópolis vino de malvasía y moscatel: estas preciosas bebidas vienen sin duda, lo mismo que el vino dulce griego que se consume en la ciudad, de las orillas del Mediterráneo oriental.¹³⁵ Y con cierta regularidad pasa por Leópolis, en su camino a Constantinopla, la que era llamada

“caravana de Polonia”, constituida por una multitud de mercaderes y carreteros que se detienen en los *hans* de las ciudades contando, aunque no siempre, con la protección de las autoridades; algunas veces hacen alto en pleno campo y en él establecen sus vivaques. Pero no siempre estamos enterados de lo que transportan hasta el Bósforo esos pesados vehículos tirados por bueyes¹³⁶ o caballos.

Por estos dificultosos caminos viaja un tal Tommaso Alberti, mercader de Bolonia, quien nos ha dejado una relación, muy breve, de su viaje. Llega por mar a Constantinopla, ciudad que abandona el 26 de noviembre de 1612; pasa por Adrianópolis y cruza la Dobrudja. Como los carreteros son turcos, lo abandonan el día del *Beiram*, y se marchan al pueblo más próximo a celebrar la fiesta. Las interminables llanuras rumanas le producen al viajero la impresión de ser un “mar de tierra firme”. Es fácil extraviarse si no hay rodadas de vehículos precedentes que indiquen el camino. Llega a Jassy con la nieve. Seis días más tarde entra en Leópolis, donde vende sus mercancías y compra otras; llegada la primavera vuelve a Constantinopla con 60 carros, tirado cada uno por seis caballos. El 23 de mayo de 1613 vuelca un carro durante la dificultosa travesía de los Balcanes. “Dentro de él había 30 sacos de reales españoles, conteniendo 500 cada uno, pieles de marta cibelina y otras mercancías.” Se pudo recuperar todo, y el día primero de junio entraba el convoy en Constantinopla, ciudad que nuestro mercader abandona de nuevo el 21. Llega a Leópolis el 27 de julio, y sigue camino a Cracovia; finalmente, después de pasar por Praga, Núremberg y Milán, pone pie en Bolonia el 25 de octubre.¹³⁷

A pesar de todos estos pintorescos pormenores, y considerado el evidente déficit de la balanza de comercio polaca en sus relaciones con el sur, el volumen de estos tráficos no

soporta una comparación con el de los múltiples intercambios comerciales laterales entre Polonia y la vecina Alemania, con Fráncfort del Oder con Núremberg, que compra pieles, o con Silesia, escenario de disputas arancelarias suscitadas por la ambición, más de una vez defraudada, de los mercaderes de Wroclaw (Breslau).¹³⁸ Tampoco admite comparación con esos tráficos en diagonal que por Breslau, Leipzig, Núremberg, Augsburgo y la Alemania del sur, corren hacia Italia y alcanzan Venecia, desde donde emprenden el camino de vuelta. En junio de 1564, la señoría de Venecia concede permiso al agente del rey de Polonia para una entrega de armas que incluye 100 coseletes, 500 arcabuces y 30 alabardas.¹³⁹ De Italia¹⁴⁰ llegan constantemente artistas, mercaderes y artesanos; tres de estos últimos instalan un tejear en Cracovia el año 1533.¹⁴¹ Llegan también tejidos de lujo o de pseudolujo. En Venecia y Nápoles se fabrican¹⁴² sedas de trama muy clara, a las que se da cuerpo sumergiéndolas en un determinado preparado: ¿se las conoce con el nombre de *robba per Polonia*! Hacia 1565¹⁴³ hay entre 15 y 20 *botteghe d'Italiani* extendidas por Polonia, entre ellas la de los Soderini, mercaderes riquísimos. Pero a medida que avanza el siglo irán llegando en mayor cantidad hombres y mercancías de Italia: movimiento análogo al que encontraremos en la Alemania del sur, como si, al finalizar el siglo, la invasión de hombres y mercancías de Italia por toda la Europa Central y del Este viniera a compensar la invasión del Mediterráneo por los nórdicos. En Polonia había mercaderes italianos por todas partes y allí se quedaron largo tiempo, en Cracovia, Leópolis, Varsovia, Lublín y Sandomir. El gran periodo de la presencia italiana va de finales del siglo XVI hasta mediados del XVII.¹⁴⁴ El libro de cuentas de uno de estos mercaderes muestra, con fecha de 1645,¹⁴⁵ sus actividades en las ferias polacas, especialmente en las de Lublín. Están anotadas las monedas manipuladas, los

precios, las cantidades, los gastos en vehículos de transporte y una sorprendente cantidad de paños de diferentes orígenes vendidos en Lublín: tafetán *verdegaio a onde* de Londres, terciopelo *verde piano* de Florencia, *caravaccia nera* de Nápoles, *raso azuro piano* de Venecia, paño *rosa seccha*, *raso nero* de Lucca... Estas denominaciones no son fáciles de identificar y los nombres de los lugares de procedencia no son, seguramente, genuinos. Pero testimonian, como las memorias de Tommaso Alberti, sobre la presencia italiana mucho después del siglo XVI. Lo mismo se podría decir de la vecina Transilvania, donde mercaderes, obreros, arquitectos, albañiles, tallistas de la piedra y soldados de Italia desarrollan una evidente actividad.¹⁴⁶

Lo dicho ayuda a explicar la situación general de Polonia. Lo que le falta a ésta en el siglo XVI no es desde luego un impulso vital del que dio múltiples pruebas, sino una economía monetaria activa y de amplio radio de acción. Si el Estado polaco es tan frágil en profundidad, y su rey lo es “más por representación que por ejercicio del poder”,¹⁴⁷ la razón hay que buscarla en el orden político y social de la “república” y en la imposibilidad de centralizar suficientes reservas de moneda, y en consecuencia, poder disponer de un ejército moderno. En las fronteras que tocan con los turcos y los tártaros se confía la defensa de éstas a cosacos “bandoleros agregados de todas las naciones”, dice un texto español,¹⁴⁸ y añade: “gente belicosa, siempre en movimiento e inquieta, cruel y capaz de resistir las mayores fatigas, y también, la más infame que se pueda encontrar en el mundo”. En todo caso, gente que puede actuar según les parezca, no un ejército moderno. En enero de 1591, el pago a los soldados estacionados en la frontera moscovita plantea difíciles problemas a la Dieta, que se había reunido en Varsovia. Mientras tanto, los soldados viven del país, que devastan, con idéntica indiferencia, tanto a un lado como al otro

de la frontera,¹⁴⁹ lo que también ha ocurrido, como bien sabemos, en los países más ricos de Occidente.

Las consideraciones económicas explican por qué la política polaca se interesa en especial, como ya hemos visto, por los asuntos del norte, siempre en la misma dirección en que discurren los tráficos, disputando con Moscovia tanto a causa de Narva y del Báltico como de las zonas de frontera indecisa entre los dos países. La política polaca es, en consecuencia, decididamente pacifista en cuanto al sur. Turcos y polacos no tienen el menor interés en venir a las manos. Los aliados de la Santa Liga pierden su tiempo cuando en 1572 tratan de persuadir a Polonia para que se lance contra el gran turco. Los turcos, por su parte, apoyan, en 1573, la elección del duque de Anjou como rey de Polonia. En 1590, en vísperas de la guerra turco-húngara, intervienen los ingleses para que se establezca un arreglo amigable entre turcos y polacos. Estos últimos se muestran premurosamente conciliantes. En enero de 1591, ante las quejas del gran turco por los abusos cometidos por los cosacos polacos, el rey, de acuerdo con los barones de la Dieta, acepta pagar, o mejor dicho, ofrecer *cento timpani de zibellini*, valoradas en la considerable cantidad de 30 000 florines. También es cierto que, para proveer a este pago, se impuso inmediatamente un impuesto de un florín por cabeza, para el solo año de 1591, a todos los judíos del reino.¹⁵⁰

De modo que se estaba en paz con el sur, circunstancia que por sí sola no basta para explicar la sorprendente difusión por Polonia de los modos de vestir y las tiendas suntuosas de Turquía, de las que aún hoy podemos ver ejemplos en los museos. ¿Habremos subestimado quizá las relaciones comerciales con el sur?

Por istmo alemán entendemos toda la Europa Central en sentido amplio, de Francia, al oeste; hasta Hungría y Polonia, al este; del mar del Norte y del Báltico, al norte; el Adriático y el Tirreno, al sur. Nos encontramos, en total, con un notable conjunto de países, intercambios y rutas comerciales, como muy bien nos muestra en sus líneas generales el mapa tomado de F. von Rauers¹⁵¹ que aquí reproducimos.¹⁵²

Podemos limitar este espacio por medio de dos líneas: una que va de Génova (de Marsella, si queremos ser precisos) a Londres y otra de Venecia a Danzig; líneas, evidentemente, algo arbitrarias, pero que nos consienten una imagen general. Este vasto bloque de Europa Central está limitado, tanto al norte como al sur, por sus costas: mar del Norte, Báltico y Mediterráneo. O, más exactamente, se prolonga por estos espacios marítimos esenciales. No hay duda de que podemos prolongarlo más allá de los mares septentrionales hasta incluir Suecia (tanteada con curiosidad por el comercio veneciano a finales del siglo XVI y comienzos del XVII),¹⁵³ Noruega y, sobre todo, Inglaterra, que, aunque empeñada en la gran aventura atlántica, siguió firmemente amarrada a Europa. Una de las actividades más importantes del comercio inglés era la de los paños, que se exportaban, según fuesen las circunstancias, por la ruta de Emden,¹⁵⁴ Hamburgo,¹⁵⁵ Bremen, o la de Amberes¹⁵⁶ (y por Ruán, en algunas ocasiones). Así Inglaterra —y el comercio de sus paños no es sino el más perfecto de los ejemplos— se asocia al continente vecino, y en particular, a esa zona de la que ahora estamos tratando. Zona activa, eso es evidente; quizá el modelo más acabado de una economía basada en los transportes por tierra, el equivalente de lo que han debido ser las ferias de Champaña en los siglos XII y XIII —formas tempranas,

potencialmente explosivas, de la relación entre sur y norte—.



FIGURA 15. *Las rutas del istmo alemán.*

Este mapa, tomado de F. Von Rauers y reproducido aquí a escala mucho menor, nos permite ver claramente la densidad de la red de carreteras de la Alemania del siglo XV y de las grandes vías transalpinas. Aunque las carreteras que vemos al oeste, en Francia, no son tantas, se debe a que están reducidas a sus líneas esenciales, pero en realidad formaban una retícula tan espesa como la alemana. Los puntos negros representan ciudades de transportistas y carreros: resultan evidentes a lo largo de las rutas de los

Alpes, y subrayan la importancia de las carreteras principales. También resalta en este mapa la conexión Praga-Linz, de la que no hablamos en el texto, pero sobre la que contamos ahora con una excelente documentación aportada por el artículo de Josef Janacek, “Die Handelsbeziehungen zwischen Prag und Linz im 16. Jahr.”, en *Historisches Jahrbuch der Stadt Linz*, 1960.

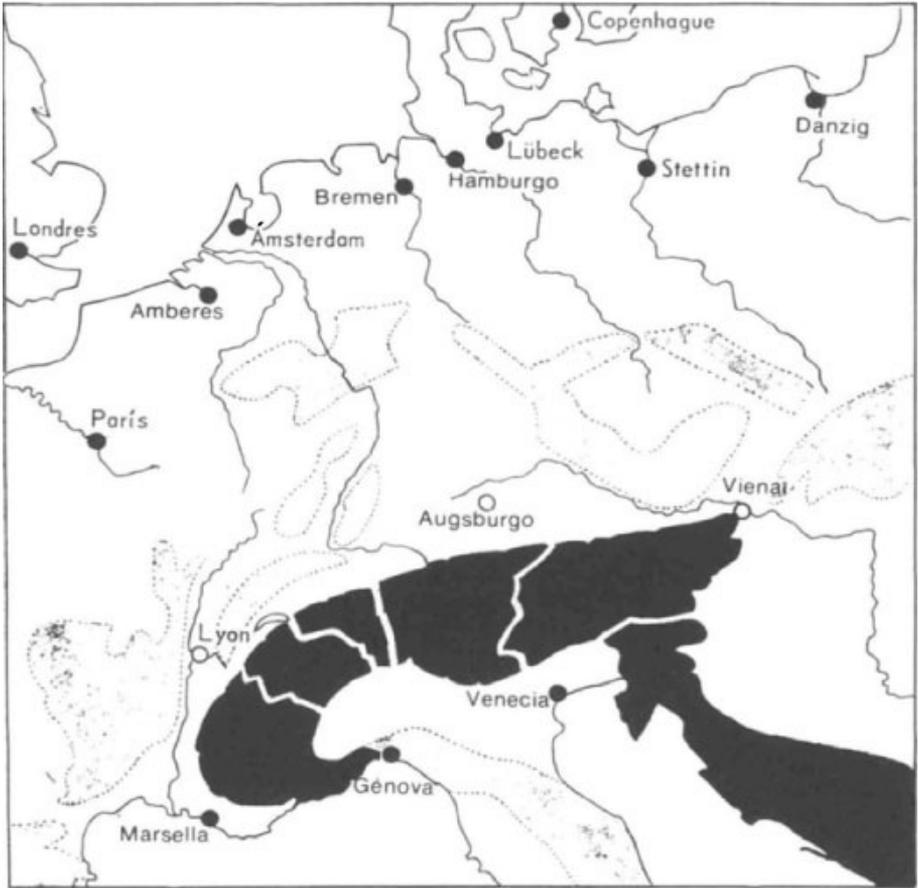


FIGURA 16. *La barrera de los Alpes.*

Este mapa, deliberadamente esquemático, muestra la angostura de los espacios de Italia del norte comparados con las tierras allende los Alpes. Esta Italia del norte está cerrada por montañas al oeste, al norte y al este (los Alpes Dináricos). Las grandes rutas alpinas (Mont-Cenis, Simplon, San Gotardo, Brennero, Col de Tarvis y otros pocos más) rompen esta barrera. El mapa indica el curso de los grandes ríos sólo a partir de aquellos puntos en que comienzan a resultar navegables en gran escala.

Este espacio, considerado en su conjunto, presenta una forma muy peculiar: estrechándose hacia el sur en la Italia del norte, se dilata hasta convertirse en una vasta masa continental,

al otro lado de los Alpes. Una carta enviada a Amberes el 25 de julio de 1522 por el rey de Polonia, y que Dantisco, su embajador ante Carlos V, espera con la mayor impaciencia, no llegará hasta el 12 de septiembre, después de un viaje de casi 50 días.¹⁵⁷ O para considerar otra dimensión: en 1590, Marco Ottobon invierte 39 días en el viaje de Venecia a Danzig — durante el invierno, eso es cierto—, incluidas las paradas.¹⁵⁸ No existe, en realidad, parangón posible entre las concatenadas llanuras del Piamonte, Lombardía y Venecia, poco alejadas de sus puertos marítimos, y los vastos espacios continentales al norte de los Alpes; las rutas convergen hacia el sur, pero hacia el norte se abren en abanico. Los Alpes, constituyendo barrera larga y ancha, dividen en dos la zona central de Europa,¹⁵⁹ siendo cada una de las partes, tanto geográfica como históricamente, de muy diferente importancia. El istmo alemán está formado por, Italia, en particular Italia del norte, los Alpes y las inmensas llanuras y planicies de Europa Central, entre el Meser y el Rin, por un lado, y el Oder y el Vístula, por el otro. Italia no necesita presentación. Este libro encontrará muchas veces ocasión de volver a hablar de sus ciudades y paisajes, tan decisivos en la historia mediterránea. Pero debemos dedicar cierto espacio a los Alpes, montañas milagrosas, donde hasta lo más difícil puede ocurrir normalmente. Son una muralla montañosa que se levanta como un obstáculo ante la zona central de Europa. Resulta difícil circular por ellos y surgen soluciones espontáneas. Sus sociedades y pueblos parecen haber existido con el expreso propósito de organizar los modos de franquear “los montes” y prolongar más allá, y en ambas direcciones, sur y norte, esa circulación benéfica.

Los Alpes

Y ello a causa de que los Alpes se levantan en una geometría del espacio que hace aliarse entre sí sociedades y economías que se encuentran a diferentes niveles: aldeas y pueblos situados en los límites superiores de las zonas de cultivo; pueblos enormes en los valles profundos; ciudades modestas a orillas de los ríos, en las que se abre a veces la tienda de un representante de una casa comercial de los “lombardos”, así como unos pocos talleres artesanales; finalmente, en la periferia, en contacto con las planicies y la circulación de las flotillas de lagos y ríos, donde el tráfico comienza de nuevo a acelerar su ritmo, encontramos las ciudades del *piedmont*: Ginebra, Basilea y Zúrich; Salzburgo, Villach y Klagenfurt; Susa, Vercelli, Asti, Como, Bérgamo, Brescia y Verona, y con frecuencia ciudades de ferias (Zurzach, Hall, Linz, y Bolzano), que son muchas veces centros de importantes firmas de transportes (Chur, Chiavenna, Plurs), y no faltan nunca las ciudades “mediadoras” entre el sur y el norte en las que el montañés puede encontrar todo cuanto necesita para su vida cotidiana: “paños ordinarios para vestirse, metales para sus útiles y, sobre todo, la sal, tan esencial en la cría del ganado”.¹⁶⁰

Hay, pues, una circulación propia de las regiones alpinas que pone en movimiento hombres, bestias, rebaños y mercancías. A este tráfico cotidiano se le superpone otro de diferente especie, que utiliza los mismos hombres y los mismos medios, recorriendo toda la red en toda su extensión y direcciones. Estos recorridos no serían posibles sin los pueblos de carreteros y arrieros, celosos guardianes y defensores de los beneficios que les proporciona la ruta comercial. En el valle del Brenta, en los Alpes de Vicenza, Primolano era, en 1598, una *villetta* de apenas 50 familias, donde “casi todos sus habitantes viven de lo que ganan transportando mercancía con sus carretas”.¹⁶¹ Y se podrían citar centenares de pueblos que se

encontraban en la misma situación. Es regla establecida que todos los pueblos a lo largo de una ruta, ya en vías de formación o establecida, colaboren de acuerdo entre sí, se repartan el trabajo, fijen las etapas, organicen los medios necesarios para la seguridad de transportes y viajeros, y, a veces, les provean, por una cantidad suplementaria, de la posibilidad de continuar ininterrumpidamente en viaje tanto si es de día como de noche... La ruta de Septimer¹⁶² puede servir como excelente ejemplo, pero no es ni mucho menos el único que se podría citar.

Por lo que parece, estos movimientos coordinados ocurrían con gran perfección. La llegada del invierno no los interrumpe: éste ofrece la relativa comodidad del uso de trineos.¹⁶³ En Ginebra, el 16 de diciembre de 1537, un contratista de tranportes de Verceil tomaba a su cargo 132 balas de mercancía, comprometiéndose a entregar 42 en Ivrea el 4 de enero del año siguiente, *saulve le temps*. Marco Dandolo, que parte para Francia como representante de la señoría de Venecia, cruza, llevado en su litera el Mont-Cenis, en pleno mes de diciembre de 1540;¹⁶⁴ si bien es cierto que guarda muy mal recuerdo de semejante viaje, lo mismo que Girolamo Lippomano, cuando pasó por el mismo lugar en abril de 1577: “Caballos y mulas se hundían hasta el vientre en la nieve y sólo con gran dificultad podían seguir adelante, pero —añade— una multitud innumerable de viajeros pasa por allí a diario, camino de Italia, Francia o Inglaterra, y bastantes de ellos van a España”. El pueblo de Novalesa, que no tiene ni granos ni vino, abastecía de guías, *marroni*, a los que por cierto nunca faltaba trabajo. Y le parecía una región verdaderamente rara aquella que se extiende de la Saboya montañosa, “que sólo tiene sol tres meses al año, y que de sus campos sembrados de trigo obtiene solamente el dos por uno como cosecha”, hasta la región de Lansleburgo, donde

los viajes cuesta abajo se hacen en trineo, o, mejor incluso, hasta Saint-Jean-de-Maurienne.¹⁶⁵

¿A qué conclusiones podemos llegar después de considerar todas estas anécdotas y tantas otras, además de las evidencias sobre la Edad Media que ha ido reuniendo la paciencia cuidadosa de Aloys Schulte?¹⁶⁶ A la siguiente: que, siempre que se diese un mínimo de circunstancias favorables, podían utilizarse los 21 pasos de los Alpes. Han quedado consignados en grandes cantidades éxitos, éxitos a medias e intentos seguidos de desistimiento: toda una historia comparativa y una inmensa cantidad de archivos se ofrecen a nuestra curiosidad. Naturalmente las ciudades y los mercaderes han tenido su parte en todo aquello. Han sido los mercaderes de Milán quienes han construido, en el siglo XII, la entonces revolucionaria carretera del San Gotardo; más adelante, y para alcanzar el valle Alto del Rin, aprovecharán los pasos de Splügen, la Maloja y Septimer, famosos luego, en la historia política del siglo XVIII cuando la ocupación de la Valtellina. Estas rutas, demasiado próximas unas de otras, compiten o se sustituyen entre sí de acuerdo con las coyunturas políticas o comerciales, e incluso como resultas de avatares ocurridos en caminos muy distantes de los Alpes. Cuando, en 1464,¹⁶⁷ Lyon obtiene autorización regia para recibir directamente la pimienta y las especias, Aiguemortes y la ruta del Rin pierden su posición de privilegio en beneficio del Mont Genève, el Mont-Cenis y del Pequeño y Gran San Bernardo. Toda disputa, grande o pequeña, requiere un meticuloso estudio. En 1603, cuando Venecia ha concluido una alianza política con los Grisones, se completa la carretera de Morbegno a Chiavenna, acaparando ésta, en beneficio de Bérgamo, parte del tráfico en dirección al Milanésado: pequeño detalle que nos descubre, una vez más, la vigilancia ejercida por Venecia sobre los tráficos alpinos.¹⁶⁸

Como es natural, estos cambios no ocurren de la noche a la mañana: la geografía crea obstáculos y ventajas permanentes que difícilmente se pueden pasar por alto. Por ejemplo: la necesidad de comunicar con las rutas lacustres y fluviales, el Iser, el lago de Bourget, el lago de Ginebra, el de Constanza, el Ródano, el Rin, el Inn, o, por el sur, con los lagos italianos, que han jugado también su papel, y particularmente con un río como el Adigio, donde las cadenas que tienden sucesivas administraciones no logran impedir ni el transporte de troncos flotantes ni el realizado por medio de pequeñas embarcaciones. Son ventajas permanentes, pero que actúan unas contra otras. Las estadísticas del año 1534 al 1545,¹⁶⁹ referentes a los transportes de Amberes a Italia, demuestran la clara prioridad del paso del San Gotardo, que se beneficia de su situación central: conduce tanto hacia Ginebra como hacia Venecia. El Brennero, situado al este, es la otra gran encrucijada. Es el más bajo de todos los pasos alpinos (1 374 metros) y cuenta con la ventaja de poder utilizar dos cursos de agua divergentes (el Inn y el Adigio) y de conducir a Venecia. Ofrece, además, un camino accesible a esos grandes carros alemanes, que del lado de acá de los Alpes llaman *carretoni*, los cuales van a buscar, después de la vendimia, el vino nuevo de Venecia, e incluso el de Istria, gigantesca operación comercial que se repite cada año, a no ser cuando Venecia la prohíbe, como en 1597,¹⁷⁰ pero ésta sólo raras veces se decide por semejante medida. De ordinario la permite, prefiriendo para el propio consumo los vinos más vigorosos de Le Marche y de las islas. Con la ayuda del comercio del vino, el Brennero es desde el comienzo del siglo XVI, y en mayor grado a sus finales, una de las rutas más activas de los Alpes, pero sin detentar la primacía absoluta. A partir de 1530, la ruta de Tauern, hasta entonces un simple *Saumweg*, es decir, un camino de herradura, se convierte, por obra del arzobispo de Salzburgo,¹⁷¹ en una

carretera apta para el tráfico rodado; los Estados provinciales del Tirol, defensores, y con motivo, del Brennero, se oponen a semejante competencia y tratan en vano de conseguir la oposición categórica de Fernando, rey de los romanos. Baste con este ejemplo, que habla por sí mismo de la elasticidad de las rutas alpinas: el hombre las construye y conserva, pudiendo también cambiarlas, si llega el caso.

El tercer personaje: una Alemania de rostro múltiple

Al otro lado de los Alpes se extiende una Europa verdeante, con sus bosques, sus anchos ríos, por los que navegan grandes barcos, y sus caminos, por los que van y vienen vehículos..., y muy fría en invierno. En 1491 cayó tanta nieve que los mercaderes de Núremberg pudieron ir en trineo desde su ciudad hasta Ginebra.¹⁷²

A Alemania la podemos abordar sea de sur a norte, siguiendo los meridianos, o de oeste a este, según los paralelos. Son dos maneras diferentes de acercarnos a ella, pero no las únicas; es un país de múltiples rostros.

Si, viniendo de Italia, seguimos la línea de los meridianos, el acento recaerá sobre la Alta Alemania, que, para nuestros propósitos, se extiende hasta Colonia, Fráncfort y Núremberg. Profundamente italianizada, cliente de los vinos del sur de los Alpes, hace ya muchos años que está en contacto con las ciudades de la península, en especial con Génova, Milán, Florencia y Venecia, pero también con Roma, Nápoles y El Aquila, la ciudad donde se compra el azafrán, además de todas las ciudades a lo largo del camino. Esta Alemania culmina hacia el sureste en el *Fontego dei Todeschi*,¹⁷³ una especie de Alemania en miniatura, con controles y privilegios; es un enorme edificio

sobre el Gran Canal, frente al puente y la plaza de Rialto, que será suntuosamente reconstruido después del incendio de 1505. Tienen los mercaderes alemanes allí sus oficinas titulares¹⁷⁴ y allí almacenan sus mercancías. Y sucede que algunas veces el *Fontego* está lleno hasta el techo de piezas de fustán (ese tejido revolucionario hecho de urdimbre de lino y trama de algodón). También se almacenaban en el *Fontego* cobre, estaño, plata y artículos de quincallería. Las especias, la pimienta, las drogas y el algodón (*südf Früchte*) se reexpedían al norte.¹⁷⁵

También Venecia está llena de viajeros alemanes, tanto famosos como desconocidos: peregrinos en marcha a Tierra Santa, aprendices de mercader como Jacob Fugger, artistas como Alberto Dürero, estudiantes y criados de estudiantes de paso hacia la Universidad de Padua, uno de los cuales, Bernard Müller de Dillingen, lleva un arcabuz al hombro, por lo que la policía veneciana considera prudente arrestarlo.¹⁷⁶ También se ven soldados, a pesar de que la paz de Cateau-Cambrésis (1559) ha puesto fin, de este lado de los Alpes, a los grandes días de los mercenarios suizos y los lansquenets del Wurtemberg. Abundan, con frecuencia, los alemanes humildes: oficiales panaderos, sirvientes, artesanos de la lana, mozos de taberna y de posada que, en el ejercicio de su oficio, hacen la competencia a florentinos y ferrareses.¹⁷⁷ Venecia tiene, como no podía menos de ocurrir, sus posadas alemanas: el *León Blanco* y el *Águila Negra*,¹⁷⁸ y lo mismo otras ciudades italianas: en 1583 había en Ferrara una posada llamada *El Halcón*, y en Milán encontramos otra: *los Tre Rei*.¹⁷⁹ La Alemania del sur creció y maduró a la sombra de la grandeza de Italia del norte y, a la vez, gracias a las deficiencias de ésta. En el empeño común correspondieron a Alemania las tareas inferiores: el trabajo del algodón, *ersatz* textil del siglo XIV, tejidos baratos, el trabajo del hierro, del cobre y del cuero. Sin su apoyo constante serían

impensables el comercio de Génova, el de Venecia y las actividades económicas de Milán. “Alemanes y venecianos — escribe Girolamo Priuli, en 1509— somos todos unos, a causa de nuestra antigua colaboración comercial.”¹⁸⁰ Habría sido más exacto si hubiese dicho: alemanes e “italianos”.

Esta vida en común trae consigo una extraordinaria difusión hacia el norte de la civilización italiana, reconocible hoy a la simple vista de las fachadas de las casas.¹⁸¹ También comporta la evidente explotación del norte por el sur. Pero más de una vez las crisis italianas han redundado en provecho de la Alta Alemania. Fueron los protestantes huidos de Italia quienes introdujeron en Núremberg la industria de los brocados y terciopelos de seda.¹⁸² Las bancarrotas florentinas del siglo XIV habían traído consigo no pocos beneficios a los mercaderes alemanes. Y, por su parte, también se ha extendido la civilización alemana hacia el sur, invadiendo muy pronto el valle del Alto Adigio y llegando hasta el sur de la sede episcopal de Trento. No ha sido mal observador ese veneciano recibido allí por el obispo, en 1492: las tres mesas eran *quadre, more germanico*; la comida comienza con la ensalada, de acuerdo con la costumbre alemana, y la carne y el pescado se sirven juntos, con pan de trigo moreno, al estilo de Baviera.¹⁸³

Si queremos abordar ahora Alemania según el sentido de los paralelos deberemos iniciar por el Rin nuestro viaje. A medida que avancemos hacia el este se nos irá mostrando Alemania como un país cada vez más nuevo y cada vez menos desarrollado. El rápido surgir de una industria minera en el siglo XV y durante las primeras décadas del XVI ha creado una sucesión de ciudades nuevas, momentáneas, que se forman rápidamente y que declinan a continuación como consecuencia de la competencia de la plata venida de América a partir de 1530, o, para ser precisos, de 1550, si no es que la verdadera

responsable de ello no fue la depresión económica que tiene lugar a mediados del siglo XVI. Durante la subsiguiente recuperación, que durará hasta finales de siglo e incluso hasta más tarde, Alemania, y, de modo general, la Europa Central conocerá un renacimiento industrial multiforme, del que las telas de lino de Bohemia, Sajonia y Silesia constituyen el elemento más importante, pero no el único. No es cierto, por tanto, que Alemania (como tampoco las regiones vecinas) comience a declinar después de la muerte de Lutero (1546).¹⁸⁴ La paz de Augsburgo (1555), que fue muy duradera, aportó sustanciales beneficios. E incluso lejos, hacia el este, la buena salud y el vigor de las ciudades son signos inequívocos de ello. Pierre Lescalopier, en 1574, queda admirado ante las ciudades alemanas de Transilvania, y la primera que encuentra Brasov, “que los sajones llaman Coronestat”, es tan hermosa, que le produce la impresión de *estre arrivé à Mantoue tant la ville est belle, toute peinte en huile le dehors des Maisons*.¹⁸⁵

Las dos trayectorias que hemos seguido nos han mostrado dos Alemanias. Y todavía hay una tercera, que, en contacto con los Países Bajos, se afirma a orillas del mar del Norte, en Emden, Bremen y Hamburgo. Estas ciudades se benefician al mismo tiempo del comercio atlántico que llega a ellas, de la vecindad de los Países Bajos (primeramente, Amberes, y después, Ámsterdam), de su alto voltaje económico y también de las discordias que van a resultar de ello. Hamburgo, la más vigorosa de todas ellas, inicia una triunfante carrera que ni siquiera la Guerra de los Treinta Años logrará interrumpir.¹⁸⁶ Sus mercaderes se han beneficiado del levantamiento de los Países Bajos; son neutrales o, como dice un corresponsal del presidente Viglius, “siendo como son ambidiestros, obtienen, en consecuencia, grandes ganancias y beneficios”.¹⁸⁷ Además se está gestando algo muy importante en los Países Bajos y esa parte de

Alemania en contacto con las aguas del mar del Norte; algo que sacudirá al mundo germánico hasta los propios cimientos. A orillas del Báltico, un orden antiguo, colonial en más de un aspecto, continuará manteniendo las apariencias.

Todas estas imágenes sucesivas encajan sospechosamente bien en la ya antigua interpretación (1908) que proponía el historiador Johannes Müller.¹⁸⁸ Para él el centro de las diferentes Alemanias, antaño en Colonia, se había desplazado en dirección al este, hasta Núremberg, ciudad situada en el mismo corazón de la Alemania Media, a mitad de camino entre este y oeste, y también a mitad de camino entre el italianizado sur y un norte tocado ya por los vientos del mundo moderno, e hijo del Atlántico. El centro es Núremberg, no Augsburgo, la ciudad de los Fugger. Considerado todo ello en conjunto se ofrece al historiador como una tentación: Jean-François Bergier ha sucumbido a ella en su reciente libro: “La Alemania meridional —escribe— se convierte, en los albores de la época moderna, en el auténtico centro de gravedad del mundo occidental, y ello en mayor medida que lo pueda ser la Italia del norte, los Países Bajos, la Francia de Lyon o de Marsella, y más aún, incluso, que la Viena imperial.”¹⁸⁹ Eso es mucho decir. Pero debemos evitar cuidadosamente la creencia de que, en el umbral de la Modernidad, los triunfos sonados y las innovaciones del capitalismo mercantil han afectado únicamente a Lisboa, Sevilla y Amberes, ciudades privilegiadas por su contacto con el mar: el impulso del siglo XVI se ha adentrado hasta las profundidades continentales de Europa.

De Génova a Amberes, y de Venecia a Hamburgo: las condiciones de la circulación

Como hemos visto, la vida mediterránea se lanza, prolongándose, hacia el norte, por medio de una circulación terrestre excepcional, si consideramos los medios con que contaba la época. Aunque no todo es modernidad y actividad bulliciosa al norte de los Alpes, en el espacio comprendido entre Lyon y Viena, sí podemos afirmar que estaba animado por una vitalidad superior quizá a la de Francia, particularmente si incluimos en dicha zona a Lyon, ciudad de los Alpes y del valle del Ródano. Evidentemente, es una zona que presenta múltiples rasgos modernos. Crecen allí numerosas firmas, cuyas raíces se hallan a la vez en las ciudades de Italia y en las de los Países Bajos y de la península ibérica. Las grandes firmas familiares, de proporciones colosales, inclinadas siempre a encerrarse en sí mismas (los Fugger, los Hochstetter, los Welser, los Affaitati), han dado paso a firmas más pequeñas, pero más numerosas y, sobre todo, más activas de lo que se puede imaginar leyendo nuestras historias generales: los Della Faille, en los Países Bajos —sobre los cuales ha aparecido un libro recientemente—;¹⁹⁰ los Torrigiani, Bartolomeo Viatis (y su socio, Fürst), en Núremberg y Breslau; los Pestalozzi, Bartolomeo Castello, en Viena; los Montelupi, en Cracovia,¹⁹¹ por citar solamente algunas firmas italianas de las establecidas a final de siglo en países extranjeros. Pero se podrían añadir a estos nombres varias decenas de otros.¹⁹²

Aparece una nueva práctica: estas firmas trabajan por comisión, apoyándose en otros mercaderes conformes en representarlas y actuar en su nombre. Esto reduce notablemente los gastos operativos. “El notable aumento del número de mercaderes a menor escala [escribe un historiador]¹⁹³ constituye el nuevo e importante elemento de la evolución comercial del siglo XVI.” Esta tendencia se hace general en toda la Europa Central. Contemporáneamente, ciertas casas se especializan en

el transporte, que se convierte en una actividad en sí. Sabemos de importantes casas de transportistas en Amberes y Hamburgo: la de los Lederer,¹⁹⁴ los Cleinhaus,¹⁹⁵ los Annoni¹⁹⁶ y otras muchas, con frecuencia de origen alpino. Lo mismo ocurre en Lyon¹⁹⁷ y en la propia Venecia. Así lo testimonia un documento veneciano —sin fecha— del siglo XVII: “Las mercancías que se llevan de Venecia a Lombardía¹⁹⁸ y a Alemania, las confían los mercaderes a los transportistas (*conduttori*). Éstos, una vez convenido el precio, se comprometen a entregarlas en los lugares indicados, en buenas condiciones y en el plazo de tiempo fijado por ambas partes”. A su vez, estos *conduttori* recurren a los servicios de los *spazzadori*, quienes transportan los cargamentos en barcas, en vehículos o a lomos de animales, de posada en posada; el posadero les provee de los animales y vehículos que puedan necesitar.¹⁹⁹ Un último detalle: estos *conduttori*, y seguramente estos *spazzadori*, no son venecianos, sino “extranjeros”, gente de los Alpes y del norte. En todo caso, es evidente que existía la división de trabajo, con las consiguientes racionalización y especialización. De un modo semejante se organizan las postas del servicio de correos, y no sólo por obra de la grande y célebre familia de los Tassis, que detentó el monopolio del transporte de cartas en los dominios de los Habsburgo.²⁰⁰ Como consecuencia de esto, aumentó la actividad mercantil, ahora más accesible a aquellos mercaderes que se iniciaban en el mundo del comercio y disponían de poco dinero líquido.²⁰¹ Y se desarrolla en esta Alemania de la línea central una industria textil de tipo capitalista, en contacto con mercados lejanos, que había de ser de importancia decisiva:²⁰² se trata de las ya citadas industrias de lino de Sajonia,²⁰³ Silesia y Bohemia.²⁰⁴ Aprovechando las guerras en los Países Bajos, comienzan a progresar tanto en Alemania como en los cantones suizos industrias productoras de artículos de seda y de

semilujo.²⁰⁵

El comercio a larga distancia había de limitarse necesariamente al de mercancías cuyo valor fuese capaz de compensar y amortizar los gastos de transporte: el cobre, la plata, la quincallería, la pimienta, las especias, el algodón de Levante (del que Venecia continúa siendo el principal puerto de importación y reexportación hacia el norte), la seda, las *Südfrüchte*, y finalmente, y en especial, los paños, siempre prioritarios. En una dirección se mueve un tráfico de piezas de *carisea* inglesa (“una de las más importantes bases del comercio en cualquier lugar del mundo”, decía ya en 1513 un documento veneciano),²⁰⁶ telas, estameñas (de Hondschoote, y más tarde, de Leyden), gorgoranes (de Lille), tejidos “mixtos” (fustanes, buratos y bombasies) y telas de las ciudades alemanas y suizas. En la otra dirección, partiendo de Italia, terciopelos, tafetanes, paños de lana de primera, paños de seda con hilo de oro o plata y telas de gran lujo. La casa Della Faille, de Amberes, establece una filial en Venecia y otra en Verona, que se encargan de comprar sedas crudas, que a continuación hilan *in situ* con tal perfección que la calidad de sus productos no conocerá rival.²⁰⁷ Las cifras que aparecen en los libros de cuentas de la casa no producen, en absoluto, una impresión de decadencia, sino todo lo contrario.

El movimiento de mercancías conlleva un movimiento de dinero, del norte al sur y del sur al norte.²⁰⁸ De modo que el gran acontecimiento de 1585, la promoción de Fráncfort del Maine, conocida ya por sus ferias mercantiles, al rango de ciudad y feria con cambio de moneda, ocurre en el momento más indicado. A este acontecimiento le siguen otros: la fundación, en 1609, del Banco de Ámsterdam (de importancia mundial, como es bien sabido); la del Banco de Hamburgo, en 1619, y la del Banco de Núremberg, en 1621.²⁰⁹ Aunque no era

nueva toda esa circulación, la nueva circunstancia ayuda a fijar sus rutas, sus medios de transporte y los puntos de parada.

Emigración y balanza comerciales

¿Qué conclusiones podemos sacar una vez consideradas todas esas transacciones, políticas o no, y después de analizar unas circunstancias más supuestas que conocidas? Creemos que se pueden reducir perfectamente a dos constataciones: 1. La balanza comercial se inclina decididamente en beneficio del sur. 2. Es evidente la amplia invasión de mercaderes italianos en todos los lugares de Alemania, invasión que se inicia, probablemente, alrededor de 1558;²¹⁰ ese flujo compensador no declina ni siquiera ante los desastres alemanes en la Guerra de los Treinta Años.

Nada más natural que este balance resulte desfavorable al norte. Sus ciudades, sus mercaderes y sus artesanos son unos alumnos con la atención puesta en sus maestras, las ciudades del sur. Los hombres de negocios se han aprovechado durante largo tiempo de la ignorancia y el atraso del sur. Lo que el mercader de Núremberg fue para la Europa Central, lo fue el mercader milanés o veneciano para Núremberg y las demás ciudades alemanas. Todo aprendizaje se paga, y a veces durante largo tiempo. Los productos del sur, más numerosos y más caros por unidad, superan a los productos importados del norte. De este desequilibrio y de los pagos en numerario que de él resultan nos quedan pruebas tangibles: en Venecia y en Florencia hay siempre letras de cambio (sobre los países del norte) a disposición de los compradores; los genoveses están muy bien informados de dicha circunstancia, y recurren con frecuencia a este método cuando hay que pagar en el norte las sumas de

dinero previstas en sus *asientos* con el rey de España: evidencia de que la balanza comercial era claramente favorable a Italia, por lo menos en estas dos ciudades esenciales. Una prueba todavía más evidente nos la proporcionan las repetidas quejas de las ciudades alemanas en el siglo XVII. Hacia 1620 (es decir, una fecha tardía) se les reprocha a los mercaderes de Augsburgo el enviar “grandes cantidades de preciosas monedas a Italia”.²¹¹ La misma acusación se les hace más tarde a los mercaderes de Fráncfort.²¹² Y existen otros ejemplos.²¹³ Según el testimonio de los *Cinque Savii*, cuando los holandeses llegan a Venecia, su balanza, a la altura de 1607, era deficitaria.²¹⁴

Así Alemania, y el norte, en general, contribuyen a la prosperidad italiana, ofreciéndole apoyo, ventajas y asociándola abiertamente a su propia actividad económica. Esta última continuaba todavía viva en las primeras décadas del siglo XVII. Augsburgo llega al ápice de su riqueza efectiva en 1618,²¹⁵ y Núremberg ve prosperar su actividad bancaria hasta 1628.²¹⁶ Venecia, por su parte, continúa desempeñando su función de *clearing house* para los pagos compensatorios, como dice en pocas palabras un mercader italiano (de Cremona): *auf Fráncfort gezogen und [...] gen Venedig remittiert* girado sobre Fráncfort y enviado a Venecia.²¹⁷

En segundo lugar tenemos la enorme operación de penetración de las ciudades alemanas por los mercaderes italianos. Venecia, a partir de 1558, irá en cabeza.²¹⁸ Los mercaderes alemanes del *Fondaco* habían tenido hasta aquel momento el monopolio, al norte de los Alpes, de todas las compras con destino a Venecia, salvo caballos, armas y vituallas.²¹⁹ Durante la segunda mitad del siglo XVI cae en desuso la antigua prescripción y los mercaderes venecianos intervienen cada vez más activamente en los mercados alemanes.

Más que de venecianos de Venecia, se trata aquí de venecianos de la *Terraferma*, una nueva generación de mercaderes. Éste es el caso de Bartolomeo Viatis, un bergamasco que había ido a vivir a Núremberg en 1550, contando doce años de edad, y que a fuerza de puños se abre paso hasta el lugar más alto, con el mismo rango que los Koch.²²⁰ Trafica a gran escala, con telas, productos de Levante, plumas de avestruz y pieles de camello; posee varias habitaciones en el *Fontego dei Todeschi*, y con ocasión de la misión de Marco Ottobon a Danzig deja de lado sus propios intereses y pone su crédito, que era considerable, a disposición de la señoría de Venecia. Cuando, cargado de años y de familia, muere, en 1655, deja una fortuna evaluada en más de un millón de florines. Naturalmente, no todos los mercaderes italianos alcanzan triunfos tan espectaculares, pero sus negocios representan por lo general sumas muy considerables, tanto en Colonia (a pesar de numerosas quiebras) como en Núremberg, Praga²²¹ o Augsburgo, e igualmente en Fráncfort y Leipzig, dos ciudades que van a más cada día que pasa.

Es indudable que estos mercaderes inmigrados han ayudado a sus ciudades a adecuarse a una Alemania que va encontrando poco a poco, durante el siglo XVII, “sus nuevos puntos cardinales”, y cuyo eje se va a establecer entre norte y sur, sobre la nueva línea de Fráncfort a Leipzig y, más o menos, sobre el eje Hamburgo-Venecia. La batalla que libran los mercaderes italianos contra los mercaderes locales, y en mayor grado, contra los negociantes holandeses —esos calvinistas contra los que Leipzig se levanta, en mayo de 1593—²²² es un combate llamado a durar largo tiempo. En 1585, cuando se establecen en Fráncfort las ferias de cambio, vemos que 22 firmas de un total de 82 que habían pedido esta innovación en la ciudad, son italianas.²²³ Así sucede en el siglo que toca a su término y así sucederá en el que comienza. En 1626, un informe holandés

dirigido a los Estados Generales de Holanda señala que los venecianos no sólo aprovisionan a sus vecinos, “sino también a Alemania, a precios notablemente más bajos que los holandeses, en todas las mercancías de Levante”.²²⁴ En Colonia, en Fráncfort, en Núremberg y en Leipzig se mantiene la presencia de mercaderes italianos —muy sensible a partir de 1580— hasta más allá del 1600. Todavía a la altura de 1633, cuando los suecos toman Núremberg al asalto, se ve a los venecianos izar muy alto el estandarte de San Marcos para proteger sus almacenes, prueba evidente, en cualquier caso, de su presencia allí.²²⁵ Y en 1604, Venecia, que había preservado casi intacto el monopolio del suministro de algodón a las industrias alemanas de fustanes, exige que se quintupliquen los medios de transporte existentes tanto para el viaje de ida a Alemania como para el de vuelta.

Así Italia, y, por su mediación, el Mediterráneo, influye durante largo tiempo sobre los vastos espacios de la Europa del Norte, y permanece sólidamente afincada en Amberes, centro financiero que conserva siempre su importancia, a despecho de (o, posiblemente, por su causa) la guerra endémica de los Países Bajos. La Embajada, en 1603, de B. C. Scaramelli²²⁶ restablece las buenas relaciones con Inglaterra. Poco después, en 1610,²²⁷ se establecen relaciones amistosas entre Venecia y Ámsterdam. En 1616, los procónsules y senadores de Hamburgo piden a Venecia que instale un consulado en su ciudad.²²⁸ En fecha tan temprana como la de 1599, Sebastian Koch, cónsul de Hamburgo en Génova, se ofrece para representar también los intereses de los capitanes de Danzig.²²⁹ En resumen: por muy engañoso que pueda resultar a veces un cuadro descriptivo, podemos considerar probable el que esta área comercial de la línea central alemana haya mantenido abiertas sus puertas en ambos sentidos hasta bien entrado el siglo XVII.

El istmo francés se puede considerar como comprendido dentro de una línea que pasa por los caminos que van de Marsella²³⁰ a Lyon,²³¹ sigue luego por Borgoña²³² hasta dar en París, y finalmente llega a Ruán. Pero un examen más detenido nos demuestra la insuficiencia de semejante delimitación.

Hay cuatro rutas que llevan de Lyon a Marsella: el propio Ródano, que se encuentra en Beaucaire con la carretera principal que lleva a España, pasando por Montpellier y Narbona; la carretera principal, usada sobre todo por los convoyes de mulas, que va paralela a la orilla izquierda del río; una segunda carretera que tuerce hacia el este y que, pasando por Carpentras, llega a Aix, y, por último, una carretera que penetra en los Alpes por el *col* de la Croix-Haute y por Sisteron, acabando igualmente en Aix de Provenza.

Entre Lyon y París corrían tres rutas: una, que por Roanne, utiliza el Loira, al menos hasta Briare,²³³ y sigue hasta Orleans, y dos ramales que se separan en Chalón, pasando uno de ellos por Dijon y Troyes, y el otro por Auxerre y Sens.

Además, esta red enlaza, por el este y el oeste, con los caminos reales de la Europa Media. De Lyon arrancan dos rutas en dirección a Italia, una por Grenoble y la otra por Chambéry: se vuelven a encontrar en el Mont-Cenis y más allá, en “el paso de Susa”, puerta de Italia tanto para mercaderes como para soldados. Susa es una de las estaciones más activas de las rutas alpinas, con un constante llegar y partir de convoyes de mulas o, como se los llamaba, de grandes carros. Y también de Lyon arrancan una o dos carreteras hacia el Rin, pasando por el Jura, además de otras dos que conducen a Amberes, una por la Lorena y otra por Champaña.

Que esta red de carreteras del istmo francés se haya sentido

atraída hacia el este, interesada por su activo ir y venir de mercancías, es algo muy importante. En apoyo de lo dicho podemos citar un par de ejemplos. Primer ejemplo: se calcula que Lyon recibía buena parte de su pimienta y especias por el camino del Mont-Cenis, al menos entre 1525 y 1535, cuando todavía era muy modesto el papel de Marsella. Segundo ejemplo: la importancia del enlace con Amberes²³⁴ queda demostrada de manera sorprendente en un mapa donde se represente la distribución y redistribución por medio de Amberes de las mercancías pertenecientes a mercaderes franceses, llegadas por mar y tierra al puerto de Scheldt, o depositadas allí y que, sin duda, en buen número de ocasiones no son de origen francés. Pero el enlace ha quedado claramente establecido.

También la red de carreteras francesas se inclina al suroeste, hacia España. Ya he mencionado antes la ruta de Beaucaire. También corre una ruta activa de Lyon a Bayona: atraviesa el macizo Central por Limoges, donde se cruza con la carretera principal de París a España. Esta carretera real, que comienza en la capital, precisando, la *rue Saint-Jacques*, no es solamente el antiguo camino de Santiago de Compostela, sino también el lugar de paso más activo de la Francia de la segunda mitad del siglo XVI. La demostración de lo dicho queda establecida en el libro de Frank Spooner:²³⁵ la totalidad de la costa oeste del Atlántico estaba prendida en las redes de la moneda española; por eso Bayona, estación fronteriza, era uno de los principales puntos de parada, aunque, desde luego, no el único. El otro era Rennes, a causa de los viajes de las embarcaciones bretonas cargadas con el trigo del que se alimentan Lisboa y Sevilla. No hay parangón posible entre el oeste, rico en monedas de plata, y la pobre Borgoña, reducida a sus piezas de cobre.²³⁶

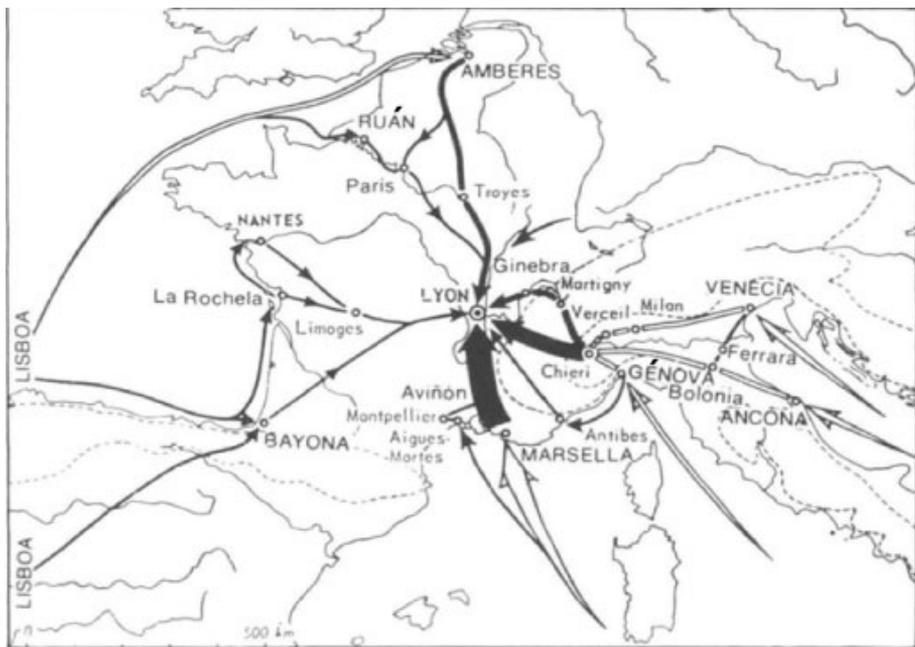


FIGURA 17. Lyon y las especias, de acuerdo con algunos documentos entre 1525 y 1534.

Según R. Gascon, "Le siècle du commerce des épices à Lyon, fin XV^e siècle, fin XVI^e siècle", en *Annales E. S. C.*, julio-agosto, 1960.

En la concentración del tráfico en Lyon, predominio de las rutas de Marsella y de los Alpes a partir de Chieri.

Esta ruta del dinero español fue durante muchos años provechosa fuente de beneficios para Lyon. La ciudad era, como Ginebra, una creación del capitalismo italiano, y no simplemente el resultado de una inspiración de Luis XI; es una ciudad de ferias que se embolsa el dinero contante y sonante que produce el activo de los mercaderes italianos en Francia. Es una puerta que durante largo tiempo permaneció abierta a esas fugas de numerario. El desempeño de este papel es la culminación de una amplia escala de actividades. Uno de los grandes momentos decisivos del destino de Francia será aquel en que el centro financiero del país pasará de Lyon a París.²³⁷ Resultó ser un cambio tan importante y difícil de explicar como el del paso de la primacía de Amberes a la de Ámsterdam. En resumen: hablar

del istmo francés trae consigo, antes o después, una consideración de todo el ámbito francés. Ya lo habíamos insinuado anteriormente.

Una vez trazado este cuadro podemos volver al corredor del Ródano, tan esencialmente relacionado con el Mediterráneo. Hay, río abajo, un inmenso tráfico.

Orange, emplazada a distancia del Rin, proyectaba en 1562 abrir un canal hasta Camaré²³⁸ para empalmarlo directamente con el tráfico del río. Lo que las barcas del Rin transportaban esencialmente era trigo, el trigo de Borgoña sobre todo, que viajaba en toneles (como en Toscana, ese otro país vinícola) y se encaminaba hacia Arlés. Por esta razón la Provenza pudo facilitar al Mediterráneo una importante exportación de granos. El trigo de Provenza fue a menudo, para el rey de Francia, un medio de influir en Génova. Por el contrario, después de 1559 no hay rastros de una exportación importante, salvo algunas excepciones, como el descenso de barcas cargadas de trigo desde Aviñón hasta Roma. El trigo de las regiones provenzal y del Ródano quizá se consumiera, después de esa época, en el mismo lugar de producción. Los barcos del río transportaban también, con los toneles de trigo, los “brocz” de carbón de piedra (provenientes, sin duda, de la cuenca de Alés), que valieron a Marsella el privilegio de llegar a ser la única ciudad del Mediterráneo que se calentaba con carbón en el siglo XVI.²³⁹

Además del tráfico fluvial, había un tráfico terrestre: el de los libros, que en su mayor parte salían de las prensas lionesas y se exportaban por fardos enteros hacia Italia y España, y el de los paños de todas las procedencias —ingleses²⁴⁰ y flamencos, de París y de Ruán—. Nos hallamos en presencia de unas corrientes de tráfico antiguas y bien asentadas, que aumentan en el siglo XVI en provecho de la producción artesanal de la Francia del oeste y del norte, que impide el paso a los demás productos,

sean catalanes o de Italia. Grandes cantidades de buhoneros y comerciantes rurales marchan hacia las ciudades y ferias del sur. En Pézenas y Montagnac, en el Languedoc, bastaría con la sola relación de los tejidos llegados del norte para llenar páginas y páginas: “paños de París y de Ruán, rojos, negros, amarillos, violetas o gris ceniza...”, telas de Auvernia, de Berry, de Borgoña y, sobre todo, de Bretaña, “para vestir a los pobres, para forrar las capas y para hacer sábanas y colchones para los hospitales”.²⁴¹

En el comercio río arriba colaboraban los transportes fluviales y las caravanas de mulas. Los barcos del Ródano transportaban, sobre todo, grandes cantidades de sal, tan necesaria en los países del norte. Desde los tiempos de Luis XI, los capitalistas de Montpellier interesábanse por este lucrativo comercio que, más tarde, ni siquiera llegaron a interrumpir nuestras guerras de religión.²⁴² Por agua se transportaban también las lanas crudas de Languedoc y de Provenza, o el cardenillo de Montpellier. Por las vías terrestres, bastante defectuosas, frecuentemente cortadas por marismas y pantanos, sobre ambas orillas del Ródano, subía todo lo que Marsella enviaba hacia el interior de Francia: especias, pimienta, drogas, lanas y cueros berberiscos, quesos sardos, barriles de pescado, y, a veces, cajas de dátiles y naranjas de Hyères,²⁴³ alfombras turcas, sedas, arroz de Levante, acero del Piamonte, alumbre de Civitavecchia, vino de malvasía...²⁴⁴ Extractamos esta lista de un registro marsellés de 1543, que se ha conservado por casualidad,²⁴⁵ en el cual se indican también las ciudades que, por ser clientes directos de este comercio, trazan sobre el mapa la zona económica de Marsella. El eje esencial de este tráfico es el Ródano, hasta Lyon. Se organizaban algunas expediciones, aunque raras, hacia Tolosa, y menos todavía hacia París; en general, todo el comercio marsellés es absorbido, en el interior,

por una serie de ciudades-etapa hasta desvanecerse a una distancia más o menos grande del mar —en Arlés, Beaucaire, Pézenas— hasta desaparecer totalmente, lo mismo que la de las demás ciudades del Mediterráneo: ninguna estaba en condiciones de acompañar hasta el fin de su destino a las mercaderías despachadas tierra adentro.

Resulta evidente la modestia del comercio de Marsella, tal como aparece en el citado registro de 1543. Por esta época, la ciudad era dueña y señora de los ríos provenzales; todos los puertos vecinos estaban a su servicio, unos para llevarle el trigo de Arlés, otros para enviarle, en vísperas de la recolección de los melocotones, los indispensables toneles, traídos de Fréjus. Como se sabe, Marsella, por esta época, ejercía una atracción bastante fuerte sobre el cabo Corso. Sin embargo, el desarrollo marsellés no debió preceder a las Capitulaciones de 1569, o más claramente aún, a la guerra de 1570-1573, que inmovilizó Venecia y entorpeció extraordinariamente sus relaciones directas con Levante. Fue esta crisis la que produjo la gran fortuna de Marsella, multiplicando los viajes de su flota mercante al mismo tiempo que aumentaba el tráfico del corredor del Ródano, aunque no fuera más que por razón de haberse desviado parte del comercio alemán vía Lyon y Marsella.²⁴⁶

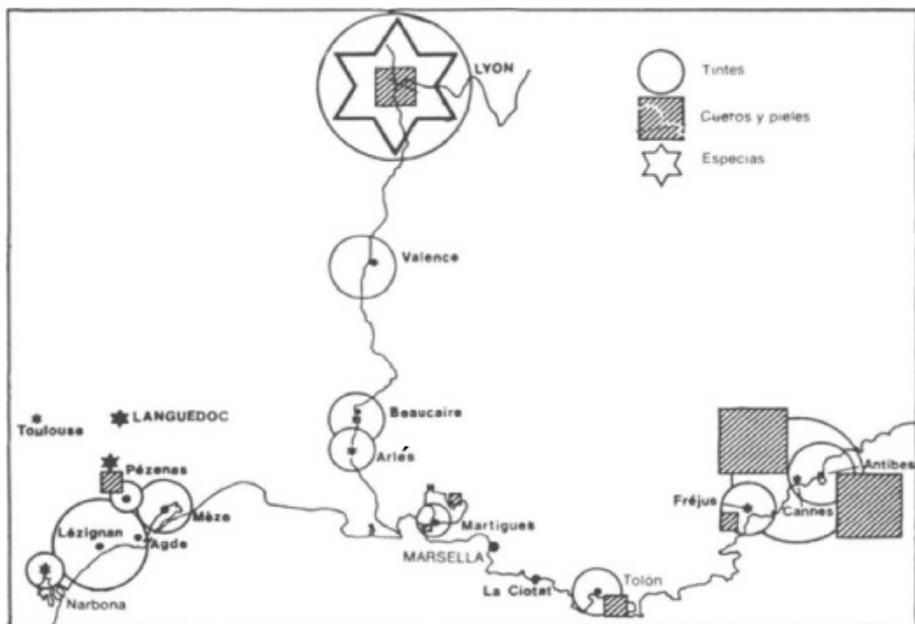


FIGURA 18. *Marsella y el mercado interior francés, 1543.*

Las cantidades indicadas han sido calculadas de modo muy aproximativo.

En 1580, las barcas y los galeones de la ciudad focense surcaban las aguas del Mediterráneo en toda su extensión.

Es indudable que el comercio marsellés no está alimentado totalmente por las rutas del istmo.²⁴⁷ Se nutre también con el tráfico por mar: las “barcas” de Marsella estaban sirviendo a Génova, a Liorna, a Venecia y a los puertos de España y África. Como los barcos de Ragusa, viven del mar y de su comercio de cambio. Además el siglo XVI todavía no era la época de Colbert: detrás de Marsella no había una industria francesa poderosa. Pero ya estaba Francia, Francia y sus mercados, y la gran ruta que corta Francia de parte a parte y hace de Marsella uno de los puertos para dar salida al Mediterráneo los tejidos ingleses y las sargas de Flandes. La agitación civil después de 1560 no interrumpió estas corrientes comerciales; las crisis y las largas perturbaciones vinieron después de 1589, lo cual, en todo caso, nos incitaría a revisar nuestros juicios de conjunto acerca de la

crisis interior francesa.²⁴⁸

Pero es necesario decir que una gran ruta continental no es solamente una ruta mercantil; mil corrientes entremezcladas de historia la siguen. El eje francés no es solamente el envío de tejidos al norte o la importación de paños de aquellos países; es también la presión conquistadora de la lengua francesa después de 1450, penetrando hacia el sur, a través de la civilización y de la lengua occitana, hasta el mar interior.²⁴⁹ Es, en el siglo XVI, la llegada de una abigarrada mezcla de italianos capitalistas, artistas, obreros, artesanos y peones, esos centenares y millares de italianos pendencieros y temperamentales, a quienes nos imaginamos sentados a la mesa de las posadas francesas, donde ya no impera la sobriedad mediterránea; en aquellas hosterías, cuya abundancia hacía extasiarse al propio Jerónimo Lippomano, embajador de la opulenta Venecia: “hay en París —escribe— hosteleros que os dan de comer a todos los precios: por un tostón, por dos, por un escudo, por cuatro, por diez y hasta por veinte por persona, si lo deseáis”.²⁵⁰ Esos italianos equivalen a grandes capítulos de historia: aquí, el desecamiento del valle del Ródano; allá, el desarrollo de la bolsa de Lyon; son, en su conjunto, el Renacimiento, el arte de la Contrarreforma, esas potentes pulsaciones de la civilización mediterránea.

Ahora bien, cuando el largo pasillo traga con avidez las aportaciones y las riquezas del Mediterráneo, lo hace, en cierto modo, en detrimento del mar; así se va consolidando el triunfo del istmo, de la plataforma giratoria francesa. Del siglo XII al XIII, con la primacía de las ferias de la Champaña. Después sigue un gran eclipse. El pasillo se reanima al finalizar la guerra de los Cien Años,²⁵¹ a partir de 1450 o, mejor dicho, de 1480. La ocupación de Provenza y Marsella dio entonces a la Francia de los reyes su amplia fachada al frente mediterráneo, y una creciente influencia francesa se afirma en la costa.

Esta influencia fue, desde el primer momento y por encima de todo, una gran fuerza política; mas pronto la acompañó una nueva proyección de la cultura francesa, sin duda aún modesta en el siglo del Renacimiento y del Barroco, y, sin embargo, ostensible en mil pequeños signos, anuncio de lo que había de llegar a ser una influencia desbordante y resplandeciente. Es la admiración que se apodera de las damas de la corte de España cuando la “Reina de la Paz”, la pequeña Isabel de Valois, con quien Felipe II acaba de desposarse, saca de su equipaje sus vestidos a la francesa. Es la moda de Francia, que comienza a desbordarse por sobre las fronteras, llegando a imperar hasta en Venecia, capital de la elegancia femenina y masculina hasta el siglo XVII.²⁵² Es la marquesa de Gast, en Nápoles, que se engalana para conquistar al gran prior, cuando éste la visita, en 1559: “La señora marquesa —escribe Brantôme, quien asistió a la cena— saludó a la francesa, y después se desarrolló la entrevista. Encareció a sus hijas que atendiesen y agasajasen al gran prior a la francesa, esto es, sonriendo, bailando, jugando y conversando, modesta y honestamente, como se hace en la corte de Francia”.²⁵³ Es la canción francesa, que emprende hacia el sur su viaje de conquista, lo bastante pronto para no encontrarse en el camino a la ópera italiana, que se difundió en todas direcciones a finales de siglo. Pequeños signos, en verdad, y que parecen superficiales. Pero no deja de tener importancia que, en esta Italia, siempre triunfante durante el siglo XVI, fuera el francés —tal como lo imaginamos: gesticulante, inclinando la cabeza en complicadas reverencias, llevando en la ciudad una vida ostentosa y agitada, sin dar respiro a sus lacayos— quien sirviera de modelo a la sociedad refinada de la época.²⁵⁴

Los istmos europeos trazan, como hemos visto, las líneas esenciales de transmisión de la influencia mediterránea, líneas esenciales, cada una de las cuales agrupa en torno suyo una masa continental más o menos autónoma; porque frente al Mediterráneo no hay una Europa solamente, sino varias, digamos varios cuadrantes europeos, con frecuencia mal unidos entre sí por rutas transversales, de rendimiento limitado.

Pero, pese a su importancia, las rutas norte-sur no han bastado para trabajar toda la masa de países y de pueblos por los que atraviesan; las distancias, y muchas veces los relieves del terreno, han sido con frecuencia más fuertes. Las murallas que se levantan entre el Mediterráneo y el norte de Europa han servido, indudablemente, de freno. Las influencias del sur sobre el norte no se propagan por oleadas continuas (cualesquiera que sean las imágenes que de vez en cuando acuden a nuestro espíritu). Cuando penetran profundamente tierra adentro, es por estrechas fisuras meridianas que siguen las grandes rutas comerciales, apegándose a ellas hasta las más lejanas tierras. Y repitémoslo: a veces hay que ir hasta allí a buscar la explicación de la historia del mar.

Pero estas líneas profundas, trazadas frecuentemente sobre tierras completamente extrañas —las de Rusia, por ejemplo—, no son sino la armadura de una Europa más o menos mediterránea. En realidad, la influencia del mar no se proyecta y se extiende mediante las múltiples ramificaciones de sus arterias esenciales más que a poca distancia de sus orillas. Solamente aquí nos encontramos con los verdaderos dominios de la impregnación mediterránea. Zona privilegiada, pero cambiante: basta pensar en la religión, en la cultura, en la vida misma, para ver que su superficie se extiende o se retrae. Un ejemplo, tomado de la historia económica, puede precisar nuestro pensamiento. Ya hemos hablado de Marsella, y, en general, de todos los puertos comerciales de la costa cuyos servicios son

acaparados hasta cierta distancia por otros centros urbanos. En la Europa Occidental y Central, la línea que uniera a esos relieves interiores pasaría por Lyon, Ginebra, Basilea, Ulm, Augsburgo, Viena, Cracovia y Leópolis. Las miradas de estas ciudades, curiosamente mixtas, que son a la vez norte y sur, se dirigen hacia el norte del Mediterráneo y hacia el *Mare Internum*. Es innegable que este eje medio es algo así como una gran cicatriz, una grandiosa bisagra del complejo europeo. Tampoco puede negarse que la Europa que acabará siendo hostil al Mediterráneo comienza al norte de estas ciudades mixtas: la Europa abierta a la Reforma, la Europa de los países nuevos,²⁵⁵ agresivos en sus avances, y cuyo advenimiento marcará lo que llamamos la época moderna.

Decimos esto sin querer esquematizar demasiado. Europa son también los mares del norte y el inmenso océano Atlántico. Y después de los grandes descubrimientos, un océano Atlántico dominado en su plenitud, conquistador, comunicado por Magallanes con el Pacífico y por Vasco de Gama con el Índico.

III. EL OCÉANO ATLÁNTICO

Puede parecer paradójico terminar un capítulo sobre las fronteras del Mediterráneo hablando del Atlántico, como si éste no fuese más que una dependencia del mar interior. Pero sucede que en el siglo XVI todavía no existe el océano con plena autonomía. Los hombres están apenas comenzando a hacerse una idea de él y construyéndole una identidad, todo ello remitiéndose a los antecedentes que pueden encontrar en Europa, del mismo modo que Robinson se construye la casa con lo que ha podido salvar de su navío.

El Atlántico del siglo XVI es la asociación y la coexistencia más o menos perfecta de diferentes espacios parcialmente autónomos. Existe el océano transversal de los ingleses²⁵⁶ y los franceses; el Gulf Stream, con sus rutas sembradas de tempestades, es su eje habitual, y Terranova, la primera línea costera. El Atlántico de los españoles es una elipse de la que Sevilla, las Canarias, las Antillas y las Azores marcan el trazado, siendo a la vez puertos de arribada y sus fuerzas motrices.²⁵⁷ El Atlántico de los portugueses²⁵⁸ es ese inmenso triángulo del océano central y austral: el primer lado va de Lisboa a Brasil; el segundo, del Brasil al cabo de Buena Esperanza; el tercero es esa línea que siguen los veleros en su viaje de vuelta de las Indias, de Santa Elena a lo largo de la costa africana.

A estos diferentes Atlánticos, asociados a historias nacionales, no les ha sido difícil encontrar sus respectivos historiadores. Pero existe otro Atlántico que no ha sido tenido en consideración, quizá porque unifica todos esos sectores particulares y sólo puede alcanzar su pleno significado a la escala de una historia global del océano Atlántico que todavía no ha sido escrita. Sin embargo, es el más antiguo de todos ellos: es el Atlántico de las navegaciones medievales y también de las antiguas: de las Columnas de Hércules a las Casitérides; es ese mar angosto, de tempestades frecuentes y salvajes, situado entre las costas de Portugal, España, Francia, Irlanda e Inglaterra, virtualmente una mera ruta norte-sur, rival de las rutas terrestres de los istmos europeos. De él han surgido todos los océanos Atlánticos de los siglos XV y XVI: él es el semillero de la exploración atlántica.

Mar traidor, a decir verdad; un mar por el que resulta difícil navegar: el golfo de Gascuña, con sus fuertes oleajes y sus

furiosas aguas, gozaba de una mala reputación tan justificada como la que tiene en el Mediterráneo el golfo de Lyon. No hay barco que pueda estar seguro, al dejar España al sur, de acertar con la entrada —a pesar de su amplitud— de la Mancha, al nordeste. En 1518, Fernando, el hermano menor de Carlos V, se ve, junto con la flota en que venía de Laredo, y contra su voluntad, empujado a lo largo de las salvajes costas irlandesas.²⁵⁹ Cuando se viene del norte, como Felipe II en agosto de 1559, nunca se tiene la seguridad de poder navegar en derechura a los puertos de profundo calado de la costa cantábrica.²⁶⁰ El embajador Dantiscos, durante tanto tiempo representante de Polonia en la corte de Carlos V, hace, en diciembre de 1522, la experiencia de este viaje de Inglaterra a la Península. Y afirma que no hay nada en el Mediterráneo o en el Báltico que se pueda comparar con la horrible violencia del “Mar de España”. “Ni aunque fuese el imperio mundial el premio de semejante viaje, me lanzaría yo jamás a tan peligrosa aventura”, exclama.²⁶¹

Y, efectivamente, el premio del “imperio del mundo” se ha obtenido después de soportar los peligros del Atlántico próximo y del golfo de Gascuña. Europa hizo sobre esas terribles aguas su duro aprendizaje oceánico y preparó la conquista del mundo.

El Atlántico, en la escuela del Mediterráneo

¿Cómo influyeron estos océanos en la vida del Mediterráneo y cómo actúa éste en sus inmensos espacios?

La historiografía tradicional no distinguía entre diferentes Atlánticos y los consideraba como una totalidad, la cual era el enemigo número uno del mar interior: una vasta extensión que subyuga a otra menor. Esto es simplificar las cosas. Y puestos a

exagerar, tanto valdría decir que el Mediterráneo ha dominado durante mucho tiempo a su inmenso vecino, y que su decadencia se puede explicar, entre otras razones, desde el momento que ha perdido el control de aquél. Vale la pena repetirlo: la historia no la hacen los espacios geográficos, sino los hombres que dominan o descubren estos espacios.

En el siglo XVI, el Mediterráneo mantiene evidentes prerrogativas en el oeste del Atlántico. La prosperidad oceánica le beneficia: participa de ella en todas las circunstancias. Barriles de bacalao de Terranova, azúcar de las islas (Madera, São Tomé), azúcar y madera de tinte del Brasil, oro y plata de la América española, pimienta, especias, perlas y sedas del océano Índico, todo ello traído en barcos que doblan el cabo de Buena Esperanza: el Mediterráneo tendrá su parte de estas riquezas remotas y de esta nueva actividad mercantil. Y no será durante el siglo XVI ese universo olvidado y empobrecido, arruinado, como se supone, por los viajes de Colón y de Vasco de Gama. Muy al contrario: el Mediterráneo da forma al Atlántico, y reinventa y proyecta su propia imagen en el Nuevo Mundo de los ibéricos. Historiador ha habido que al comentar la primera edición de este libro ha lamentado que el asno, símbolo de la vida cotidiana del Mediterráneo, no haya recibido el amplio espacio que se merece.²⁶² En México, ver pasar unos campesinos a lomos de asno nos hace evocar inevitablemente —añade— personas y paisajes del Mediterráneo. Pero las ocasiones que invitan a evocar ese Mediterráneo se presentan por todas partes: los cereales sembrados tan pronto como es posible, las viñas inmediatamente plantadas en Perú y Chile, las caravanas de arrieros, las iglesias, la Plaza Mayor de las ciudades españolas, los rebaños traídos de la península ibérica, que muy pronto se reproducen en libertad, la asombrosa floración del Barroco colonial: toda una vida nueva, con raíces mediterráneas.²⁶³

Enlaces y cambios se efectuaron a lo largo del siglo, por medio de naves tanto mediterráneas como atlánticas, lo que nos enfrenta con un problema en sí muy importante. Pero sería excesivo pensar que cada vez que un navío o un comerciante del Atlántico penetra en el Mediterráneo, pudiera este mar perder un punto. La prosperidad de Nápoles, a fines del siglo XVI, como centro de compra de los productos nórdicos y de exportación de los productos mediterráneos, se debe precisamente a la arribada de gente y naves atlánticas. Y de igual manera los barcos holandeses que transportan directamente a Venecia la lana de España explican, en parte, la espectacular prosperidad, a fines del siglo XVI, de la industria de los paños en esta ciudad.²⁶⁴ Resumiendo: no es tarea fácil contabilizar el haber y el deber de ambas partes.

El destino atlántico en el siglo XVI

Resultará más útil a nuestros propósitos esbozar una historia del Atlántico desde el punto de vista de sus relaciones con el Mediterráneo.

Desde el comienzo del siglo hasta 1580, los ibéricos, es decir, gente del Mediterráneo, han organizado el gran océano transversal comprendido entre Sevilla y las Antillas —“el Atlántico de Sevilla”, como lo ha denominado Pierre Chaunu—. También han controlado, arrancando de Lisboa, el interminable océano de los portugueses. Excepción hecha de algún que otro corsario francés, ningún otro barco se aventura en aguas tan bien guardadas. Nada viene a interrumpir o distraer su crecimiento económico. El Atlántico sevillano alcanza, al otro lado del istmo de Panamá, la ruta marítima del Perú hasta Arica, puerto de las minas del Potosí. A partir de

1564, el galeón de Manila cruza regularmente el Pacífico, de Acapulco a las Filipinas, enlazando de modo eficaz con la economía china.²⁶⁵ Los portugueses, ya desde el primer momento, comenzaron a enviar barcos a la India, y más tarde, hasta más allá de Insulindia, China y Japón.²⁶⁶ También han organizado el gran comercio de esclavos entre África y América, por no mencionar la exportación clandestina de la plata del Potosí a través de las rutas interiores del Brasil y, en mayor grado, por Buenos Aires y las pequeñas embarcaciones del Río de la Plata.²⁶⁷

Nos encontramos, pues, ante un enorme y complejo sistema de drenaje de la economía mundial. Experimentará algunos contratiempos y conocerá algunas “pérdidas de ritmo”, pero la prosperidad de esta economía ibérica se mantiene, en su conjunto, hasta por lo menos 1580. Prueba de ello la podemos encontrar en el aumento de las arribadas de plata a Sevilla y de las diferentes mercancías venidas de las Indias: cueros, palo de Campeche, cochinilla —esta última figurando entre las “mercancías reales” por el beneficio de las cuales disputaban los mercaderes, y cuyo curso vigilaban atentamente—. Otra prueba la suministra la amplia diversidad de seguros marítimos del Consulado de Burgos, donde el valor de la prima del seguro fue, durante un considerable periodo de tiempo, más bajo en el Atlántico que en el Mediterráneo.²⁶⁸ Y Lisboa conservó su importante puesto en el comercio de las especias hasta mucho más allá del año 1600. Y finalmente, cuando, ante las primeras embestidas serias del curso protestante, las cosas comienzan a ponerse mal, los dos colosos, España y Portugal, unen sus fuerzas. Nadie, a la altura de 1580, podía sospechar que aquello era de hecho la unión de dos monumentales debilidades.

Hay que añadir sombras, y muy negras, a este cuadro optimista: el Atlántico próximo, ese que se extiende en la

dirección sur-norte, se pierde muy poco después. Era una ruta conquistada por los mediterráneos unos siglos antes. En 1297, las galeras genovesas habían realizado su primer viaje directo a Brujas; una veintena de años más tarde les siguieron las *galere da mercato* venecianas (entre 1310 y 1320, probablemente en 1317) y otros muchos barcos.²⁶⁹ Este movimiento coincide (sin ser forzosamente su causa o consecuencia) con el declinar del esplendor de las ferias de Champaña. Como consecuencia, muchos mercaderes italianos se marcharon a los Países Bajos e Inglaterra, donde se instalaron como en país conquistado. Este triunfo marítimo redundó inmediatamente en provecho de Italia: apoyada en sus colonias del Levante y sus oficinas de contabilidad del norte, se desprende de las economías retrasadas que la rodean, y se convierte en más moderna y rica que cualquier otro. Otra consecuencia, ésta inesperada: la animación del frente atlántico de Europa, o al menos, de algunos de sus sectores, Andalucía y Portugal, será el necesario preludio de la época de los grandes descubrimientos.²⁷⁰

Cuando se inicia el lento pero poderoso avance de mediados del siglo XV, será de nuevo el sistema italiano, continental y marítimo a la vez, quien obtendrá los mayores provechos. Venecia y Génova son señoras, entonces, del comercio inglés y flamenco. Sólo a partir del siglo XVI comienza a declinar este sistema. Así, hacia 1550,²⁷¹ el tráfico entre el mar del Norte, Portugal y Andalucía corre a cargo de los navíos del norte. Veinte años después, durante la crisis hispano-inglesa de 1568-1569,²⁷² los ibéricos se verán constreñidos de hecho a abandonar la ruta del norte. Los veleros nórdicos, una vez afianzados en su carrera, se lanzarán de inmediato hacia Gibraltar para emprender esa conquista del Mediterráneo que ya habían logrado a medias a la altura del 1550. Pero el avance será lento. Un anciano español (tenía entonces 87 años), que en

1627 evoca sus recuerdos, cuenta haber conocido la época en que Inglaterra apenas era capaz de mantener 15 navíos de guerra.²⁷³

Por todas partes, esos años traen al Mediterráneo una serie de pérdidas tanto directas como indirectas, pero que no habían de resultar necesariamente catastróficas a los países que lo rodean. España y Portugal movilizan sus fuerzas preferentemente para asegurar sus grandes circuitos atlánticos. El caso de Vizcaya resulta revelador: esta provincia suministra los mejores navíos de la “Carrera de Indias”, sus galeones zarpan para las Indias, pero sus *zabras*, que antes de 1569 llevaban las lanas y la plata de España a Amberes, se hacen ahora cada vez más raras en las líneas del norte. Con todo, y pese a múltiples avatares, la relación vital entre Sevilla y el norte continúa manteniéndose. Para los navíos nórdicos que traen trigo, pescado, madera, hierro, cobre, estaño, pólvora, paños, telas, quincallería y naves totalmente terminadas resultaba muy beneficioso el viaje a España gracias a la sal, vino y plata que podían cargar en su viaje de vuelta: la Península puede pagar alegremente sus servicios.

Pérdidas por todas partes, pero quedan compensadas en un sistema mundial abierto ampliamente a los mercaderes italianos. Se los ve desde los primeros momentos en Lisboa y Sevilla. Genoveses fueron quienes empujan a Sevilla a su destino y quienes proveen ampliamente la indispensable y lenta circulación de capitales, a falta de los cuales nada se puede llevar a término de una parte a otra del Atlántico.²⁷⁴ La economía española provee la base de sus actividades y también de la más discreta pero siempre importante de los florentinos. Los capitalistas de Italia, milaneses y venecianos, se suman al concierto, y se hacen con todas las rutas clave que llevan a los Países Bajos. Se les encuentra a unos y otros en Amberes, en

Núremberg e incluso en el otro extremo del mundo: Ormuz, Goa. Evidentemente, el Mediterráneo no ha quedado excluido del juego; o, mejor aún, no ha quedado excluido de juego alguno. Por medio de los genoveses controla las finanzas imperiales de España, y por las llamadas ferias de Besançon,²⁷⁵ el núcleo de todos los movimientos de capital de Europa.

Este sistema se demostró dotado de una gran capacidad de supervivencia. El Mediterráneo no sufre ninguna catástrofe de gran envergadura hasta que las naves holandesas de Cornelius Houtmann doblan el cabo de Buena Esperanza, en 1596 a la ida, y en 1598 a la vuelta. Sólo en ese momento resultó alcanzado el sistema en sus puntos vitales; sólo entonces se viene abajo la armazón secular. Cuando ocurren derrumbamientos de esa especie, por lo general afectan en primer lugar a las más acabadas realizaciones del sistema. Pero en este caso no se producirá cambio brusco alguno. Posiblemente las fechas más características son las comprendidas entre 1620 y 1630, cuando los *marranos* portugueses, esos *novos cristãos* convertidos sólo a medias, y que, con frecuencia, son hombres de paja del capitalismo del norte, se instalan en el núcleo mismo de las finanzas de España. Ocupan un lugar decisivo junto a los “hombres de negocios” genoveses. El 8 de agosto de 1628 “la armada y flota” de Nueva España, que se encuentra al largo de Matanzas, cerca de La Habana, es rodeada y capturada por los navíos holandeses de Piet Heyn.²⁷⁶

A mi entender, estas fechas tardías minimizan la importancia generalmente concedida a la de 1588, es decir, el año de la Armada Invencible. Hay bastantes y buenas razones para ello: 1. España ha sido capaz, después del desastre de 1588—debido tanto como al enemigo, a los vientos y tempestades, y a la ausencia de pilotos expertos capaces de sortear los bancos de arena del mar del Norte—, de lanzar otras dos expediciones

contra la isla, en 1597²⁷⁷ y en 1601,²⁷⁸ y de mantener en Irlanda una guerra de diversión que ha debilitado los recursos financieros de Isabel;²⁷⁹ 2. Este desastre se produce en una época de prosperidad general donde toda herida puede aún cicatrizar; 3. El corso inglés disminuye por propia voluntad su actividad; continúa, desde luego, propinando golpes muy duros al adversario (el saqueo de Cádiz en 1596 había afectado más al prestigio de España que a su riqueza), pero, poco a poco, las islas y costas de España se van fortificando, y el corso inglés comienza a ser una industria cuyos dividendos son cada vez menores y además se obtienen con mayor dificultad. Lo dicho ha quedado demostrado por un historiador inglés;²⁸⁰ el conde de Comberland, después de quince años de luchas y de expediciones contra España, se ve agobiado de deudas, renuncia entonces a sus onerosas aventuras, y se retira a sus posesiones: “De ahora en adelante no debo pensar en el modo de interceptar carracas, sino en cómo sembraré mi trigo; tampoco me habré de ocupar en equipar navíos, sino en criar corderos”; 4. Si bien es cierto que Inglaterra ha preparado el hundimiento de España, no lo es menos que no ha sacado ningún provecho inmediato de ello. Es importante notar que ha firmado la paz con el Rey Católico en 1604, seis años después que Francia y cinco antes que las Provincias Unidas.

Todo esto cuadra perfectamente con la imagen que nos transmiten los documentos españoles de final de siglo. La lucha contra Inglaterra se libró innumerables veces en las vastas soledades del océano. Los ingleses, señores del canal de la Mancha, pueden lanzarse hacia el océano mucho antes que las escuadras del adelantado de Castilla pudieran aprestarse y salir contra ellos desde Cádiz o Lisboa; pueden llegar tranquilamente a las Canarias o a las Azores, e incluso hasta el mismo estrecho de Gibraltar, guardado por las galeras, galeones y tropas de

España. Sólo después de que, al final del verano, los navíos ingleses han regresado a sus puertos, se lanzan los españoles Gibraltar arriba hasta El Ferrol. Su operación de limpieza casi siempre funcionaba en el vacío. Se producen —es cierto— algunos encuentros, por lo general inofensivos. En noviembre de 1602, por ejemplo, seis galones españoles salen de Lisboa “para patrullar por los mares de La Coruña”, encontrándose finalmente con varios navíos enemigos, que, mejor armados y más eficaces maniobreros que los españoles, los dejan aproximarse, disparan unos cuantos cañonazos, y acto seguido “sueltan el trapo y se marchan como jugueteando” (*quasi scherzando*), se lee en un aviso veneciano.²⁸¹ Era una guerra costosa, pero no mortal; y no siempre inútil. Navíos ingleses y holandeses fuerzan el estrecho de Gibraltar, pero no les resulta tarea fácil. Los navíos ingleses, a decir de los representantes de la Levant Company, lo franquean en invierno, para mayor seguridad, “cuando la mar está muy agitada en el estrecho y no hay probabilidad de encontrarse con los galeones patrulleros españoles, entonces en el fondeadero”.²⁸² Y llegan cada año las flotas del Nuevo Mundo, cada vez con mayores riquezas, como si “fueran llevadas por la mano de Dios”. Y eso era lo que realmente importaba a España y a sus aliados del Mediterráneo.

Una decadencia tardía

Así, este último viaje en busca de un Mediterráneo Mayor complementa a los otros. Ese mar estrecho, en el corazón mismo del inmenso espacio que lo rodea, será hasta 1600 escenario de una economía activa, ágil y dominante. La gran historia no lo ha abandonado precipitadamente con armas y bagajes al iniciarse el siglo XVII. La hora de su retroceso sonará bastante más tarde. Y ahora, después de haber esbozado la idea general de nuestro

tema, tiempo es de considerar sus aspectos más importantes y de calibrar los detalles con el mayor cuidado.

CAPÍTULO IV

LA UNIDAD FÍSICA: EL CLIMA Y LA HISTORIA

... las andanzas de Ulises, sin salir de un solo clima.

J. De Barros, *Asia*, I, IV, p. 160.

A ESE mundo extenso, complicado y mal delimitado que acabamos de describir por tan extenso no se le puede reconocer otra unidad que la de ser un lugar de encuentro de muchas personas y un crisol¹ de historias. Resulta decisivo, sin embargo, el hecho de que en el mismo núcleo de esta unidad humana, ocupando un espacio menor que ella misma, exista una determinante unidad física, un clima, unificador de paisajes y de géneros de vida. Su significación queda demostrada en contraste con el Atlántico: es una unidad humana, y la más poderosa del mundo actual; también él es un encuentro y una aleación. Pero a esta trama del océano le falta ese corazón monocromo, ese mundo de luz idéntica que brilla en el centro mismo del Mediterráneo, de un extremo a otro del mar de los olivos. De un polo a otro, el océano presenta por el contrario todos los climas de la Tierra.

Este Mediterráneo del olivo, con su clima uniforme, se reduce, sin duda, a las estrechas franjas continentales, a las exiguas tierras literalmente bañadas por el mar. Sin embargo,

para volver sobre la unidad, debemos situarnos en este corazón angosto. No creemos que ésta sea una falsa maniobra. Si ese espacio no es toda la historia del Mediterráneo, no deja de tener su importancia el que el organismo mediterráneo adquiriera su ritmo central en ese núcleo uniforme de vida y de clima, tan particular y tan homogéneo, que constituye la zona a la que corrientemente se califica como “mediterránea”. Y es natural que esta presión tenga amplias repercusiones, puesto que registra todos los movimientos que van hasta el Mediterráneo o salen de él. Esas tierras, por muy angostas que ellas sean, circundan toda la extensión del mar. Su clima no se limita, pues, a las franjas que ocupan; es, más bien, el clima de todos los espacios líquidos del mar, y esto, por sí sólo, entraña importantes consecuencias. Mundos idénticos se encuentran a orillas de regiones tan lejanas y tan diferenciadas en su conjunto como Grecia, España, Italia y el norte de África; y, sin embargo, estos mundos están animados por el mismo soplo e intercambian sus hombres y sus bienes sin sufrir desplazamiento alguno: estas identidades vivas implican la unidad viva del mismo mar, y son mucho más que una bella decoración teatral.

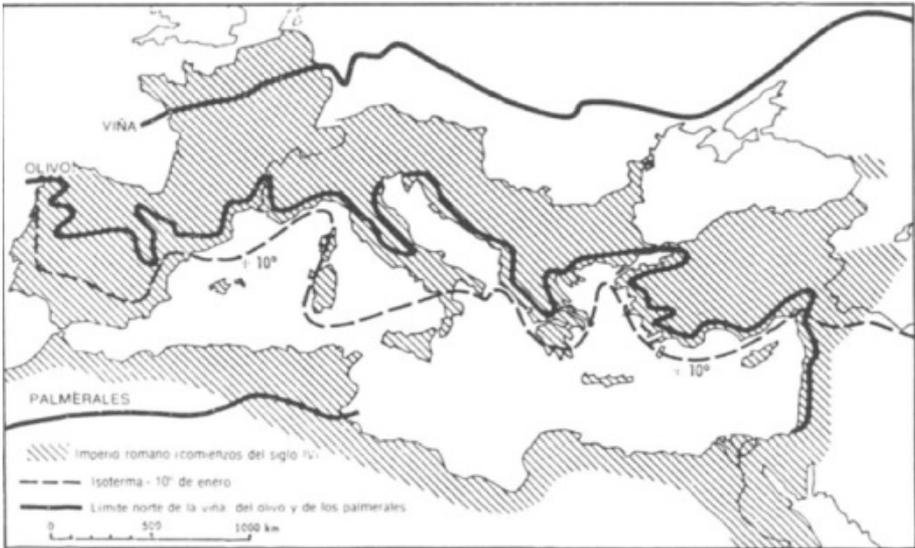


FIGURA 19. *El “auténtico” Mediterráneo, del olivar a los grandes palmerales.*

El límite de los palmerales es el de los grandes palmerales compactos. El límite de la palmera datilera, aislada o en pequeños grupos, se establece mucho más al norte (véase fig. 13, p. 226).

I. LA UNIDAD CLIMÁTICA

Sobre el Mediterráneo terrestre y acuático se extiende un Mediterráneo aéreo, casi sin ningún vínculo con los paisajes de abajo; independiente, en realidad, de las condiciones físicas locales. Construido desde fuera por una doble respiración: la del océano Atlántico, su vecino por el oeste, y la del Sahara, su vecino por el sur. Lo que vale tanto como decir que el Mediterráneo propiamente dicho no es responsable del cielo que lo ilumina.²

El Atlántico y el Sahara

Los dos artífices de este clima trabajan sucesivamente en su campo mal cerrado: el Sahara produce la sequía, la luminosidad, el cielo inmenso y azul; el Atlántico, cuando no prodiga las nubes y la lluvia, esparce profusamente esa bruma gris, ese polvo de agua, esa ceniza que llena el cielo mediterráneo durante “el semestre de invierno”. Los pintores orientalistas de la primera hora nos indujeron para siempre a error con sus paletas rutilantes. En octubre de 1869, Fromentin, alejándose en barco de Mesina, escribía: “cielo nublado, viento frío, chubasco, algunas gotas de lluvia sobre la tienda. Es triste; se diría el Báltico”.³ Ya en febrero de 1848 había huido hacia el Sahara ante el gris obsesionante del invierno mediterráneo: “aquel año no hubo intervalo entre las lluvias de noviembre y los grandes

aguaceros del invierno, que duraron tres meses y medio casi sin un solo día de interrupción”.⁴ Todos los argelinos han tenido alguna que otra vez ocasión de ver a un recién llegado aterrado ante las lluvias diluvianas de Argel.

Así ha ocurrido siempre en esa región. En Florencia — escribe un memorialista, con fecha del 24 de enero de 1651—⁵ hace ya cinco meses que dura la inclemencia del tiempo *per avere durato a piovere quasi cinque mesi*. El año anterior Capua había resultado enaguachada por lluvias torrenciales.⁶ Ni un solo invierno dejaban los ríos de romper sus diques ni las ciudades se libraban de los horrores y destrucción propios de las inundaciones. Naturalmente, Venecia era la más afectada: en noviembre de 1443,⁷ sufre enormes pérdidas, *quasi mezzo million di ducati*; el 18 de diciembre de 1600 se produce una catástrofe idéntica, los *lidi*, diques, casas, almacenes particulares situados en los pisos bajos, y los almacenes públicos de la sal, el trigo y las especias han sufrido inmensos daños, *con dano di un million d'oro*, lo que, de paso, prueba que los precios han subido entre una y otra inundación.⁸

En invierno, o más exactamente durante el semestre invernal, desde el equinoccio de septiembre hasta el equinoccio de marzo, prevalecen las influencias atlánticas. El anticiclón de las Azores deja pasar las depresiones atlánticas, que, unas tras otras, llegan en largas filas procesionarias sobre las aguas calientes del Mediterráneo, procedentes unas veces del golfo de Gascuña, después de atravesar la Aquitania, y otras veces del estrecho de Gibraltar y las costas de España, como los barcos... Cualquiera que sea la puerta de entrada, atraviesan el Mediterráneo a paso rápido de oeste a este. De este modo comunican al clima invernal una extremada inestabilidad. Traen la lluvia, provocan los bruscos cambios de los vientos, agitan, atormentan sin fin el mar, que, bajo los golpes del mistral, del

“noroeste” o del “bora”, se llena de espuma hasta parecer una inmensa llanura cubierta de nieve, o, como dice un viajero del siglo XVI,⁹ “sembrada de cenizas”. Por encima de Toledo, la humedad atlántica contribuye en invierno a la formación de esos cielos turbulentos y patéticos, de tormenta y luz, que ha pintado el Greco.

Así cada año y, con frecuencia, de modo violento, el Atlántico rechaza el desierto hasta muy lejos, hacia el sur y el este. En invierno, llueve en los confines argelinos y a veces hasta en el propio corazón del Sahara. Llueve hasta en las montañas de la Arabia Occidental... El antidesierto no es el Mediterráneo, como lo escribiera Paul Morand; es el océano Atlántico.

Cuando se acerca el equinoccio de primavera, todo cambia bruscamente; es, según el calendario magrebiano, la buena estación para injertar los árboles y cuando empieza a cantar el ruiseñor.¹⁰ Una verdadera primavera, cuando la hay: ocho días fugitivos que hacen brotar bruscamente las hojas y las flores. En cuanto se acaban las lluvias del invierno, el desierto empieza a ocupar el espacio del mar, incluyendo las montañas de los alrededores, hasta sus más altas cimas. Se expande hacia el este y, sobre todo, hacia el norte, transponiendo los límites más avanzados del mundo mediterráneo; en Francia, los Alpes meridionales se llenan todos los veranos con el aire cálido del sur que invade buena parte del pasillo del Ródano —tan extenso—, la cuenca de Aquitania y aun las regiones del Garona, las lejanas costas meridionales de Armórica son castigadas por la rigurosa sequía.¹¹

El verano tórrido reina entonces sin disputa en el centro del espacio mediterráneo. El mar se calma, sorprendentemente, y en julio y agosto se torna aceitoso, de un azul tirando a negro. Los viajes son rápidos y fáciles; los barcos salen a alta mar y las galeras se aventuran sin temor de puerto en puerto.¹² El

semestre de verano es la época buena para el tráfico marítimo, para la piratería y para la guerra.

Las razones físicas de esta estación tórrida y seca son muy sencillas. Al remontarse el sol hacia el norte, el anticiclón de las Azores crece de nuevo; echado el cerrojo, la marcha de las depresiones ciclónicas hacia el este se interrumpe. Este cerrojo no se descorre sino en vísperas del otoño, en que comienza de nuevo la invasión atlántica del semestre de invierno.

Un clima homogéneo

Los límites *extremos* de este clima deben situarse bastante lejos de las orillas del Mediterráneo si se les sigue, de una parte, a través de Europa, hasta los países a los que llega, en verano, la sequía sahariana, y de otra, a través de Asia y el África, hasta las regiones adonde llega, en invierno, la lluvia de las depresiones atlánticas, en el mismo centro de las inmensas zonas de la estepa. Pero ¿quién no se da cuenta de que tales fronteras son demasiado anchas? El clima mediterráneo no es precisamente tal o cual de los aspectos que acabamos de señalar, es más bien la adhesión, la superposición y la mezcla exacta de todos ellos al mismo tiempo. Basta con que se acentúe uno de esos elementos para que el clima mediterráneo se deforme inmediatamente, para que pase en el este o en el sur al clima estepario y desértico, o se deslice en el sentido contrario, por el norte, hacia el franco predominio de los vientos del oeste. La verdadera zona climática del Mediterráneo es, pues, en realidad, bastante estrecha.

Es muy difícil, por lo demás, analizar los límites en detalle. Sería preciso atender a los menores hechos, y no solamente a los físicos, porque el clima no se mide exclusivamente por las medidas habituales de la temperatura, la presión, los vientos y

las lluvias, sino que se expresa en el suelo por miles de signos humanos. André Siegfried lo sugiere, a propósito de la región de Ardèche.¹³ Léo Larguier lo indica así con respecto a los límites entre Languedoc y Lozère¹⁴ y Vaudoyer en lo referente a las transiciones entre las diversas Provenzas...¹⁵ Todas ellas verdades de detalle, por lo demás. En su conjunto, debemos atenernos sin discusión a la observación repetida de los geógrafos: el clima mediterráneo se encuadra entre el límite del olivar y el de los grandes palmerales. Inscribamos, pues, entre estas fronteras la península italiana (o más bien apenina), Grecia, la Cirenaica, Túnez y otras estrechas bandas costaneras que no exceden de los 200 kilómetros de ancho. Muy pronto surgen los biombos de las montañas. El clima mediterráneo no es, con frecuencia, sino un clima de espaldera o de riviéra, en torno del mar, una delgada franja que apenas llega a ser fachada, una decoración escénica apenas, como la franja de costa que encontramos apenas desembarcar en la Crimea: la higuera, el olivo, el naranjo y el granado brotan allí en plena tierra;¹⁶ aunque sólo en la zona meridional de la península. Y como este endeble mundo terrestre no se basta a sí mismo, se asocia, tiene por fuerza que asociarse a los espacios que lo rodean.

Pero, precisamente por su misma estrechez, este angosto y alto decorado al borde del mar es de una innegable homogeneidad climática, tanto de norte a sur como de este a oeste.

De norte a sur, porque en escala mundial esta ribera marina no pasa de ser un trazo longitudinal sin demasiado espesor. Su anchura meridiana más notable es de 1 100 kilómetros, desde el fondo del África hasta la costa tripolitana; y es anormal. En realidad, las anchuras máximas vienen a ser de 600 a 800 kilómetros, con un promedio de 600 kilómetros en la cuenca oriental, y de 740 de Argel a Marsella. Espacios marítimos y

continentales forman, pues, en su conjunto, un largo huso de una parte a otra, desde los 37° y los 38° de latitud norte. La amplitud de las variantes en latitud es bastante débil, y ello explica, indudablemente, los contrastes entre las márgenes del norte y las del sur, éstas más cálidas que aquéllas. La diferencia media de temperatura es de 4° C entre Marsella y Argel. En enero, la isoterma de 10° sigue poco más o menos el gran eje del mar, seccionando el sur de Francia y de España, tierras más africanas que europeas. Pero, en general, en el Mediterráneo predomina sensiblemente el mismo clima “geométrico”.

De este a oeste también se acusan algunas variantes, debidas al hecho de que la humedad atlántica es menos pronunciada, y también más tardía, a medida que nos desplazamos hacia el este del mar.

No cabe duda de que todas estas variaciones tienen su valor. En una época en que los climatólogos se muestran atentos al detalle, el Mediterráneo les parece, y con razón, una familia de climas que hay que distinguir los unos de los otros. Lo cual no borra, sin embargo, el parentesco y el aire de familia que tienen entre sí, su innegable unidad. No es indiferente para la historia encontrar en todas partes los mismos ritmos de las estaciones, la misma vegetación, los mismos colores, y, si la configuración arqueológica se presta a ello, los mismos paisajes (parecidos hasta la obsesión). Y, en fin de cuentas, los mismos géneros de vida. Para Michelet, el Languedoc interior y “pedregoso” evoca Palestina. Para centenares de escritores, Provenza es más griega que Grecia, y no es extraño encontrarse con la Grecia por excelencia en alguna parte de Sicilia. Las islas de Hyères no estarían fuera de sitio en medio de las Cícladas, salvo que éstas son más verdes.¹⁷ El lago de Túnez evoca la laguna de Chioggia. Marruecos es una Italia más calcinada.¹⁸

En todas partes encontramos la misma trinidad, hija del

clima y de la historia: el trigo, el olivo y la vid; en otras palabras, la misma civilización agraria, la misma victoria de los hombres sobre el medio físico. Es decir: las regiones del mar no se complementan unas a otras.¹⁹ Encontramos en ellas los mismos graneros, las mismas bodegas, los mismos molinos de aceite, las mismas herramientas, los mismos rebaños y, con frecuencia, las mismas tradiciones agrarias. Lo que prospera en unos sitios, puede y debe lograrse también en otros. En el siglo XVI todas las regiones del mar producían cera, lana, cueros *montonini* o *vacchini*; todas cultivaban o podían cultivar la morera y criar el gusano de seda. Todas producían, sin excepción, la viña y el vino, incluso la tierra musulmana. ¿Quién ha cantado el vino mejor que el poeta del islam? Hay viñedos en Tor, sobre el Mar Rojo,²⁰ y hasta en la remota Persia, cuyo vino de Chiraz es famoso.

Identidad de producciones: ello permite aprovisionarse de los mismos géneros en cualesquiera de las regiones del mar. En el siglo XVI hay el trigo de Sicilia y el trigo de Tracia; el vino *greco* o *latino* de Nápoles, éste más abundante que aquél,²¹ y el que se embarca en grandes cantidades en Frontignan; el arroz de Lombardía y el de Valencia, el de Turquía y el de Egipto. Había también, para establecer comparaciones con productos de modesta calidad, la lana de los Balcanes y del África del Norte.

Los países del Mediterráneo se hacen, pues, la competencia unos a otros, o debieran hacérsela; tienen más que cambiar fuera de su mundo climático que dentro de sus límites. Pero el siglo XVI es una época de cambios poco voluminosos, de precios modestos y de viajes cortos. Hay que arreglárselas, cueste lo que cueste, entre vecinos, entre regiones abundantes en hombres y regiones poco pobladas, y la cuestión más importante es siempre la del aprovisionamiento de las ciudades, que están ansiosas de todo lo que sirva para comer, y principalmente de lo que puede

transportarse sin demasiado quebranto, desde los sacos de almendras de la costa provenzal, hasta las barricas de pescado, de atún o de carnes saladas y los sacos de habas de Egipto, sin olvidar los barriles de aceite y de trigo, la mercadería codiciada por excelencia... La identidad de producciones no perturbaba, pues, los cambios en el interior del Mediterráneo; al menos, en el siglo XVI.

Desde el punto de vista humano, la unidad climática²² entraña consecuencias muy distintas. Prepara desde un principio el camino para la existencia de idénticas civilizaciones agrícolas. A partir del primer milenio a. C., la civilización del olivo y de la vid desbordó los marcos orientales del mar hacia el oeste. Esta uniformización esencial proviene, pues, ya de los tiempos más remotos. La Naturaleza y el hombre trabajaron de consuno. Ello hacía que un mediterráneo del siglo XVI, de cualquier parte que fuera, no se sintiera expatriado en ninguna de las orillas del mar interior. Ciertamente es que, en el pasado, en los tiempos heroicos de los primeros viajes fenicios o griegos de la Antigüedad, la colonización era un drama; pero no siguió siéndolo. Colonizar, desde entonces, es plantar los mismos árboles, las mismas plantas, tener delante de los ojos los mismos paisajes y colocar sobre la mesa los mismos alimentos; es vivir bajo el mismo cielo y ver sucederse las estaciones familiares. Ovidio se queja de encontrarse en las márgenes del Ponto Euxino, pero le apena, sobre todo, estar lejos de Roma y de sus amigos. Los verdaderos desarraigados son extranjeros, como el fundador de la dinastía de los Omeyas, Abderrahmán, que en Córdoba, con melancólico placer, siente la añoranza de Damasco, de sus palmeras y de las márgenes del Éufrates, y se consuela contemplando en un jardín de Razafa una palmera, imagen de su propio exilio, “transplantada también ella a tierras de Occidente, lejos del país habitado por sus semejantes”.

En cambio, cuando un hombre mediterráneo abandona las orillas del mar interior se lamenta y se desazona: así les ocurrió a los soldados de Alejandro cuando cruzaron la Siria y se dirigieron hacia el Éufrates, tan caro al príncipe de Córdoba,²³ o a los españoles del siglo XVI, que en los Países Bajos renegaban de vivir entre las “nieblas del norte”. Para Alonso Vázquez y los españoles de su tiempo (y sin duda para los españoles de todos los tiempos), Flandes era “el país donde no se daban la lavanda, el tomillo, los higos, los olivos, los melones ni las almendras; donde el perejil, la cebolla y la lechuga no tenían jugo ni gusto; donde se cocinaba —cosa increíble— con manteca de vaca en vez de aceite...”.²⁴

El cardenal de Aragón, que se presenta en los Países Bajos, en 1517, con cocinero y provisiones propias, comparte la misma opinión: “A causa de la leche y de los lacticinios, que tanto se consumen en Flandes y Alemania —concluye—, están estos países llenos de leprosos”.²⁵ ¡Extraños países! Un clérigo italiano que en el verano de 1529 va a parar a Bayeux, en Normandía, se considera *for del mondo*.²⁶

Esto explica la facilidad con que el hombre mediterráneo circula de puerto en puerto; no se trata de un verdadero desarraigo, sino de un cambio de domicilio: el nuevo inquilino se siente en seguida a gusto en la casa donde se instala. Pensemos, en cambio, lo dura que debió de ser para los ibéricos la colonización del Nuevo Mundo. Con más o menos exactitud, la historia tradicional conserva los nombres de las mujeres y los hombres que primero sembraron y plantaron el trigo, el olivo y la viña en el Perú y en la Nueva España; eran gente que, a pesar de la hostilidad del clima y del suelo, quería hacer brotar un Mediterráneo en el trópico. Pero sus esfuerzos fueron baldíos: la civilización agraria y alimenticia del país natal, a pesar de éxitos esporádicos, no encontró un terreno propicio en la América

hispanoportuguesa, zona del maíz, de la manioca, del pulque y del aguardiente de caña... Los grandes abastecimientos transoceánicos procedentes de Iberia servían cabalmente para mantener en el Nuevo Mundo, de un modo artificial, esta civilización alimenticia del mar interior: de ahí los navíos cargados de harina y de aceite, que durante siglos partían ritualmente de Sevilla o de Lisboa hacia la otra orilla del océano.²⁷

Recordemos, sin embargo, que sólo el hombre del Mediterráneo prospera en aquellas tierras nuevas. Tal vez su éxito proviniese de que ya estaba adaptado de antemano a las rudas condiciones de un clima como el mediterráneo, no siempre favorable para el organismo humano, y endurecerse en la lucha contra las endemias maláricas y los flagelos regulares de la peste y del cólera. Quizá, también, porque ya en su propio país natal se había educado en la gran escuela de la sobriedad y la frugalidad. Pues es una verdad indiscutible que el clima falsamente acogedor del Mediterráneo puede ser, a veces, un clima duro y mortífero. Es éste el filtro que impide a los hombres de sus lejanos confines expandirse por los bordes del mar cálido. Llegan como conquistadores, son los bárbaros de ayer, hoy enriquecidos; pero ¿cuánto tiempo resisten “los veranos devoradores y la malaria”?²⁸ “Los dueños vienen y desaparecen, los otros se quedan; es un romance sin palabras siempre idéntico”, dice Walter Bauer, hablando de Sicilia.²⁹

La sequía, azote del Mediterráneo

El gran defecto de este clima para la vida del hombre consiste en la distribución anual de las lluvias. Llueve mucho, y en algunas partes, desmesuradamente.³⁰ Pero las lluvias llegan en otoño, en

invierno y en primavera, principalmente en primavera y en otoño; a la inversa, en general, de los climas del monzón, que saben organizar el encuentro fructífero del calor y el agua. El clima mediterráneo divorcia más o menos estos dos importantes factores de vida, con los resultados que es fácil colegir. Los “cielos esplendorosos” del semestre de verano tienen sus fuertes contrapartidas. En todas partes la sequía determina la supresión o la disminución de las aguas corrientes y del riego natural: la región mediterránea es la zona de los *ueds* y de los *fiumari*. Provoca la supresión temporal de toda vegetación herbácea; de aquí que tanto los cultivos como las plantas tengan que adaptarse a la sequía,³¹ saber utilizar lo más rápidamente y lo mejor posible las preciosas distribuciones de agua. El trigo, “planta de invierno”,³² se apresura a madurar y a terminar el ciclo de su vida activa entre los meses de mayo y junio; en Egipto y Andalucía, desde abril.³³ Para madurar sus frutos, los olivares de Túnez aprovechan las decisivas lluvias de otoño. Al parecer, los cultivos de secano fueron practicados empíricamente desde un principio,³⁴ y no sólo desde las experiencias fenicias. La irrigación, con sus diversos métodos sin duda provenientes del este, penetró desde muy pronto en la zona mediterránea. Hoy día (ver el mapa de K. Sapper),³⁵ el límite de la *Kunsthewässerung* es, sensiblemente, el límite del clima mediterráneo... Y de seguro que, por los mismos caminos que estas técnicas hidráulicas, llegaron también al Mediterráneo numerosas plantas (herbáceas o arbustivas) que al cabo de mucho tiempo se adaptaron a los países secos. En el primer milenio a. C. se opera, como ya dijimos, un gran desplazamiento de cultivos —la viña y el olivo— del este al oeste del mar.³⁶ Como se ha dicho, el Mediterráneo está predestinado a los cultivos arbustivos. Es, al mismo tiempo que un jardín, un huerto, el país de los árboles nutricios,

providenciales.

Por el contrario, su clima no favorece los árboles ordinarios y las formaciones forestales: o, por lo menos, no los ha garantizado. El bosque, formación primitiva del espacio mediterráneo, fue atacado desde muy pronto por el hombre, que manejó desmesuradamente el hacha. Mal que bien, los bosques se repoblaron. De ahí la importancia de los matorrales y la mata baja, formas degeneradas del bosque. Comparado con las regiones nórdicas de Europa, el Mediterráneo fue, pues, desde un principio, una zona deforestada. Cuando Chateaubriand atravesó la Morea, estaba ya “casi enteramente desprovista de árboles”.³⁷ Jean Brunhes apunta que de Herzegovina, desnuda y pedregosa, a Bosnia, cubierta de bosque, se pasa de un mundo a otro.³⁸ La madera es cara casi en todas partes,³⁹ con frecuencia excesivamente cara. En Medina del Campo, “más rica en ferias que en montes” (entiéndase montes arbolados), el humanista Antonio de Guevara concluye después de considerar su capítulo de gastos: “en resumidas cuentas, la leña nos cuesta tanto como lo que hemos hervido con ella en la olla”.⁴⁰ Otra consecuencia de la sequía es la escasez de verdaderos pastos, lo que explica el pequeño número de cabezas de ganado vacuno, tan útiles para una agricultura próspera; ésta necesita de buenos abonos, como en los países del norte, donde el suelo, deslavado por las lluvias, pierde sus elementos fértiles, mejor conservados, es cierto, por la sequía mediterránea. Únicamente encontramos ganado vacuno en grandes cantidades en el Egipto y en los húmedos Balcanes, en las orillas nórdicas del Mediterráneo o en las tierras altas, mejor regadas que las otras. Cabras y corderos (estos últimos interesan más por su lana que por su carne) no podían compensar la deficiencia de carne en la alimentación. Recordemos el divertido discurso que Rabelais pone en boca de un monje de Amiens *tout*

fasché (todo escandalizado e irritado) cuando, junto con sus compañeros de viaje, contempla las maravillas de Florencia. “En Amiens —explica— en menos de la cuarta parte —incluso en menos de la quinta— del camino que hemos recorrido durante nuestro contemplar, os podría haber mostrado más de catorce antiguas y aromáticas tiendas donde se venden asados de carnes. Yo no sé qué placer os puede proporcionar la contemplación de leones y africanos (así denomináis vosotros, según tengo entendido, lo que ellos llaman tigres) junto al campanario, o viendo los puercoespines y los avestruces en el palacio del señor Filippo Strozzi. A fe mía, hijos, que preferiría ver un ganso hermoso y graso espetado en un asador.”⁴¹ A propósito del Mediterráneo me escribía humorísticamente un geógrafo: “Demasiados huesos y demasiado poca carne”.⁴²

Ya en el siglo XVI le parece al hombre del norte deficiente el ganado mediterráneo, los bueyes esqueléticos las más de las veces, y de poco peso los corderos. En 1577, Montmorency y su ejército se comen 8 000 corderos, provenientes todos ellos del Languedoc. Peso medio *l'ung portant l'autre*: 30 libras cada animal, es decir, alrededor de unos 12 kilos. Esto es muy poco y el animal no valía casi nada: 4 libras cada uno, es decir, algo más de un *ecú* por cordero...⁴³ En Valladolid el cálculo hecho sobre 11 312 corderos sacrificados entre el 23 de junio y el 5 de diciembre de 1586 da una media de 11.960 kilos de carne por animal (26 libras castellanas). Del mismo modo, de los 2 302 vacunos sacrificados durante el mismo periodo no pasa de los 148.12 kilos (322 libras castellanas) la carne producida por unidad.⁴⁴ Animales con falta de peso; y lo mismo ocurre con los caballos. En el Mediterráneo hay caballos muy hermosos, turcos, berberiscos de Nápoles, corceles andaluces y árabes del norte de África, pero son caballos de silla, vivos, rápidos, que pasarán de moda durante el siglo siguiente, que verá la

popularidad de los grandes caballos, asnos y mulas del norte. Cada vez en mayor grado, para los relevos de la postas, para las carrozas ya decididamente de moda, para tirar de los carros, cureñas y armones de la artillería, la fuerza de tiro de los animales será el criterio decisivo. Dantisco, que desembarca el 4 de diciembre de 1522 en Codalia, en la costa cantábrica, se pone en camino hacia León con seis caballos de carga *non tamen bonis*, escribe, *ut sunt apud nos qui plumbum ferunt ex Cracovia in Hungariam...*⁴⁵ La comparación que establece con los caballos que transportan el plomo de Cracovia a Hungría es demasiado espontánea para ser errónea. Además, ¿de qué se alimentan estos caballos del sur? La avena acaba de hacer apenas su aparición en algunas regiones, como el Languedoc⁴⁶ y la cebada se la disputan las personas a los animales. Compadezcámonos de aquellos caballos franceses que, en cuanto cruzan la frontera hacia España, comienzan a relinchar de disgusto —según nos dice Barthélemy Joly— cuando se ven sometidos a partir de ese momento a una dieta de “paja corta y nada apetitosa”.⁴⁷

Sin pretender explicarlo todo con ello, debemos señalar que si el arado común, que apenas hace algo más que rascar la superficie de la tierra, sobrevive en el espacio de las tierras mediterráneas, no es solamente a causa del leve espesor del mantillo, sino también debido a que las yuntas de bueyes y los tiros de mulas carecían del vigor necesario. Se multiplican los laboreos superficiales, repasando los surcos hasta siete y ocho veces al año.⁴⁸ Mejor habría sido, como el tiempo ha venido a demostrar, arar profundamente, como en el norte, donde el arado de ruedas con juego delantero ha sido un importante instrumento del progreso. En el Languedoc la *mousse*, pseudoarado imitado del norte, no logrará hacer sus veces y será muy poco usado.⁴⁹ Los pobres *aratores* del Languedoc “se

cansarán en vano rascando una y otra vez el barbecho”: no hay comparación posible con los poderosos *charrueurs* de l’Île-de-France o de Picardía.⁵⁰

El hecho es que el Mediterráneo ha debido luchar contra una pobreza esencial, agravada, aunque no enteramente creada, por las circunstancias.

La vida es precaria, a pesar de las aparentes o reales facilidades. Pero todo el mundo se deja seducir por su dulzura y su belleza, tantas veces descritas. Todos —algunas veces, hasta geógrafos tan sagaces como Philippson— se extasían, como los viajeros de los países del norte, con el sol, los colores, la tibieza, las rosas de invierno y los frutos tempranos. Como Goethe se maravillaba en Vicenza de la vida popular de la calle, con sus tiendas abiertas de par en par, y ansiaba disfrutar, de vuelta en su tierra, de una bocanada del aire esplendoroso del sur. Incluso cuando estamos enterados de la realidad nos resulta difícil asociar estos paisajes de luz y alegría a imágenes de miseria, de luchas y penalidades físicas. Pero la realidad es que el hombre del Mediterráneo vive con dificultad y se gana el pan de cada día a costa de penoso esfuerzo. Grandes cantidades de terreno permanecen sin cultivar o apenas aprovechadas. La tierra productiva es sometida en casi todas partes a la rotación bianual de cultivos, lo que excluye que puedan ofrecer grandes cosechas. Michelet comprendió mejor que nadie la gran rudeza de casi todas estas tierras de poesía, comenzando por nuestra Provenza.

Y, sin embargo, hay una prueba bien evidente de ella: la frugalidad de los meridionales, que nunca ha dejado de impresionar al hombre del norte. Éste se sorprende, pero un poco por incomprensión y otro poco por malevolencia, habla en seguida de pereza. Estando en Anatolia, el flamenco Busbec escribía en 1555: “Creo poder asegurar, sin faltar a la verdad, que lo que un flamenco come en un día, bastaría para que un

turco viviese durante doce... Los turcos ignoran la cocina y cuanto a ella se refiere; son sobrios hasta el exceso y poco exigentes en cuanto a la comida; si tienen sal, pan, ajo o cebolla, con un poco de leche agria, ya no piden más, y con todo eso se hacen sus guisos... Conténtanse, no pocas veces, con mezclar agua bien fría con la leche; con esto sacian su apetito y apagan la sed ardiente causada por los grandes calores”.⁵¹ Se ha hecho notar varias veces que esta sobriedad era una de las causas de la superioridad del soldado turco en campaña, quien se contenta con un poco de arroz, polvo de carne secada al sol y un pedazo de pan toscamente cocido sobre la ceniza.⁵² El soldado occidental era más exigente, influido tal vez por el ejemplo de los numerosos alemanes y suizos.⁵³

Pero el campesino y aun el hombre de la ciudad en Grecia, Italia o España, comen aún menos que aquellos turcos cuyos frugales alimentos describía hace apenas un siglo Teófilo Gautier, asombrándose de que los hermosos caidjis, musculosos a fuerza de remar rudamente, pudieran pasarse días enteros en sus caiques, alimentándose exclusivamente de pepinos crudos.⁵⁴ Alexandre de Laborde escribe, en su *Itinéraire descriptif de l'Espagne* (1828): “En Murcia, no podría encontrarse una sirvienta durante el verano, y muchas de las que están empleadas dejan las casas al llegar el estío. En esta época del año les es fácil procurarse ensalada, algunas frutas, melones y sobre todo pimientos”.⁵⁵ “Invité a cenar a todo el mundo —escribe Montaigne, añadiendo (la escena ocurre en los baños de Luca) —, porque en Italia los festines equivalen a una de nuestras comidas más ligeras, en Francia.”⁵⁶

En cambio, Commynes no se cansa de maravillarse de la abundancia de todo en Venecia. Tiene la excusa de ser un extranjero, y Venecia es una ciudad famosa por sus productos alimenticios. El propio Bandello se dejaba deslumbrar por los

mercados de la ciudad, por “*l’abbondanza grandissima d’ogni sorte di cose da mangiare*”,⁵⁷ y su testimonio no puede ponerse en duda. Pero nosotros, los historiadores, sabemos cuán difícil es aprovisionar estos pletóricos mercados de una ciudad riquísima y bien situada, y cuántas inquietudes y qué incesante vigilancia le costaba ello a la señoría.

¿No se ha notado cuán pocos banquetes y comilonas figuran en la literatura mediterránea? Las descripciones de comidas, a no ser que se trate de mesas principescas, nunca hablan de abundancia.⁵⁸ Nada tienen de común con las francachelas de Flandes o los suntuosos festines de los Valois de Borgoña. En las novelas de Bandello, lo que se llama una buena comida son unas cuantas legumbres, algunos embuchados de Bolonia, grasa y un trago de vino. El hambre es un personaje familiar en la literatura española del Siglo de Oro, tomado de la propia realidad de la vida. Nos lo testimonian el ultraclásico Lazarillo de Tormes y su hermano en *picardías* Guzmán de Alfarache, comiendo una gruesa hogaza de pan duro sin tener la cortesía de dejar caer a tierra la más pequeña migaja que pudieran aprovechar las hormigas.⁵⁹ “Líbrete Dios de la enfermedad que baja de Castilla y de la hambre que sube de la Andalucía”, dice Guzmán.⁶⁰ Recordemos, por añadidura, las comidas de Don Quijote, o este proverbio: “Si la alondra quiere cruzar las tierras de Castilla, tiene que llevar en el pico su propia semilla”.⁶¹

Por mucho que varíen, en algunas partes, los complementos que el huerto, la tierra o el mar puedan proporcionar, la mesa siempre está mal abastecida. Y todavía en nuestros días prevalece aquí un régimen “que, en muchos casos, llega al límite de la infraalimentación”.⁶² De ahí la proverbial frugalidad, que no es precisamente virtud, falta de “sensualidad”, como pretende Busbec, sino pobreza.

El suelo mediterráneo es un poco responsable de la pobreza

que impone a sus pueblos, con sus baldíos terrenos calcáreos, sus vastas extensiones esterilizadas por la maldición de la sal, esos campos cubiertos de “nitro”, de que nos habla Belon du Mans,⁶³ sus raros retazos de tierras de labranza y la precariedad de los suelos arables. Las delgadas capas superficiales de mantillo que sólo el arcaico arado de madera araña sin llegar a la roca, están a merced del viento o de las aguas torrenciales. Sólo se conservan por un esfuerzo denodado del hombre y una celosa organización; todo un capital-trabajo... En estas condiciones, si deja de vigilar la tierra durante largo tiempo, no desaparece solamente el campesino, desaparece también el suelo que lo alimenta. Durante los azares de la Guerra de los Treinta Años la población campesina alemana se diezmó; pero la tierra siguió en su sitio y con ella la posibilidad de recuperarse. Es una ventaja de los países del norte. En el Mediterráneo, el suelo muere cuando deja de estar protegido por el cultivo; el desierto invade la tierra laborable y ya no suelta su presa, si no, se le arranca. Es un verdadero milagro que el trabajo del campesino pueda conservarlo o reconstruirlo. Veamos lo que dicen las cifras actuales: fuera de los bosques, los pastos y las zonas específicamente improductivas, la tierra cultivada representaba, hacia 1900, 46% del suelo de Italia, 39.1% del de España, 34.1% del de Portugal y, solamente, 18.6% de Grecia. En Rodas, de 144 000 hectáreas, 84 000 permanecen hoy baldías.⁶⁴ Y en la costa sur del Mediterráneo, las cifras son todavía más catastróficas.

Pero ¿qué producen las mismas tierras cultivadas? En general, muy poco, salvo condiciones excepcionales (el riego, por ejemplo), y también de esto es responsable el clima.

Por otra parte, las cosechas en el Mediterráneo se hallan a merced de los elementos, y de elementos particularmente inestables. Si el viento del sur sopla en vísperas de la cosecha, el

trigo se seca antes de haber madurado y alcanzado su tamaño normal; y si ya está maduro, se desgrana. En España, para evitar este desajuste, el campesino cosecha a menudo en plena noche, con la fresca, el grano demasiado seco que se ha desprendido de la espiga durante el día.⁶⁵ Cuando las inundaciones devastan las tierras bajas durante el invierno, las siembras se ven comprometidas. Si el cielo aclara antes de tiempo al llegar la primavera, y la cosecha está ya en avanzado estado de madurez (el mes de las cosechas en el Mediterráneo es el de junio), se abaten sobre ella, a veces, irremediablemente, las heladas. Hasta el último instante, el campesino no está seguro de poder recoger algún fruto de sus desvelos. A finales de enero de 1574, las cosechas se anunciaban espléndidas en Candía; las lluvias habían sido abundantes y se había sembrado mucho más que lo ordinario. Pero las más bellas esperanzas podían desvanecerse, en este país castigado por “las nieblas pestíferas que queman el grano”.⁶⁶ Estos violentos golpes del viento sur que se levantan en el Archipiélago hacen que se pierdan con frecuencia las cosechas maduras de Corfú.⁶⁷ Son los mismos vientos tan temidos todavía hoy en el norte del África cerealícola, el *sirocco*, contra el cual nada puede hacerse, y que en tres días puede destruir el trabajo de todo un año entero. A esta lista de catástrofes que amenazan el campo en el Mediterráneo hay que añadir, por último, el flagelo de la langosta, mucho más virulento ayer que hoy.⁶⁸

Es raro que una cosecha salga con bien de todos los peligros que sucesivamente la amenazan. Los rendimientos son, pues, por término medio, muy pobres, y a la vista de la reducida superficie de los sembrados, el Mediterráneo está siempre al borde del hambre. Basta con que se produzcan unos cuantos cambios bruscos de temperatura o falte la lluvia, para poner en peligro la vida del hombre. Todo cambia entonces: hasta la

política. Si se contaba con una cosecha abundante de cebada en los confines de Hungría (como se sabe, en el Mediterráneo la cebada es el equivalente de la avena nórdica), podía tenerse la seguridad de que el gran señor no se empeñaría en una guerra activa, pues no tendría con qué cebar los caballos de sus spahis. Si, al mismo tiempo, faltaba el trigo —lo que no era nada raro en los tres o cuatro graneros del mar—, cualesquiera que fuesen los planes belicosos concebidos durante el invierno o la primavera, la gran guerra de las escuadras se paralizaría por fuerza en la época de las cosechas, que era también la de las calmas marítimas y la de las operaciones navales. Pero, al mismo tiempo, se recrudecían el bandidaje en el campo y la piratería en el mar. En estas condiciones, ¿puede alguien sorprenderse de que el único detalle de la vida cotidiana regularmente anotado en las grandes correspondencias políticas se refiera con tanta insistencia a las cosechas? Abunda o escasea tal o cual grano; el trigo no creció bien; los pronósticos, en Sicilia, son satisfactorios, pero la cosecha de Túnez no es buena; el gran señor seguramente no dejará salir el trigo; este año quizá sea un año de “carestía”, como aún se decía entonces... Era el eterno problema de cada primavera, y aun antes, en cuanto podían hacerse los primeros pronósticos sobre la cosecha.

En la austera *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, podemos leer las cartas, por otra parte bastante grises, que el mayordomo Francisco Osorio escribió a Felipe II en 1558. Estas cartas informaban prolijamente al rey, alejado en el norte, sobre el tiempo que hacía en la Península. ¡Qué atención la del mayordomo, vecino de Valladolid, por el color del cielo, el estado de las cosechas o el precio del pan! El 13 de marzo de 1558 escribía que “... hasta ha dos días, el tiempo en estas partes ha estado claro y con harto sol y vientos, y no ha llovido de mediado enero acá, y el pan se ha subido algo y hase hecho prematica del valor que de aqui adelante ha de tener, y luego

otro día que se pregono ha hecho nublado y da muy grande esperanza de agua que se hara agua de abril, y en el Andalucía y Extremadura y en el reino de Toledo, ha llovido y esta el tiempo muy prospero y el pan ha bajado mucho”.⁶⁹

El 30 de octubre de 1558, el mismo Osorio informaba: “Cogese harto pan y hay medianamente vino en todo el reino y la sementera es muy buena generalmente, y a los veinte y seis de este nevo aqui toda una mañana muy grandes copones de nieve, y llovio despues muy bien, que fue muy grande provecho para la sementera: y pues aqui hizo esto, bien cierto estoy que en Bruselas, no haria calor. El pan ha bajado mucho en todo el Reino”.⁷⁰

Felipe II se mantenía minuciosamente al tanto de las fluctuaciones del tiempo desde la época de la siembra; el precio del pan bajaba o subía según las lluvias... Todos estos detalles consignados en correspondencias en las que en vano se buscarán otros detalles de historia económica, revelan la importancia de la situación alimenticia en el Mediterráneo, durante el siglo XVI. No se trata de un simple problema “económico”, sino de un problema vital. Cuando se piensa en el siglo XVI, no hay que olvidar jamás estas preocupaciones (que, por lo demás, podemos comprender perfectamente hoy, a través de los difíciles años de la segunda Guerra Mundial). Pesaban mucho sobre toda la vida económica, política o militar del Mediterráneo. No es posible pasarlas por alto.

Y es que el hambre, la verdadera hambre que hace morir a la gente en las calles, era una realidad en el siglo XVI. Cuenta el veneciano Navagero que en 1521 “hubo tal hambre en Andalucía, que murieron incontables animales y el país quedó desierto, pues murió también gran cantidad de gente. La sequía fue tal que los trigos se perdieron y no se hallaba la menor hierba en los campos; ese año desapareció buena parte de la raza

de caballos andaluces y hasta hoy día (1525) no se han recuperado”.⁷¹ Ejemplo extremo, pero sabemos que en los años sucesivos se registraron muchas “carestías”; todos los gobiernos se echaron a buscar trigo y hubo que organizar repartos públicos de granos para impedir, sin lograrlo siempre, que la gente muriera de hambre. Durante la segunda mitad del siglo se produjo una crisis especialmente grave que afectó todo el Mediterráneo entre los años de 1586 y 1591, y esta crisis abrió los puertos de este mar a los barcos del norte de Europa. Ni siquiera en los años normales era fácil ni abundante la vida. Recordemos que, a finales del siglo XVI, los toscanos ricos en labores, viñedos y moreras “*con tutto cio non raccolgo vettovaglie per un terzo dell’anno*”. Y sopesamos también en todo lo que vale el párrafo que en la novela *Guzmán de Alfarache* expresa la queja de que “era el año estéril de seco y en aquellos tiempos solía Sevilla padecer, que aun en los prósperos pasaba trabajosamente”.⁷²

En el corazón de la historia mediterránea anida siempre la pobreza, y, lo que es más grave, la incertidumbre ante el mañana. Ahí hay que buscar, tal vez, las razones de la prudencia, de la frugalidad y del espíritu industrioso del hombre del Mediterráneo, y también el móvil de ciertos imperialismos tan reiterados como instintivos, irreflexivos, que a veces no son otra cosa que el aguijón del pan cotidiano. Para vivir, el Mediterráneo ha tenido que hacer frente a deficiencias, actuar, salir de su marco para sacar recursos de países lejanos, asociándose a sus economías. Así logró engrandecer considerablemente su historia y construir su radiante civilización.

II. LAS ESTACIONES

El clima del mar, con sus dos estaciones tajantes y bien definidas, hace vivir el cuerpo mediterráneo en dos fases muy distintas la una de la otra, y que cada año se repiten de manera monótona. Es como si todos los mediterráneos se alojaran en sus cuarteles de invierno, luego en los de verano, y así sucesivamente. Las innumerables indicaciones que nos hablan de las características y naturaleza del tiempo se pueden clasificar sin referencia al año: sólo importan los meses, y casi invariablemente nos encontramos con la misma actitud. Las “puertas del año” se abren y cierran como está previsto. Puertas del año es la denominación con la que se conocen solsticios y equinoccios entre los berberiscos. Y cada vez se les abre a los hombres una nueva estación que trae consigo su destino: pan de cebada o hambre.⁷³

Las pausas del invierno

El invierno comienza pronto y termina tarde: se teme su llegada y nunca se está seguro de que haya terminado. El calendario, por motivos de prudencia, lo anuncia con discreta antelación: el 9 de septiembre, *essendo hormai il fine dell'estate*, dice un documento del senado veneciano; a continuación, el 20 de septiembre, *venendo hora il tempo del inverno*; y el 23 de septiembre, *aproximandose il tempo del inverno*.⁷⁴ ¿Qué hay detrás de esto?: el deseo de no dejarse sorprender, desarmar a tiempo las *galee grosse*, las *navi*, las galeras ligeras, y licenciar toda tropa innecesaria. Cada uno deberá entonces preocuparse por su salud personal, que si sufre el más ligero atentado puede ser afectada por la *malignità de la stagione*. Da principio a todo un cortejo de calamidades, fatigas, restricciones y actividades abandonadas; es la *stagione horrida*, tan dura para con los hombres como para con las cosas: lluvias continuas, *di e note*,

inundaciones que no respetan ni campos ni ciudades, nevadas intempestivas, tormentas, tempestades marinas y el frío, cruel con todos, y sobre todo, con los pobres, *incommodo omnium et maxime pauperum*.⁷⁵ Los hospitales se llenan de pobre gente. Y nunca se sabe lo que puede ocurrir luego, aunque los árboles estén ya otra vez cubiertos de flores y las llanuras en torno de Montpellier azuleen de jacintos.⁷⁶ En Bolonia, el 15 de abril de 1594, cinco días después de la Pascua “ha caído una gruesa nevada después de que ya había comenzado una hermosa primavera y todos los árboles estaban en flor. ¡Que Dios nos ampare!”.⁷⁷ En Florencia, el 23 de mayo de 1633, después de la lluvia del 21 llega un tal golpe de frío que se ha de encender el fuego, *come per li gran freddi di gennaio*, y las montañas se cubren de nieve.⁷⁸

De todas las vidas que entonces se repliegan, la del campo es aquella que resulta más afectada y paralizada.⁷⁹ El campesino, como decía Aristófanes, se ve forzado a descansar mientras Zeus moja la tierra.⁸⁰ Durante las escampadas, siembra la cebada si no lo ha hecho en octubre, y el trigo en diciembre, y a comienzos de la primavera el maíz. En el siglo XVI este grano acababa de llegar de América. Pequeñas faenas todas, que no requieren el trabajo en masa del verano o la ayuda de los vecinos, el trabajo *por favor*, como se dice en Portugal. A pesar de las faenas hortícolas y de otros trabajos, el invierno es, para el campesino, la estación del ocio y de las fiestas. Una de ellas en los países cristianos era la de la matanza del cerdo, en diciembre. Boccaccio nos habla de ella en sus novelas.⁸¹ En las montañas de las Cabilias se celebra, en enero, el solsticio de invierno con la fiesta del *Ennayer*, que señala la separación entre los ciclos solares: las copiosas comidas que con esta ocasión se consumen y que se prolongan hasta bien entrada la noche, agotan reservas preciosas, pero es necesaria esta glotonería generosa para

propiciarse el año venidero.⁸²

Bloqueados por las nieves, la mayoría de los macizos montañosos se ven abandonados, en beneficio de las tierras bajas, por pastores y rebaños. Los montañeses que no bajan al llano han vendido en las ferias de otoño las crías y los animales jóvenes que no pueden alimentar. Así sigue ocurriendo todavía hoy en las faldas del Pirineo;⁸³ y por la misma razón, sin duda, se vendían la ternera y el cordero por buen dinero en los baños de Luca, cuando Montaigne pasó por allí en 1581.⁸⁴ La montaña se ve abandonada, en esta época, por el pastor y por el viajero; es inútil pretender cruzar, en estos meses de invierno, las altas regiones cubiertas de nieve, con grave riesgo de dejar allí la vida y todo lo que se lleve. El embajador de Francia en Constantinopla escribía desde allí, el 12 de febrero de 1578: “Sire, las nevadas han sido aquí tan continuas y tan grandes, durante cincuenta días, que me han tenido sitiado, impidiéndome partir la semana pasada, como lo tenía resuelto”.⁸⁵ Gédoyne “el Turco”, cónsul francés en Alepo en 1624, refiere las peripecias de un viaje a través de las montañas balcánicas en invierno; poco faltó para que pereciera de frío o devorado por los osos y los lobos.⁸⁶ En el Atlas marroquí, según nos informa León el Africano, formidables tormentas de nieve sorprendían con frecuencia en la montaña a los mercaderes que transportaban dátiles y otros productos del sur. Nadie salía con vida. Los mismos árboles desaparecen bajo el enorme sudario.⁸⁷

También en las regiones bajas es penosa muy a menudo la circulación; a causa de las lluvias continuas los ríos se desbordan y rompen los puentes, a tal punto que, según refiere Bandello al comienzo de una de sus novelas, “los mantuanos que tienen sus propiedades al otro lado del Po no pueden aprovechar los frutos de sus tierras”.⁸⁸ En octubre de 1595, creció el río de tal manera que “los de Ferrara, con quienes estábamos en guerra, se

dispusieron a abrir una brecha en nuestros diques”, escribe un veneciano.⁸⁹ Otra vez es el Tíber el que se desborda: en 1598 se lleva la mitad del puente “Aemilius”, que había sido reparado en 1575.⁹⁰ En 1594 fue el Arno. Ese año los ríos se helaron en Toscana y el hielo acabó con todos los árboles frutales.⁹¹ Los canales venecianos se hielan durante algunos inviernos particularmente rigurosos.⁹² Pero, en el mejor de los casos, los viajeros en el siglo XVI veíanse bloqueados con frecuencia por el mal estado de los caminos, cortados por zanjas, intransitables, anegados por la nieve y la lluvia, como lo estaban los de España en febrero de 1571,⁹³ o los de los Balcanes, en diciembre de 1592,⁹⁴ éstos, hasta ayer mismo, siempre “tan cubiertos de lodo, que apenas se reconoce el color de las ropas del viajero”.⁹⁵

Pausa en la navegación

También el mar se vuelve hostil. Tan es así, que la navegación, en la época romana, se paralizaba desde octubre hasta abril, dándose a las embarcaciones la orden de invernarse; así lo aconsejaba la prudencia de los navegantes.⁹⁶ Así, podemos enterarnos en los *Wirstüche* de los exegetas alemanes, a propósito de los viajes por mar de San Pablo, que el Boniportus de Creta no era apto “*ad hiemandum*”.⁹⁷ y fue preciso que el navío alejandrino que había de transportar al Apóstol invernara en Malta.⁹⁸ Siglos después encontramos estipulaciones análogas a las de la época romana en los códigos marítimos de las ciudades medievales, en el *Constitutum Usus* de Pisa, en 1160,⁹⁹ que establecía como obligatoria la suspensión de los viajes por mar desde la fiesta de San Andrés hasta las calendas de marzo (*tempore hyemali post festum Sancti Andreae... ante Kalendas*

Martii); en el Estatuto marítimo veneciano de 1284;¹⁰⁰ en el de Ancona de 1387.¹⁰¹ El legislador mantuvo, pues, durante varios siglos, la precaución y la prohibición aconsejadas por la experiencia. Hasta finales del siglo XVIII, los levantinos no navegaban sino desde el día de San Jorge (5 de mayo) al de San Demetrio (23 de octubre).¹⁰²

Sin embargo, se multiplican las victorias que, sobre todo desde el año de 1450, la navegación logra sobre el obstáculo del invierno. Pero hay que advertir que sólo se trataba de victorias muy parciales y discutibles, y, además, siempre erizadas de peligros. Frecuentes naufragios recuerdan cada año la furia del invierno. Hasta el punto de que Venecia ratifica en 1569 las prohibiciones de antaño, aunque atenuadas, puesto que ya no imponían la veda de las rutas marítimas, sino entre el 15 de noviembre y el 20 de enero, “*su’l cuor dell’invernata*”.¹⁰³ En materias tales no es posible, sin embargo, volverse atrás: las nuevas leyes fueron tan mal acatadas que la señoría hubo de reiterarlas en 1598.¹⁰⁴ Esta legislación veneciana es muy sintomática, e indica el precio que todavía en esta época costaba cada año el invierno a la navegación. Peligro real, que las catástrofes confirmaban a cada instante. El 1º de diciembre de 1521, arrastradas por el viento “greco”, naufragaron en el Adriático muchas embarcaciones cargadas de granos, una de ellas en el propio puerto de Ragusa;¹⁰⁵ el 11 de noviembre de 1538, 38 galeras de Barbarroja fueron lanzadas de un solo golpe contra la costa, destrozadas por la furia del mar, y los pocos hombres y bienes que escaparon del naufragio fueron asesinados o despojados por los albaneses;¹⁰⁶ el 9 de noviembre de 1544, siete naves ragusinas perecieron víctimas de la tempestad;¹⁰⁷ en enero de 1545, una ráfaga de “greco tramontana” echó a pique cincuenta barcos en el Adriático, entre ellos tres naves venecianas que iban a Siria, con más de 100 000 ducados a

bordo;¹⁰⁸ el 29 de diciembre de 1570, durante la racha de la “mejor suerte” que haya tenido el Adriático, naufragaron dos navíos en pleno puerto de Ragusa.¹⁰⁹ Se producen innumerables hechos análogos; por ejemplo: toda la flota de las galeras de España embotellada en la bahía de la Herradura, en octubre de 1562; un centenar de navíos y doce galeras arrojadas a la costa por la furia del mar frente a Constantinopla, en octubre de 1575,¹¹⁰ etcétera.

Quien navega en invierno debe saber que se halla a merced de los elementos, estar alerta y dispuesto a ver encenderse en las noches tormentosas, en uno de los palos del barco, los fanales de tempestad, los “fanales de borrasca” de que habla el *Guzmán de Alfarache*.¹¹¹ Los viajes, que en invierno son siempre más largos y azarosos que en verano, se vuelven más escasos. Todavía a comienzos del siglo XIX, en Venecia y en Odesa, disminuían las salidas en cuanto se acercaba octubre,¹¹² y era difícil encontrar barco. Con mayor razón en el siglo XVI. En 1572, Vincenzo degli Alessandri, a su regreso de Persia, pasó por esa experiencia en el Mar Negro.

Con tiempo despejado, las embarcaciones podían hacerse a la mar en pequeños viajes sin mayor peligro y en travesías de algunas horas. Los grandes barcos muy marineros y capaces de capear las tormentas invernales se aventuraban también, a pesar del mal tiempo, en viajes que la mala estación hacía precisamente más lucrativos. Pero en conjunto, la escasez de la navegación comercial en esta época del año saltaba a la vista. Las galeras permanecían completamente inmóviles, al abrigo, en lo más recogido de los puertos, bajo las bóvedas de los arsenales, bien protegidas y en seco, mientras los galeotes se desmoralizan sin hacer nada. A Marcel Maus, que se ha ocupado de la influencia del invierno sobre la vida religiosa y social (es cierto que entre los esquimales), le haría gracia cierto pasaje del

Itinéraire de Chateaubriand. Los capuchinos franceses, dice el escritor, “tienen su residencia principal en Nápoli (de Rumania, en Morea), a causa de que las galeras de los beys van a la fiesta de San Jorge, que es el día en que se hacen de nuevo a la mar, llenas de forzados cristianos, a quienes hay que instruir y dar ánimos, que es de lo que se ocupa, con tanto celo como fruto, el padre Bernabé de París, en la actualidad superior de la Casa de Atenas y de la de Morea”.¹¹³ Estamos hablando del año 1806, cuando las galeras, prácticamente, habían desaparecido de Occidente; sin embargo, para las que aún quedaban en Malta o en el Oriente subsiste el mismo determinismo geográfico de la época de Solimán el Magnífico.

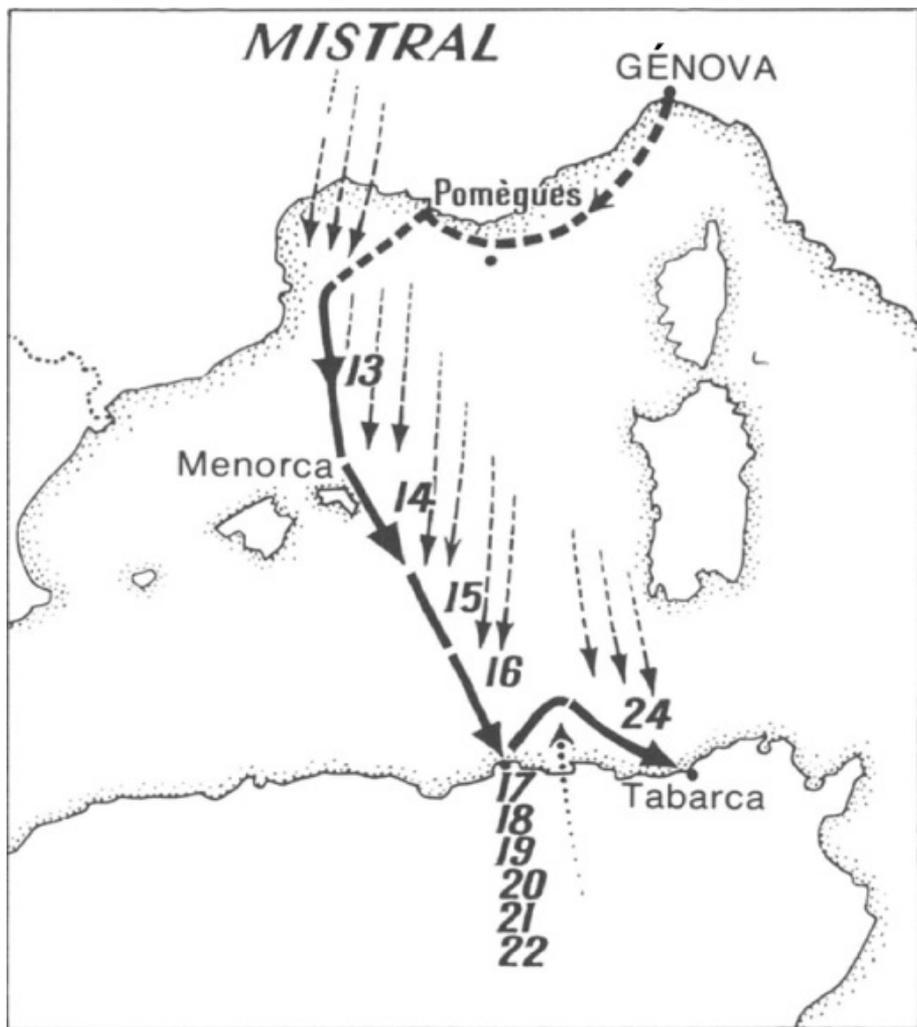


FIGURA 20. *Un viaje a España que acabó en Tabarca, enero de 1597.*

Cesare Giustiniano se embarca en Génova en una galera de esta República. Hacen escala en Pomègues, una pequeña isla frente a Marsella. Después de haber atravesado el golfo de León, el mistral sorprende a la nave al largo del cabo de Creus. En lugar de alcanzar España, donde había de representar a su República como embajador ante Felipe II (es decir, inmediatamente después de aquella bancarrota de 1596 que tan duramente había afectado a los hombres de negocios genoveses), ve su nave empujada hacia el sur por la tempestad. Por último, la galera toca en una bahía desierta de la costa africana, entre Djidjelli y Collo, permaneciendo allí por espacio de seis días. Al resultar imposible enfiar de nuevo la ruta del norte, se ven obligados a dirigirse a la isla genovesa de Tabarca. La galera ha resultado seriamente dañada, y Cesare Giustiniani viaja a Cerdeña en un barco mercante, y de allí, finalmente, a España. Reconstrucción del viaje gracias a la correspondencia de Cesare Giustiniano, A. d. S. Génova, Lettere

Principi.

En el siglo XVI, las escuadras, las fustas o las galeras de los corsarios estaban sujetas también a la necesidad de invernar. “Era entonces invierno en diciembre de aquel año de 1573 y, por tanto, todos los corsarios y arraezes, o invernavan fuera de Argel, o tenían en el puerto los baxeles desarmados”,¹¹⁴ cuenta Haedo. En diciembre de 1579, según el testimonio del mismo Haedo, el reis Mami Arnaut inverno “en el río de Bona”,¹¹⁵ que no puede ser sino la desembocadura del Seybouse... Lo mismo hacían las escuadras: el gobierno español gustaba de maniobrar con las suyas en plena estación invernal, en la seguridad de que en ella se replegaban sobre el este las peligrosas armadas turcas. Así lo hacían también ciertos corsarios, juzgando que valía la pena correr el riesgo y que los peligros del mar no eran, después de todo, más temibles que los de las grandes armadas enemigas, activas durante los meses de verano.

Pero los marinos al servicio de España no dejaban de protestar contra estas navegaciones de invierno. “Por el celo del servicio de V. Magestad [escribía en agosto de 1561 el príncipe de Melfi, a la sazón “general de la Mar” de Felipe II, y que, como se ve, gustaba de tomar anticipadamente sus precauciones]: No puedo dexar de dezir que hazer navegar las galeras en invierno es en evidente peligro de perderse y tanto más en la costa d’España, tan larga y sin puertos, y que ya que no se pierdan, se consumirá la chusma y todo lo demás de manera que no podrán servir a su tiempo [para la nueva estación].”¹¹⁶ No: la guerra de galeras no era posible durante el invierno, verdad ésta que los expertos en el asunto debían repetir sin cesar a las autoridades políticas, tan sordas a sus observaciones. Don García de Toledo, que también era “general de la Mar” de Felipe II, expresó en noviembre de 1564 sus razones para no lanzar toda su flota contra la rebelión de

Córcega, como Génova lo pedía.

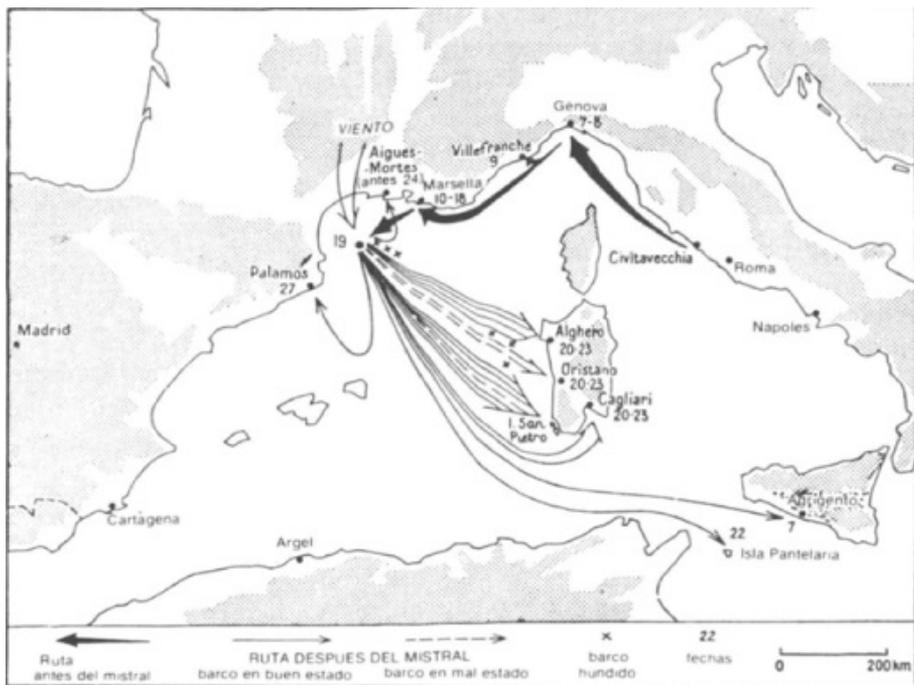


FIGURA 21. *Efectos del mistral, el 19 de abril de 1569 y en días sucesivos.*

La escuadra de las galeras del gran comendador de Castilla, don Luis de Requeséns, se hace a la vela rumbo a las costas de España. Su intención era tocar en el litoral del reino de Granada, cuya frontera se encuentra al sudoeste de Cartagena: los moriscos se habían levantado la noche de Navidad del año anterior. Las galeras tenían la misión de interceptar las expediciones de los berberiscos, que proporcionaban hombres y armas a los insurgentes. El mistral sorprendió a la escuadra en el golfo del León y empujó la mayor parte de las galeras hacia las costas de Cerdeña. Nótese el viaje contra el viento de una galera que llega a Aigues-Mortes; la arribada a Palamós, el día 27, de la galera de don Luis de Requeséns, donde ha sido precedido por soldados que se habían separado de la escuadra en Marsella y se habían dirigido a pie a España; los dos viajes llevan una galera a Pantelaria y otra a Agrigento, donde arriba ésta el 7 de mayo. El mapa se ha construido con base en los datos de un buen número de documentos que he examinado y resumido en Simancas; con ellos, J. Gentil Da Silva y Jacques Bertin han dibujado el que aquí reproducimos. También habría sido posible cartografiar del mismo modo la forma en que el suceso fue conocido y, a continuación, comunicado: por lo que parece, Génova ha sido la principal fuente de información que ha permitido a España llegar a enterarse de lo ocurrido.

“Es verdadero y muy claro [escribió¹¹⁷ al embajador español en Génova, Figueroa] que todas las empresas que se hazen en

ymbierno es gasto perdido..., se gastara dinero sin sacar fruto, lo cual ha sucedido ya otras veces y sucedera perpetuamente si en esta sazón se emprende.” Y (como las tropas que a bordo iban venían de la empresa del peñón de Vélez de la Gomera y estaban fatigadas) se corría, además, el riesgo de comprometer las operaciones de primavera a cambio de una pequeña ganancia, o, para decirlo con las propias palabras de García de Toledo, “... assi que temo tomasemos la paloma por la cola podiendola tomar por la cabeça..” Sería arriesgado, aun cuando se tratara de un simple paseo militar, la travesía del canal de Piombino, “es una navegación arto larga, yncierta y peligrosa”, que, además, planteaba aquel año problemas de aprovisionamiento difíciles de resolver.

En resumen, las galeras que no se sometían a las reglas del invierno exponíanse al desastre. El poco calado de sus quillas no les permitía capear las marejadas y tempestades.¹¹⁸ Adivinamos las razones por las que Carlos V trató de tomar por sorpresa Argel en octubre de 1541. Pero fue víctima de la estación por él elegida, la época “que los moros llaman Cassem”, que quiere decir “sección”, e indica el paso de la estación del buen tiempo a la del malo.¹¹⁹ En el invierno de 1554 zarparon de Marsella, con rumbo a las playas romanas, las galeras de Francia al mando de Piero Strozzi, acompañadas de varias embarcaciones cargadas de harina. Una borrasca dispersó el convoy, haciendo naufragar algunas barcas y una galera; las demás unidades se desperdigaron y regresaron a Marsella desarboladas, sin remos ni velas.¹²⁰ Y en su momento oportuno nos ocuparemos de la catástrofe de La Herradura, bahía abierta cerca de Málaga, donde el mar tragó la flota española en octubre de 1562. El pasillo de Málaga, muy expuesto a los vientos del este, es durante todo el invierno sumamente peligroso, tal vez más peligroso aún que el golfo de León. No sólo en invierno, sino también en primavera: en abril

de 1570, dos galeras fueron arrojadas a tierra en Málaga y otras tres se perdieron.¹²¹ En 1566 naufragaron allí varios buques más.¹²² Al año siguiente, en febrero, 27 barcas y navíos, casi todos procedentes de Flandes con armas y salazón, se fueron a pique frente a Málaga.¹²³ Tampoco el golfo de León desmintió su fama: en abril de 1569, el viento que dispersó las 25 galeras del gran comendador de Castilla —en ruta hacia las costas de Granada—, haciendo temer un desastre completo, fue tan poderoso que ciertas galeras aparecieron en las costas de Cerdeña, y la de Ambrosio Negrón no logró tocar tierra hasta Pantelaria.¹²⁴

En resumen: lo mejor que se puede hacer en el mal tiempo es no moverse del puerto, o se verá uno obligado, como le ocurrió a Carlo Doria en enero de 1603, a volver a él: trató en vano de salir de la playa de Barcelona, siendo empujado de nuevo hacia ella numerosas veces y resultando de ello muchos mástiles y antenas partidos y la pérdida de 300 galeotes.¹²⁵

Invierno: época de paz y proyectos

El mal tiempo, pues, era una tregua obligada en las grandes guerras marítimas; y también, no menos regularmente, por lo demás, en las guerras terrestres, imposibles de proseguir “con el invierno a las costillas”.¹²⁶ Ciertamente es que oficialmente la guerra no llega a paralizarse del todo, pero el amortiguamiento de las operaciones es considerable y evidente. Así ocurre a propósito de la dramática guerra de Persia combatida entre 1578 y 1590, y también en cualesquiera de las guerras libradas en el Mediterráneo, o cerca de él. “Al acercarse el día *kasim* (el día de San Demetrio, 26 de octubre), tocan a su fin, habitualmente, las campañas turcas por tierra y por mar”, anota Hammer en su

precioso libro sobre el Imperio otomano.¹²⁷ Y es que la guerra se alimenta del país mismo. Tiene, por tanto, que aguardar (esto es razón primordial) a que se levanten o estén a punto de levantarse las cosechas. Para seguir refiriéndonos a los turcos, el historiador Zinkeisen escribe a propósito del sitio de Belgrado, por los otomanos, en 1456: “En el curso del mes de junio, precisamente en la época en que los trigos comienzan a madurar, el ejército de sitio otomano se dirigió sobre Belgrado”.¹²⁸ En la paz como en la guerra se impone, pues, el calendario de las estaciones. Podría ilustrarse esta verdad con mil ejemplos.¹²⁹

En suma: el semestre de invierno es un periodo tranquilo y pacífico. Las guerras entre los Estados sufren un compás de espera, y también las pequeñas guerras, salvo alguna que otra acción inesperada, pues tanto en el mar como en la tierra el mal tiempo es un buen aliado de la sorpresa. Fue un invierno cuando las bandas protestantes llegaron hasta la propia frontera del Rosellón, en 1562; en septiembre de 1540, los corsarios argelinos trataron de sorprender Gibraltar, y lo pasaron muy mal con el mistral durante su retirada; los “ponentini” solían ir en galeones o en galeras reforzadas a piratear por los mares agitados de Levante a finales del invierno.

Durante este periodo de constante “sin novedad” sólo lenguas y plumas siguen activas. El 20 de marzo de 1589, el cónsul español en Venecia, Juan de Cornoça, escribía: “Estamos sin nuevas del turco, el invierno ha cortado los pasos[...], nunca hemos estado tan privados de noticias”.¹³⁰ De verdaderas noticias, tal vez; pero ello no impedía, antes al contrario, que circularan los rumores y las cábalas. El invierno, al amortiguar o suspender los viajes, contribuía a la difusión de noticias falsas. Era también la época de las bravuconerías fáciles y sin peligro. El nuncio escribía refiriéndose a los imperiales: “Ahora que es

invierno, dejan a los franceses que se engallen a su manera...”¹³¹

Las informaciones eran entonces más abundantes que sustanciales para los gobiernos que las solicitaban. Para ellos mismos era también la hora de los proyectos y de las grandes elucubraciones. El trabajo burocrático de los estados mayores tomaba alas. El invierno era la época del papeleo. Hoy, diríamos, el “papeleo de invierno”, de donde han salido muchos legajos que los historiadores deben consultar siempre con grandes reservas. Nada apremiaba. Buena ocasión para deliberar, para discutir, para proyectar, y finalmente para construir sobre el papel. Si ocurría esto o aquello, debería hacerse tal o cual cosa; sin embargo, si el turco o el rey de Francia... Y páginas tras páginas se cubrían de tinta. Las grandes ideas, los maravillosos planes que los historiadores analizan con respeto y convicción, maduraban muchas veces al calor de la lumbre o de un brasero durante los meses de invierno, en un despacho confortable, mientras afuera, en Madrid o en todas partes, soplaban el cierzo, la brisa helada de las montañas. Nada parecía entonces demasiado grande o demasiado difícil. Bloquear los Países Bajos, privarlos de sal, acaparar todo el trigo hanseático del que se alimentaban, cerrarles las puertas de España, proyectos de invierno. En 1565-1566, después del descalabro de los turcos delante de Malta, en medio del pánico del verano que acababa apenas de terminar, se prevé la posibilidad de enviar a La Goleta 12 000 hombres, tanto italianos como españoles.¹³² Ahora bien, ¿cómo alojar a tanta gente en el minúsculo “presidio”, que seguía siendo demasiado pequeño aun después de las ampliaciones que acababan de hacerse? La cosa no tenía importancia; se les acamparía bajo los muros, del lado del cabo Bon, que en el mapa parecía un buen emplazamiento. Todo estaba previsto; y como de costumbre, nada se ejecutó. El verano, al menos desde este punto de vista, era si no más

razonable, al menos más realista; o, dicho más exactamente, durante el verano los acontecimientos se desarrollaban por sí solos, sin que los Estados pudieran siempre controlarlos.

Un trabajo positivo se desarrolla, sin embargo, durante el invierno, uno solo: las negociaciones, las discusiones diplomáticas, las resoluciones pacíficas. Desde este punto de vista, el invierno era un alto saludable. Cuando estudiemos los tratados de paz, de los que se hablará en este libro, veremos que fueron concertados siempre en los meses de invierno y son anteriores a los tumultos y a los hechos irreparables del verano. La paz de Cateau-Cambresis salió de las pláticas mantenidas en el invierno de 1558-1559, y se firmó el 2 y el 3 de abril de 1559. Las treguas hispanoturcas tienen lugar en pleno invierno, y la de 1581 fue firmada el 7 de febrero. La paz de Vervins data del 2 de mayo de 1598. La tregua de los doce años se firmó en La Haya¹³³ el 9 de abril de 1609. La única excepción a la regla es la paz hispanoinglesa, firmada el 28 de agosto de 1604.¹³⁴ Pero ¿acaso no era ya, antes de firmarse, un hecho desde la muerte de Isabel, en marzo de 1603, y desde antes del viaje de don Juan de Tassis, conde de Villamediana, a Inglaterra (junio de 1603)? Estamos muy lejos de pensar que el simple vaivén de las estaciones rija el complicado juego y los enmarañados hilos de la diplomacia. Sin embargo, la fecha de los acuerdos tiene su importancia. ¿Cuándo se producen? A comienzos del invierno, apenas se inician las conversaciones; cuando el invierno está a punto de expirar, el debate llega a su punto culminante, ¿no era el temor, la aprensión del verano y de sus enormes gastos militares, lo que hacía razonables los gobiernos?

Las penurias del invierno

He aquí, pues, el Mediterráneo bajo el signo del reposo y de la paz, dulces imágenes que sugieren otras: la de los, al parecer, soleados meses de enero, que tanto ponderan los carteles de propaganda de la Costa Azul; o la de las bandadas de pájaros migratorios que descienden sobre las tierras de Mediodía — como un maná—, especialmente en el Egipto, que Belon du Mans¹³⁵ vio “todo blanco” de pájaros, sin duda por la época en que, en aquellos campos, se pueden coger con la mano las codornices.

Pero el invierno mediterráneo, como el de Europa, es una realidad mucho menos seductora. En las ciudades especialmente, y a menudo en la montaña, representa una dura prueba para los pobres. El 6 de noviembre de 1572, Juan Andrea Doria escribía a don Juan de Austria:¹³⁶ “V. A. sabia que como no se coge trigo en aquella tierra y muy poco de todo lo demás que es menester por el sustento de la gente, assi ay mucha pobreza no solo en las montañas, pero también en la propia ciudad de manera que passan los pobres trabajo en vivir y lo passan tanto mayor en el invierno quanto que a la necesidad del pan se añade la del vestir y les falta la forma de trabajar...” Y la carta termina diciendo que “es posible reunir en Génova, para la primavera que viene, forzados para la tripulación de diez galeras voluntarias”. Es éste, si no me equivoco, un documento abrumador para la Génova de los banqueros y para el invierno del Mediterráneo.¹³⁷

No diremos, claro está, que el invierno del Mediterráneo sea glacial. Pero sí mucho menos tibio de lo que generalmente se piensa, y a menudo húmedo. Es, sobre todo, un personaje extraño que se presenta bruscamente después de seis meses de calor y contra el cual el Mediterráneo no ha podido o sabido nunca precaverse. Todo ocurre cada año como si el mar se viera sorprendido por las ráfagas de frío. Las habitaciones mal

cerradas, con sus enlosados en vez de entarimados de madera, mal calentadas y, sobre todo, difícilmente calentables, no están hechas para la lucha contra el frío. Sólo saben defenderse contra el calor. Dicen que Fernando de Aragón acostumbraba a decir, en contra de la opinión predominante, que había que veranear en Sevilla e invernar en Burgos,¹³⁸ pues, aunque el frío de Burgos fuese muy riguroso, había, al menos, medios para defenderse de él. ¡Cuántos viajeros no han pensado, como Fernando de Aragón, tiritando en las glaciales habitaciones de una casa de Argel o de Barcelona, que nunca han sentido tanto frío como en el Mediterráneo!

El verano y su vida precipitada

Al llegar la esplendorosa primavera, generalmente húmeda, cálida, con sus vientos impetuosos... “que hacen brotar las yemas en los árboles”¹³⁹ (una primavera muy corta, pues los almendros y los olivos se llenan de flor en unos cuantos días), la vida se anima, se precipita. A pesar de sus peligros, el mar conoce en abril uno de los periodos más activos del año. En los campos, terminan las últimas faenas.¹⁴⁰ Inmediatamente, a un ritmo activo, se suceden todas las cosechas: la de la mies en junio, la de los higos en agosto, la vendimia en septiembre, la de la aceituna en otoño. Y las labores de la tierra se reanudan con las primeras lluvias del otoño.¹⁴¹ Los campesinos de Castilla la Vieja deben tener sembrado ya su trigo para mediados de octubre, para que la planta tenga tiempo de formar las tres o cuatro hojas que le ayudarán a resistir los intensos fríos del invierno.¹⁴² Así pasan en el espacio de unos pocos meses las hojas más importantes del calendario agrícola. Hay que darse prisa, aprovecharse de las últimas lluvias del otoño, de los

primeros días buenos o de los últimos. Toda la vida agrícola, es decir, lo mejor de la vida mediterránea, se halla bajo el signo de la premura. El invierno está en puerta, con todos sus temores: hay que apresurarse a llenar las bodegas y los graneros. Hasta en las casas de la ciudad se pone las provisiones a buen recaudo:¹⁴³ el vino, el grano, la leña indispensable para la calefacción y para la cocina. Antes de que llegue el invierno, hacia septiembre, para poder pagar los indispensables pastos y los gastos del año, vemos a los pastores españoles, en Medinaceli y en otras partes, vendiendo sus lanas por anticipado a los mercaderes de Burgos. Después, en mayo, habrá que apresurarse para entregarlas a los acuciosos acreedores. Pero el medio millón de ducados que reciben por adelantado significa la seguridad durante el invierno.¹⁴⁴ Los silos subterráneos de los árabes en Orania y las zanjas de los campesinos de Apulia y de Sicilia son otra manera de prepararse ante la contingencia futura.¹⁴⁵

Con el verano se precipita también, ya lo hemos dicho, la guerra bajo todas sus formas: las operaciones por tierra, la guerra de galeras, la piratería y el bandidaje en las campiñas.

Al mismo tiempo, el tráfico se activa a lo largo de las rutas. Por tierra, el único enemigo del viajero, en esta época, es el calor; cabía, sin embargo, el recurso de viajar de noche o en la madrugada, con la fresca.¹⁴⁶ En el mar, el Sahara trae con su soplo el buen tiempo y, sobre todo —lo que no es menos importante—, condiciones atmosféricas estables. En el mar Egeo los vientos estivales soplan regularmente de norte a sur, entre mayo y octubre,¹⁴⁷ hasta que llegan las precoces tormentas de otoño.¹⁴⁸ Dice el barón de Tott que de Creta a Egipto, “los vientos que en esta época [junio] soplan de oeste a norte sin agitar nunca el mar, permiten a los navegantes calcular el momento de su llegada a Egipto”.¹⁴⁹ Son los mismos vientos que permitieron a Belon du Mans en 1550 hacer un viaje seguro

de Rodas a Alejandría. Más rápidos y de duración previsible, los viajes son, por otra parte, relativamente seguros y tranquilos a lo largo de todo el mar. El viejo príncipe Doria acostumbraba a decir: “en el Mediterráneo hay tres puertos: Cartagena, junio y julio”.¹⁵⁰

La navegación se activa con la calma del verano con tanta mayor razón cuanto que el periodo de las cosechas incita a los cambios. Las grandes transacciones coinciden con la siega, la trilla, la recolección de frutos y la vendimia. La aparición de los vinos nuevos es una gran coyuntura comercial. En Sevilla, por ejemplo, la *vendeja* es una especie de feria de vinos que se celebra en fecha fija: “entre el 17 y el 19 de octubre..., por el tiempo que llamamos de la *vendeja*”, escribe en 1597 el duque de Medina Sidonia.¹⁵¹ Los barcos del norte llegaban a buscar los vinos de Andalucía, además de la sal, el aceite y las mercancías de ultramar. Cervantes nos cuenta en el *Coloquio de los perros*¹⁵² las trapisondas de una muchacha de vida alegre que trabaja en Sevilla en complicidad con un compadre, un alguacil bribón. La muchacha se ha especializado en explotar a los bretones (es decir, a los ingleses y personas de los países nórdicos en general); ella y una amiga “andaban siempre a caza de extranjeros, y cuando llegaba la vendeja a Sevilla y Cádiz, llegaba la huella de su ganancia, no quedando bretón con quien no embistiesen”.

Pero la vendimia es, además, en todo el Mediterráneo, la hora del regocijo, la francachela y la licencia. En Nápoles, los vendimiadores interpelan a su antojo a cuantos encuentran a su paso, mujeres y hombres, religiosos o seculares, lo que da pie para muchos abusos. Pedro de Toledo, virrey de Nápoles, campeón de la *onestità*, enemigo de estas costumbres paganas, llegó a dar un edicto contra semejantes licencias.¹⁵³ No se nos dice si la medida fue eficaz. Porque no es fácil luchar contra estas tradiciones, contra la complicidad del verano y del vino nuevo,

ni poner freno a las francachelas colectivas desatadas con ocasión de la cosecha de higos,¹⁵⁴ o de hojas de morera, como en las planicies de Murcia.¹⁵⁵ En Ragusa, ciudad prudente, excesivamente prudente, aunque obligada a serlo más que cualquier otra, la vendimia era para las autoridades un periodo de zozobra y de alarma; vigilábanse los cuerpos de guardia, las murallas y los extranjeros para saber si estaban armados, y especialmente a la gente de la Apulia, como ocurrió en agosto de 1569: “*li pugliesi* —decían los rectores—, *quali intendiamo essere molti nella città et scandalosi...*”.¹⁵⁶

El verano es también la época de la pesca abundante. El pescado, especialmente el atún, depende de los tropismos de las estaciones. En verano funcionan las almadrabas; el duque de Medina Sidonia, que tenía el monopolio de las almadrabas andaluzas en la época de Felipe II, hacía sonar en verano el tamboril para reclutar la mano de obra necesaria. Recluta que equivalía, ni más ni menos, a la de un ejército. Al cambiarse la estación (antes y después del invierno), funcionaban las fabulosas pesquerías del Bósforo.¹⁵⁷ A finales de invierno —por ejemplo, en abril de 1543—, llegaban a Marsella en vísperas de la estación de la pesca barcos enteros cargados de barriles vacíos, que Fréjus enviaba para las salazones: 1 800, el 17, en tres barcos; 200, el 21; 600, el 26; 1 000 el 30 de abril.¹⁵⁸

Las epidemias de verano

Pero los calores también desencadenan males endémicos sólo apaciaguados en el invierno. El barón de Tott hace notar que la peste “comienza a hacer estragos desde la primavera y dura de ordinario hasta que se aproxima el invierno”.¹⁵⁹ Lo mismo podría decirse con respecto a las demás epidemias del

Mediterráneo (salvo el tifus exantemático, mal endémico en el norte de África, que remitía a la llegada del verano). Las ciudades eran, como siempre, las más castigadas. En Roma, la fiebre hacía estragos todos los veranos. Los cardenales huían, en estos meses, a sus casas de campo, a sus *viñas*, que, en contra de lo que decía Scarron,¹⁶⁰ no eran solamente un lujo ostentatorio y cuestión de vanidad. Cuando el cardenal de Rambouillet, embajador del rey de Francia, llegó a Roma en julio de 1568, advirtió que “los señores cardenales de Ferrera y de Vitelli” se habían ido “huyendo de los calores”,¹⁶¹ y con ellos muchos otros. El propio Sixto V siguió más tarde el mismo sistema y todos los años se iba a veranear a su casa de campo —bastante mal situada, por cierto—, cerca de Santa María Maggiore, en un rincón del Esquilino,¹⁶² o al nuevo palacio pontificio construido sobre el Quirinal.¹⁶³ En mitad del verano, Roma era hasta hace poco una ciudad desierta, “sofocante y como maldita, a causa de la fiebre”.¹⁶⁴

Por todas partes —en Roma, en Aviñón, en Milán o en Sicilia—, los ricos, los nobles y los burgueses, los seglares y la gente de iglesia, abandonaban en verano las calurosas ciudades para irse al campo. Felipe II no iba a El Escorial en busca únicamente de soledad, sino también de frescura, huyendo del implacable verano de Castilla.¹⁶⁵ ¿Quién mejor que Bandello —comensal y cronista de toda esta gente acomodada— podría decirnos lo que eran estas emigraciones estivales? ¿Qué felicidad poder pasar la canícula en un jardín fresco, en Milán, cerca de la Porta Beatrice, comiendo sabrosas frutas y bebiendo “*un generoso e preziosissimo vino blanco!*”¹⁶⁶ “El último verano —refiere Bandello—, huyendo de los calores, que son excesivos en Milán, fui... con el señor Alejandro Bentivoglio y su señora, su señoría Hipólita Sforza, a su residencia del otro lado del Adda, al palacio, como se dice, y descansé allí por espacio de tres

meses.”¹⁶⁷ Otra vez fue a San Gotardo, más allá de Brescia. Leyéndole, nos sentimos a nuestras anchas en su compañía, y, de sobremesa, encontramos, como él, que la ocasión es propicia para hablar de los “beffe che da le donne, o a le donne si fanno”.¹⁶⁸ Otra vez, la pequeña sociedad de una de sus novelas acampa en un pequeño prado de los alrededores de Pinaruolo, sobre el fino césped, mientras allí cerca canta en un canal el agua fresca y límpida. Otras veces se come, se conversa y se reposa cerca de un arroyo rumoroso y cantarino. Es el mismo cuadro que, siglos antes, pintara el *Decamerón*.

El clima mediterráneo y el Oriente

El ritmo de las estaciones del desierto es el reverso del que prevalece en la vida mediterránea. En efecto, aquí la paralización de la vida, o por lo menos su amortiguación, se debe más bien al verano que al invierno. El verano, con su calor abrasador, lo detiene y suspende todo. Después de octubre o de noviembre, cuando pasa la cosecha de dátiles (que es también el periodo de las peregrinaciones a La Meca), la vida y el comercio se reanudan.

Tavernier nos dice, sin embargo, que las caravanas llegaban a Esmirna en febrero, junio y octubre;¹⁶⁹ pero Esmirna y el Asia Menor quedan fuera del verdadero desierto. No siempre los camellos que llegaban a Egipto en septiembre y octubre¹⁷⁰ venían de lejos; las grandes caravanas aparecían en El Cairo en abril, mayo y junio.¹⁷¹ De Sercey (su testimonio se refiere al siglo XIX) sostiene, por su parte, que no es posible atravesar el desierto entre Bagdad y Alepo durante el estío. Hacia 1640, la actividad caravanera que partía de Ormuz duraba desde el 1 de diciembre hasta marzo.¹⁷² En el sur oranés del siglo XX las

grandes caravanas siguen organizándose en noviembre,¹⁷³ y esta actividad reiterada recuerda un poco la del Mediterráneo en abril.

El desierto se anima, pues, en el momento en que más al norte y más al oeste todo se adormece. Los rebaños que habían abandonado las estepas en verano regresan a los pastos retoñados y, como las caravanas, recorren de nuevo las rutas del desierto. La estación incierta ha terminado; la vida se torna fácil, más abundante y a la vez más industriosa. El arqueólogo Sachau se sorprendió de ver en pleno invierno, en Kut el Amarna, a la gente entregada al trabajo, reparando los canales y cultivando las legumbres.¹⁷⁴ Y, sin embargo, no hay en ello nada de anormal; todo marcha perfectamente de acuerdo con el ritmo habitual de la vida esteparia.

El ritmo de las estaciones y las estadísticas en el siglo XVI

Claro está que habría que estudiar un poco más de cerca estos grandes problemas, tan mal comprendidos hasta hoy por la literatura histórica.

¿Es posible recurrir a las estadísticas? Las relativas al siglo XVI son muy raras y con harta frecuencia incompletas. De todos modos, vale la pena consultarlas.

Ya hemos dicho, basándonos en los datos marseleses de 1543, cómo el envío de envases vacíos “para el pescado salado”, procedentes de Fréjus, acusaba la importancia del mes de abril, en vísperas de la estación de pesca.

He aquí ahora una estadística de los seguros marítimos contratados en Ragusa en el año de 1560.¹⁷⁵ Este documento destaca también la importancia decisiva de los meses de abril y mayo. Los barcos se aseguraban, como es natural, en vísperas de

no nos proporcionan una respuesta tan simple y tan clara, porque son estadísticas del siglo XVI, es decir, imperfectas y basadas en unidades de medida muy diversas. No podríamos, por ejemplo, calcular el tonelaje bruto de mercaderías desembarcadas en uno u otro mes, lo que sería la indicación más válida. Los *portate* de Liorna registran la llegada de barcos de los más diversos tonelajes: barcas, góndolas, galionetti, scafi, leuti, falúas, saetas, navicelloni, caramuzales, tartanas, galeones y naves, categorías, estas dos últimas, que corresponden a los mayores barcos de transporte de la larga lista. Contar cada uno de estos tipos de navíos por unidades nos proporcionaría cifras muy discutibles: sería algo así como sumar kilos y toneladas. Clasificarlos por categorías no conduciría tampoco a nada, salvo en lo que se refiere a las naves y los galeones, cosa que intentaremos hacer.

Dicho esto, he aquí las cifras que podemos obtener desde el punto de vista que nos ocupa. No cabe duda de que si algún historiador se decidiera a estudiarlas con referencia al comercio de Liorna en particular, al desarrollo de este puerto en las postrimerías del siglo XVI y a las actividades desplegadas por las firmas comerciales de Florencia (generalmente, los documentos indican el nombre del comerciante a quien van destinadas las mercancías), sacaría interesantes conclusiones, de las que, por el momento, prescindimos aquí.

ENTRADAS EN LIORNA EN LOS AÑOS 1578, 1581,
1582, 1583, 1584 Y 1585

Años	Buques de todas clases * que entraron al puerto del 1 de abril al 30 de septiembre (semestre de verano)	Buques de todas clases * que entraron al puerto del 1 de octubre al 31 de marzo (semestre de invierno)	Total
1578	171	126	297
1581	84	107	191 **
1582	199	177	376
1583	171	171	342
1584	286	182	468
1585	147	160	307
Total	1058	923	1981

* Galeras no incluidas.

** No 181, como dice, por error, en F. Braudel y R. Romano, *op. cit.*, apéndice, cuadro 1.

DATOS MENSUALES DEL TRÁFICO DEL PUERTO DE LIORNA EN LOS MISMOS AÑOS *

Año	Ene.	Feb.	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agos.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.
1578	27	40	40	49	24	27	30	26	15	6	7	6
1581	13	4	5	9	7	15	20	23	10	29	27	29
1582	27	27	33	38	29	44	52	19	17	17	37	36
1583	22	18	21	37	22	28	27	33	24	39	38	33
1584	57	36	31	36	46	55	46	72	31	21	30	7
1585	34	27	17	20	33	17	25	28	23	18	37	28
TOTAL	180	152	147	189	161	186	200	201	120	130	176	139

ENTRADAS DE NAVES Y GALEONES EN EL PUERTO DE LIORNA EN LOS MISMOS AÑOS

Año	Enero	Feb.	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agos.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
1578	9	7	3	3	4	2	1	3	0	4	3	4	41
1581	11	4	3	4	6	3	0	4	2	8	4	3	52
1582	5	1	4	6	0	3	1	1	4	2	4	6	37
1583	0	2	5	1	1	3	0	3	0	2	1	3	21
1584	8	2	6	3	6	2	2	1	2	5	2	2	41
1585	1	7	9	2	0	2	3	0	0	2	2	3	31
TOTAL POR MES	34	23	30	19	17	15	7	12	8	23	16	21	
TOTAL DE OTROS BARCOS *	146	129	117	170	144	171	193	189	112	107	160	118	

* Galeras no incluidas.

Como se ve, estas cifras son incompletas e imperfectas,¹⁷⁸ y no siempre es fácil trabajar sobre la base de los datos que suministran. El determinismo de las estaciones no puede

aclararse de golpe a la luz de estos datos, lo cual es de lamentar. Sin embargo, ¡cuántas cosas enseñan y sugieren!

Según las estadísticas mensuales, hay tres meses más activos que los otros: abril, a la salida del invierno, en el momento de la necesaria liquidación de las existencias; julio y agosto, inmediatamente después de las cosechas. Los dos meses menos animados son los de septiembre y octubre. En nuestra escala, abril, 189; julio, 200; agosto, 201; en cambio, septiembre, 120, y octubre, sólo 130; la baja salta a la vista.

Los datos sobre las naves y los galeones se refieren a los grandes transportes y a los viajes a larga distancia. La actividad de estos buques se distingue de un modo muy curioso de la de los barcos de menor tonelaje. Éstos trabajan en abril, julio y agosto; aquéllos, por el contrario (las naves y los galeones), alcanzan su índice más bajo en julio y agosto, y los más elevados en enero, con 34; en marzo, con 30; en febrero y octubre, con 23. La llegada en masa de las naves nórdicas acentúa este desajuste en el tráfico de Liorna.¹⁷⁹ En julio y agosto, las embarcaciones transportaban trigo a corta distancia, como lo indican nuestros *portate*, en tanto que los viajes que necesitaban mayor tiempo se hacían en grandes transportes. Las mercaderías lejanas recurrían también a sus servicios.

Por lo menos, en el sector occidental del Mediterráneo, cuyas características nos revela el caso de Liorna —y quizá en todo el mar—, el obstáculo del invierno fue en parte superado para las grandes y las pequeñas distancias. Habían pasado a la historia los tiempos en que la ley de Rodas prohibía los seguros marítimos de invierno partiendo de la premisa de que no había o no debía haber viajes durante el invierno. La llegada de la *Kogge* nórdica en el siglo XV parece haber marcado el principio de esta victoria mediterránea sobre el mal tiempo. Las galeras de Venecia osaban ya hacerse a la mar durante el mal tiempo, y esta

evolución, continuada a lo largo de todo el siglo XVI, fue acentuándose cada vez más hasta el siglo XVII, a tal punto que Tavernier pudo escribir: “la navegación en los mares de las Indias no se hace en cualquier tiempo, como en nuestros mares de Europa”.¹⁸⁰ En el siglo XVI, solamente la galera y sus afines eran incapaces de navegar con muy mal tiempo. Para los otros barcos, sobre todo para el gran barco redondo de los mercaderes, los riesgos también eran grandes, pero no un obstáculo insuperable. Y los progresos de la técnica iban reduciendo cada día más esos riesgos. Por otra parte, acercábase el momento en que hasta la propia galera iba a desaparecer, para dejar el sitio al buque de línea, capaz de navegar y combatir con mar gruesa. Desde el siglo XVII, los corsarios tripolitanos emplean en invierno *navíos* de alta mar, y sólo arman sus galeras en verano.¹⁸¹

Las *portate* liornesas nos informan muy poco sobre estos importantes problemas. Tienen, además, el inconveniente de darnos sólo las entradas de buques en el puerto. Cuando menos la mitad del tráfico escapa a nuestro control: el de las salidas.

Y no seremos más afortunados con las relaciones de los viajes de los peregrinos alemanes a Tierra Santa, vía Venecia, de 1507 a 1608: en total, una treintena de itinerarios descritos por el precioso y erudito estudio de Röhrich:¹⁸² Todos estos viajes pueden compararse entre sí a lo largo de todo el siglo.

Por regla general, la partida de los peregrinos tenía lugar en junio o julio, es decir, en plena estación favorable; en 24 casos precisos, observamos las siguientes partidas: en mayo, una (20 de mayo); en junio, 10; en julio, 11; en agosto, una, y en septiembre, una. Los barcos llegaban a Jaffa o a Trípoli de Siria en julio o en agosto; de 23 casos tenemos: uno en junio, 7 en julio, 11 en agosto, 10 en septiembre, uno en octubre, cero en noviembre y uno en diciembre. El viaje de ida y vuelta a

Jerusalén, incluyendo dos o tres días de estancia en los Santos Lugares, era rapidísimo —la peregrinación completa dura de tres semanas a un mes—; los peregrinos regresaban generalmente en el mismo barco en que habían ido. Los barcos zarpaban de Jaffa, Beirut, Trípoli o Siria, generalmente en agosto (de 12 casos, 1 en junio, 6 en agosto, 2 en septiembre y 3 en octubre) y, por lo general, los peregrinos regresaban a Venecia en el curso del mes de diciembre (de 13 casos, 4 en noviembre, 7 en diciembre, uno en enero y uno en febrero).

Estas escasas cifras nos permiten una comparación interesantísima entre la duración de los viajes en verano y en invierno; viajes todos ellos de ida y vuelta.

Duración de los viajes Venecia-Tierra Santa

IDA		VUELTA	
1507	50	1507	86
1507	46	1507	152
1517	29	1519	79
1520	72	1521	92
1521	43	1523	101
1523	49		
1523	57	(18 días de escala en Chipre)	
1546	39		
1549	33	1523	90
1551	35		
1556	40	(salida contada desde Jerusalén)	
1561	47		
1561	62	1527	80
1563	26	1553	79
1565	40	1561	112
1565	38	1581	118
1583	26	1587	731
1587	40	1608	65
1604	49		
1608	44		
	Promedio, 43 días, en números redondos.		Promedio, 93 días.

Duración de los viajes realizados por los mismos barcos a la ida y a la vuelta

	<i>Ida</i>	<i>Días</i>	<i>Días</i>	<i>Vuelta</i>	<i>Proporción vuelta-ida</i>
1507	50	86	.....	1.72
1517	29	79	.....	2.7
1521	43	92	.....	2.1
1523	49	101	.....	2.06
1523	57	90	.....	1.57
1608	44	65	.....	1.47
Promedio	45	85.5	.....	1.9

La diferencia de duración entre los viajes de ida y los de vuelta es casi la misma que en los promedios anteriores (43 y 93).

Como se ve, la proporción entre los viajes de ida y vuelta es casi de uno a dos. ¿Se debe ello solamente a las estaciones? ¿No intervendrán también en esto las dificultades surgidas a causa de los vientos dominantes al emprender la ruta en dirección contraria? Esta última explicación es poco convincente. Si consideramos, en efecto, la cifra de 73 días relativa al año de 1587, veremos que esta cifra corresponde a un viaje de ida y no de vuelta, pero un viaje que no se ha efectuado precisamente en verano: el buque en cuestión partió de Venecia el 29 de septiembre de 1597 y no llegó a Trípoli hasta el 11 de diciembre.¹⁸³ No queramos sacar demasiadas conclusiones de las magras estadísticas precedentes.

Sería temerario, evidentemente, pedir demasiado a los escasos datos estadísticos transcritos; sin embargo, nos ayudan a comprender que los viajes de invierno eran más lentos que los de estío. En este caso, las cifras responden a las hipótesis y a todas las observaciones que han podido recogerse en los documentos de la gente de la época. Para mayor seguridad, hemos establecido un último cuadro, en el cual sólo figuran, por lo menos según todas las apariencias, los viajes de ida y vuelta

hechos por los mismos buques.

Determinismo y vida económica

Es obvio que tales cálculos, que aparecieron en la primera edición de este libro, no nos sirven para resolver adecuadamente los problemas que estamos tratando. Después de aquella fecha he estudiado analíticamente el caso de los *portate* liorneses, sin conseguir añadir nada nuevo al debate.¹⁸⁴ Dudo mucho que un estudio de los registros portuarios cuya existencia conocemos (en Barcelona hay archivos, pero es difícil tener acceso a ellos; en Ragusa-Dubrovnik, sólo a partir de 1563¹⁸⁵ están ordenados los datos y resultan fácilmente accesibles; en Génova hay una tal ingente cantidad de documentos que desanima a cualquier investigador),¹⁸⁶ dudo mucho, digo, que un estudio sistemático pueda llevarnos lejos. La impresión que se va imponiendo, sea justa o errada —pero que yo sospecho justa—, de que el determinismo ocasionado por la sucesión de las estaciones, evidente cuando se trata de la vida rural, se ve continuamente contrarrestado por la voluntad del hombre, particularmente en las ciudades. El invierno en el mar es un obstáculo, pero las barcas lo superan en las distancias cortas, y los grandes veleros en los viajes largos, aunque siempre dispuestos a arrojar por la borda, en caso de peligro, las balas de lana o los toneles de trigo, y más de una vez cabalgan sobre una ola, al menos por unos instantes, a *semblanza di veloci delfini*.¹⁸⁷ No hay duda de que el invierno en las montañas era un obstáculo, sobre todo en los Alpes, pero ya hemos visto antes cómo, pese a ello, se las franquea regularmente.

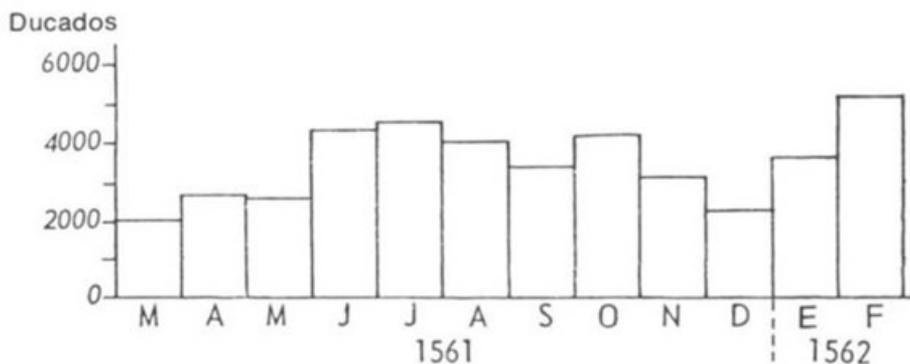


FIGURA 22. *Movimiento de negocios del “Fondaco dei Tedeschi” en Venecia.*

Según los censos pagados a la señoría. Este documento, como otros que podrían señalarse, no muestra las fluctuaciones estacionales que podrían permitirnos sacar conclusiones sobre la casi paralización del comercio en la época invernal. Pequeño detalle: recordamos que el año comienza en Venecia el 1 de marzo.

Abundan pruebas irrefutables de esta vida invernal replegada. La más inesperada es, probablemente, la que nos proporcionan los bancos napolitanos invirtiendo regularmente durante el invierno en *rentas* el dinero de sus clientes, mientras en verano lo emplean en la compra de gran cantidad de productos agrícolas del reino, lo que les permite provechosas especulaciones.¹⁸⁸ Pero el invierno era también la gran estación de los trabajos domésticos y de la actividad de los telares. El 8 de diciembre de 1583, Baltasar Suárez, un mercader español de Florencia que se convertirá por matrimonio en pariente del gran duque, se lamenta con su corresponsal en Medina del Campo, Simón Ruiz, de no tener suficiente lana (acababa de recibir un poco y la había vendido a buen precio): “Veo con pena [escribe] perderse muy buenas ocasiones, pues ésta es la época del año en que se trabaja más, y, por no tener lana, hemos de permanecer con los brazos cruzados”.¹⁸⁹ Conseguir una buena producción durante el invierno era la preocupación de las autoridades urbanas, cuando éstas eran juiciosas. Como dice el *provveditore* del *Arte della Lana*, en Florencia, en octubre de 1604, hay que ayudar a los artesanos, cueste lo que cueste, “ahora que llegan el

frío y las noches largas y ellos necesitan luz y ropa, además de comida [...]”¹⁹⁰

De modo que intervienen múltiples excepciones: la vida humana responde a los dictados del medio, pero intenta a la vez evadirse de ellos y controlarlos; al hacer esto último cae en nuevas redes que los historiadores podemos individuar con variada fortuna.

III. ¿HA CAMBIADO EL CLIMA DESDE EL SIGLO XVI?

¿Nos atreveremos a formular semejante pregunta, a sabiendas de que, para poder contestarla, habría que revolver un *dossier* voluminosísimo de documentos no siempre dignos de crédito, y dar oídas a una literatura periodística bastante insegura?

Es evidente que todo cambia, hasta el clima. Nadie cree, hoy día, en la inmutabilidad de los elementos de la geografía física. No hace falta llamar la atención hacia las ínfimas variaciones — pero variaciones, al fin y al cabo— de las longitudes. Gerhard Solle¹⁹¹ sostiene que la masa de los Alpes del este avanza en dirección a Baviera a una velocidad ridícula (un centímetro por año); pero avance suficiente, con todo, para poder determinar en puntos neurálgicos los desmoronamientos y deslizamientos de tierras, a veces verdaderas catástrofes, que registra la historia alpina. Desde hace mucho tiempo, la atención de los geógrafos se ha parado, en la zona del Mediterráneo, sobre los cambios históricos de la línea de la costa. Algunos de ellos, apoyándose en ejemplos precisos, como el de la isla de Delos, han llegado a la conclusión de su perfecta inmutabilidad.¹⁹² Pero otros, como Th. Fischer, R. T. Günther y Alfred Philippson, opinan lo contrario. El problema básico estriba en saber si estamos o no ante cambios estrictamente locales. ¿Habrá periodos alternos de

retramiento o de rebalse de las playas marítimas, como sostienen los estudios de Agostino Arrigo¹⁹³ y Dina Albam?¹⁹⁴ Cualquiera que sea la conclusión a que se llegue, el hecho es que nos encontramos con fases sucesivas de erosión y sedimentación a lo largo de las costas de Taormina, en la costa oriental de Sicilia, por periodos de quince años. Después de mediados del siglo XIX hubo (con algunas reacciones continentales en sentido contrario y una agravación de conjunto a partir de 1900) un repliegue general ante el mar, y lo mismo sucede a lo largo del litoral norafricano, en las costas del monte Gargano o en el contorno del delta del Nilo. Nada nos dice que un buen día el movimiento no pueda cambiar de sentido. Todo esto evoca variaciones cíclicas análogas a las que Le Danois trata de fijar en lo tocante a la vida compleja del océano Atlántico.¹⁹⁵

Pues bien, tal vez ocurra lo mismo con respecto al clima. No cabe duda de que “todo cambia, los climas al igual que todo lo demás”.¹⁹⁶ Pero estos cambios se deben frecuentemente al hombre; aquí, a causa de las vastas deforestaciones; allá, al suspenderse los riegos o los cultivos —lo que acarrea a veces consecuencias catastróficas en las regiones áridas—.¹⁹⁷ Para Th. Fischer es innegable que el clima de Sicilia es hoy más seco que antes de la conquista musulmana. Pero cabe también la posibilidad de que los responsables hayan sido los elementos, y no el hombre. En su preciosa *Geografía histórica*,¹⁹⁸ Goetz habla de un agostamiento de las fuentes superficiales, que precedió a la conquista musulmana; los conquistadores del sur remediaron la escasez de agua con su sabio sistema de riegos.

En todo caso, una abundante literatura actual acepta cambios del clima producidos ayer y que siguen produciéndose todavía ante nuestros propios ojos. En el Ártico, parecen haber retrocedido los bancos de hielo a partir del periodo 1892-1900,¹⁹⁹ mientras que el desierto ha ganado terreno tanto en el

sur como en el norte de África.²⁰⁰ Los libros y estudios de ayer, por el contrario, llevaban todos a la conclusión de la inmutabilidad del clima. No obstante, sus argumentos no son absolutamente convincentes. Desde Partsch²⁰¹ se repite constantemente que el lago de Djerid, en el sur tunecino, no ha cambiado apenas de contornos, puesto que las aldeas de Nefta y Tozeur, situadas en sus orillas, corresponden a las antiguas ciudades romanas de Thusurus y Nepta. Y se asegura, asimismo,²⁰² que las crecidas del antiguo Nilo son comparables a sus desbordamientos actuales, y que la flora de la Creta minoica (a juzgar por los testimonios del arte cretense), por ejemplo, los lirios, los jacintos, el azafrán y las clavelinas, pertenecen a la actual flora primaveral del Mediterráneo.²⁰³ O que la reforestación de pinos en torno de Valladolid en el siglo XVI es en su mayor parte resultado de la iniciativa del hombre.²⁰⁴

Todas estas afirmaciones, y otras, nada prueban de manera decisiva. Sobre todo, no resuelven el problema. Encontrarse, en tal o cual momento del pasado, con un clima que parece corresponder exactamente al del momento actual, no constituye ninguna prueba ni se contradice en absoluto con las variaciones periódicas del clima. El verdadero problema estriba en saber si hay o no una periodicidad del clima, hipótesis hacia la cual, al parecer, propenden cada vez más los autores. “Una periodicidad de unos treinta años sobre poco más o menos no es, ni mucho menos, inverosímil”, concluye un maestro en estos problemas.²⁰⁵ Sin contar, añadiremos nosotros, otros ciclos e interciclos subyacentes...

Por tanto, el clima cambia y no cambia; varía en relación con posiciones de equilibrio, de las que, por otra parte, nada nos dice que no estén también sujetas a cambios; pero, en tal caso, siguiendo pendientes muy poco inclinadas. Esto nos parece de

una gran importancia. Es posible que a las fases A y B de François Simiand²⁰⁶ tengamos que añadir un día los historiadores fases más o menos secas, y más o menos húmedas, más o menos cálidas o más o menos frías. Veamos lo que, con relación al año 1540, nos dicen Le Danois o Gaston Roupnel, protestando contra “los historiadores [que] niegan la existencia histórica de las graves perturbaciones climáticas que, desde el siglo XIII al XV, han venido a transformar las condiciones de la vida europea”.²⁰⁷

Así está planteado el problema. Nos limitaremos a unas cuantas indicaciones generales, a una o dos hipótesis, en lo que se refiere al Mediterráneo.

Es probable que haya oscilaciones climáticas. Claro está que habría que establecer su duración y su sentido. En todo caso, sus huellas son visibles en los Alpes. Según U. Monterin,²⁰⁸ esta cadena montañosa se secó y calentó a partir de 1300, y, por el contrario, se enfrió y volvió más húmeda, como consecuencia del descenso de los glaciares, a partir de 1600. En 1900 se inicia una nueva fase: los Alpes se desecan de nuevo y los glaciares retroceden en su conjunto, como se sabe. El actual retroceso en los Hohe Tauern ha dejado al descubierto altas minas de oro, explotadas en la época de los romanos y todavía en la Edad Media.²⁰⁹

Estamos muy lejos de los periodos de 30 años que aceptaba Emmanuel de Martonne, pero falta ver si esta escueta historia del clima de los Alpes tiene fundamento científico. No sabríamos decirlo. Los glaciólogos, generalmente, no ven el problema con tanta claridad (incluyendo al viejo Walcher en sus *Nachrichten von den Eisbergen in Tyrol*, Viena, 1773). Por otra parte, ¿podemos aceptar que las variaciones del clima de los Alpes se acusen a su vez en las variaciones del clima de todo el Mediterráneo, o que éstas están vinculadas a aquéllas? Así parece

sugerirlo el tiempo presente, puesto que, tanto en el Cáucaso como en los Alpes, los glaciares retroceden en la actualidad,²¹⁰ mientras que en el sur de la Pequeña África, el Sahara aumenta poco a poco sus dominios.

Fácil es adivinar las consecuencias que se desprenden de este esquema, en caso de ser aceptado.

Por lo menos, es curioso comprobar que, con el suspenso calentamiento de los Alpes hacia 1300, los colonos alemanes se instalaron en las altísimas laderas meridionales del monte Rosa.²¹¹ Y no es menos curioso hacer notar que, en condiciones análogas, hacia 1900, y sobre todo en estos 20 últimos años, se produce una emigración procedente de las poblaciones montañosas italianas de las alturas superiores de los Alpes y de los Apeninos septentrionales, por ejemplo en los Alpes apuanos y en el Val Venosta, donde se desarrollan nuevas poblaciones fijas situadas entre los 1 500 y los 2 000 metros, en la zona llamada de los “Stavoli” (*abitazioni di mezza stagioni*).²¹²

Con mayor razón aún, si se supone que vivimos sobre un terreno sólido y que allá hacia el 1600 se produjo efectivamente un aumento de la pluviosidad y del frío, ello explica las heladas catastróficas para los olivares²¹³ y las repetidas inundaciones que asolaron las cosechas de Toscana en 1585 y en 1590; sin contar un aumento de las regiones pantanosas y, por consiguiente, de la malaria, es decir, en conjunto, de condiciones más difíciles para la vida del hombre. Todo el drama social del hambre que domina las postrimerías del siglo puede tener su verdadera causa en la perturbación, aunque ligera, de las condiciones atmosféricas. Llevado esto al extremo límite de la prudencia, ¿qué podría decirse? Acerca de ese drama de fines de siglo no escasean, por cierto, las explicaciones demográficas o económicas, pero nada nos asegura que el clima no haya tenido su parte en tales hechos y que no deba ser considerado, en

general, como un factor variable de la historia. Es difícil asegurarlo, pero algunos hechos lo demuestran bastante claramente.²¹⁴

En el curso del siglo XVI se producen en la cuenca del Ródano repetidas inundaciones; en julio de 1501 se desborda el mismo Ródano en Lyon; en 1522, el Ardèche; en febrero de 1524, el Drac y el Isère; en agosto de 1525, el Isère; en octubre de 1544, el Gère en Vienne; en noviembre de 1544, el Ródano y el Durance; en noviembre de 1548, el Durance y el Ródano; el 9 de septiembre de 1557, el Ródano en Lyon; el 25 de agosto de 1566, el Durance y el Ródano inundan las tierras aviñonesas; el 2 de diciembre de 1570 el Ródano conoce, especialmente en Lyon, una de las crecidas más espantosas de toda la época; en 1571 vuelve a desbordarse el Ródano, lo mismo que en octubre de 1573 (inundación de Beaucaire); en septiembre de 1579 se desborda el Isère en Grenoble; el 26 de agosto de 1580 el Ródano inunda Aviñón; en 1578 el Ródano inunda Arlés y las aguas cubren una parte del Bajo Languedoc, desde octubre a febrero; en 1579, inundación de Arlés, que se repite en 1580 (el hombre del Ródano, se dijo entonces, no recuerda ninguna otra mayor que ésta); el 5 de enero de 1581, inundación del Ródano en Aviñón y del Durance, que se recrudeció el 6 de febrero; en 1583 el Ródano cubre la Camarga; el 18 de septiembre de 1586, crecida del Ródano en Aviñón; el 6 de noviembre de 1588, inundación del Gère; en 1590, nueva devastadora crecida en Aviñón...

Estos datos dan la impresión de que las cosas se agravan hacia fines del siglo. Pero, desde nuestro punto de vista, estas inundaciones del Ródano no hacen más que acusar las vicisitudes del clima mediterráneo.

Parece, no obstante, que las precipitaciones pluviales aumentaron durante las últimas décadas del siglo, en la medida

en que podemos fiarnos, es cierto, de los testimonios de aquel tiempo. En su *République Séquanoise*, de 1592, Louis Gollut trae a cuento las deforestaciones causadas por los herreros y los señores ávidos de contar con nuevos “súbditos [...] y nuevos censos”. Pero añade que “[...] desde hace veinte años, las lluvias son más frecuentes, más largas y más abundantes[...]”.²¹⁵ En el mejor de los casos, cabe pensar que esto es aplicable a Dole. Pero henos aquí en Aix, entre los años de 1599 y 1600. El historiador del Haitze dice en su historia manuscrita:²¹⁶ “el frío y las nieves se hicieron sentir hasta finales de junio (1599), y ya no llovió desde entonces hasta diciembre. Las lluvias cayeron a partir de este mes en tan gran abundancia que la tierra parecía anegarse”. Veamos ahora el caso de Calabria, según la pretendida *narrazione* de Campanella: “*ed entrando l’anno 1599, venne nova, che in Roma prodigiosamente aveva inondato il Tevere, e non si potettero celebrar le feste di Natale, e in Lombardia il Po: e in Stilo [localidad de Calabria] non si poteron celebrar, la Simana Santa, gli ufficii divini per le molte gran piogge che allagavano tutte le chiesse[...]*”²¹⁷ Bastaba con que llegase un hombre de Ferrara que había visto las inundaciones del Tíber,²¹⁸ para que empezara a hablarse en la montaña de signos milagrosos, anunciadores del fin del mundo... Sobre todo porque el siglo tocaba entonces a su fin, y esta “*mutazione di secolo*” hacía trabajar hasta las imaginaciones menos calenturientas. Al año siguiente, en junio de 1601, verdaderos diluvios se abatieron sobre los Balcanes asolando las cosechas y provocando catastróficas crecidas, “análogas[dice una noticia] a las del Po y a las de los grandes ríos de Lombardía”,²¹⁹ “lluvias tan torrenciales”, dice otra noticia, que se temía “una corrupción del aire”.

Tales son los hechos, pero ¿qué conclusiones se desprenden de ellos? ¿Que el clima del Mediterráneo se trastornó a finales de

siglo? Debemos reconocer que entre la hipótesis, las cavilaciones y las pruebas que hemos expuesto, y esa enorme conclusión, la distancia es enorme.

Habría que reexaminar todo el *dossier*, el cual podría suministrarnos hechos precisos, que una investigación más a fondo podría y debería sacar de él. El problema sigue en pie, sin que podamos ignorarlo, aunque, dado el estado actual de nuestros conocimientos, no nos sea dable llegar a resolverlo. Los historiadores no son en modo alguno los únicos que pueden hacerlo. Pero no habríamos perdido el tiempo si nuestros esfuerzos llevaran, por lo menos, a la conclusión de que, aunque no resuelva el problema, el historiador sí tiene algo que decir y alguna responsabilidad que asumir con respecto a él.

Nota complementaria

No he introducido ningún cambio sustancial en el párrafo precedente, el cual, en 1947, al ser publicado por primera vez, había suscitado muy vivas controversias. Al lector le sorprenderá saber que en aquella época fue considerado temerario por algunos críticos. Gustav Utterström, en un reciente artículo (1958),²²⁰ ha sido tan amable como para considerarme tímido, juzgado retrospectivamente. Así es el mundo de la investigación y no seré yo quien se lamente de ello.

Lo importante es que durante estos últimos 15 años se ha continuado investigando acerca de estos problemas decisivos. Muy pocos de otra especie alcanzan pareja importancia. A través de las variaciones del clima, una voluntad ajena al hombre se afirma y reclama la parte que le corresponde en nuestras explicaciones, incluso en las más cotidianas. Nadie pone hoy en duda la importancia de estas variaciones.

Siguiendo el sencillo método al que recurría mi estudio original —que era una colección de detalles descriptivos—, he completado la información que necesitaba. Nos informan ante todo de los crecientes rigores que padece el final del siglo: lluvias continuas, inundaciones catastróficas y fríos rigurosos e “inusitados”. Por ejemplo: la crónica de Luis Cabrera de Córdoba nos dice que durante el invierno de 1602-1603 “los fríos y las heladas han sido tan generales este invierno en toda España, que es imposible encontrar una sola localidad donde no se hayan quejado del rigor del tiempo. Incluso en Sevilla, y en otras ciudades marítimas, pero en especial en Sevilla; han escrito que se ha helado el Guadalquivir, cosa nunca vista anteriormente. ¡Qué diferencia con el año pasado, que en ninguna parte notamos el invierno![...]”²²¹ En Valencia se sucedieron las heladas con el siguiente orden: 1589, 1592, 1594, 1600 y 1604.²²² En cuanto a las lluvias continuas, inundaciones, nevadas y visiones del fin del mundo hay numerosos testimonios en todo el Mediterráneo tanto en los años finales del siglo como en buen número del siguiente. El reciente estudio de Emmanuel Le Roy Ladurie menciona hechos análogos: el Ródano se hiel totalmente al punto de poder cruzarlo mulas, cañones y carros en 1590, 1595, 1603, posiblemente en 1608, en 1616 y en 1624. El mar se hiel en Marsella en 1595 y en 1638, “cuando se heló el agua en torno de las galeras”. Sobre los olivos del Languedoc se repiten las heladas: 1565, 1569, 1571, 1573, 1587, 1595, 1615 y 1624...²²³ “Estos asesinatos de olivos acaban por desanimar a los plantadores”²²⁴ del Languedoc, y, a no dudar, de otros lugares. Parece evidente que durante los últimos años del siglo XVI y los primeros del XVII ha hecho más frío que en tiempos anteriores.

Y también ha llovido más. De 1590 a 1601, un historiador

hace notar a propósito del Languedoc: “nieves tardías y persistentes en primavera, grandes fríos en pleno verano, lluvias torrenciales en el Mediterráneo, acompañadas de carestías y la famosa invasión del trigo del norte en el mar interior”.²²⁵ En cambio, de 1602 a 1612, e incluso más tarde, hubo “como una bocanada de calor y luz”,²²⁶ una vuelta de la sequía, o al menos una inadecuada distribución de lluvias. En Valladolid se hicieron rogativas pidiendo la lluvia en 1607, 1617 y 1627;²²⁷ en Valencia, en noviembre de 1615, *havia molts mesos que no ploguia*; en octubre y noviembre de 1617,²²⁸ *no caiga un solo chaparrón*. No estamos seguros de que, como afirma Ignacio Olagüe, España haya sido entonces víctima de un largo periodo de sequías que han preparado el camino de su decadencia.²²⁹ Pero es más que posible que el paisaje de la Mancha fuera más verde en la época de Cervantes que en tiempos posteriores.²³⁰

En Europa (incluido el Mediterráneo), el mecanismo de las lluvias depende de las rutas que siguen las depresiones atlánticas, sea hacia el norte, por el canal de la Mancha, el mar del Norte y el Báltico (durante todo el año), sea hacia el sur, por el mar interior, del equinoccio de otoño al equinoccio de primavera. Gustav Utterström sugiere que durante el siglo XVII esta doble circulación resultó bloqueada al norte por fríos intensos y, en consecuencia, por la formación de zonas anticiclónicas de altas presiones. Al quedar obstruida la vía septentrional, quedó, en compensación, más abierta que de costumbre la mediterránea. Pero ¿qué razón puede haber para que una vía se abra cuando la otra queda medio cerrada? ¿Y cuál ha sido la duración de las oscilaciones, si es que las ha habido?

Se trata en realidad de detalles, de explicaciones a corto término. Las nuevas investigaciones van mucho más lejos y obedecen dos tendencias racionales: en primer lugar, establecer largas series de índices; en segundo, ampliar el campo de

observación para incluir, además del Mediterráneo, Europa, o mejor aún, el mundo entero. Para lo dicho me apoyo particularmente en los trabajos ejemplares del Dr. P. Shove,²³¹ en Inglaterra; del geógrafo Pierre Pédelaborde²³² y del historiador Emmanuel Le Roy Ladurie.²³³

Al extender nuestras informaciones sistematizándolas, agrupando las informaciones dentro de cuadrículas establecidas de antemano —colocando cada pormenor descriptivo en el lugar que le corresponde: humedad, sequedad, frío o calor, según las estaciones y los años—, trascendemos de lo pintoresco para entrar en una consideración genuinamente cuantitativa de la historia. Se trata de agrupar lo análogo: las fechas de las vendimias, la fecha en que llega al mercado el primer aceite nuevo, la del primer trigo, la del primer maíz, las informaciones provenientes de la tala de árboles, el caudal de agua de los ríos, las floraciones, los primeros hielos de un lago, el primer o el último banco de hielo del Báltico, los avances y retrocesos de los glaciares, las variaciones del nivel del mar. Con todo ello podemos reconstruir cronologías de todas las variaciones climáticas, cortas o largas.

El segundo paso consiste en encuadrar todos estos problemas e informaciones dentro de hipótesis y pruebas de conjunto. La hipótesis del *Jet Stream* seguirá posiblemente el mismo destino de tantas otras explicaciones generales: se mantendrá en su puesto durante cierto tiempo, quizá bastante. Según esta hipótesis, existe en torno del hemisferio norte una continua corriente, un anillo de aire en movimiento que, a velocidad variable, gira por encima de la superficie terrestre a una altura de entre 20 y 30 kilómetros. Si su velocidad aumenta, se distiende y se embute en el globo como un sombrero demasiado grande en la cabeza de su propietario; si, por el contrario, disminuye, forma meandros y se retrae en dirección al

Polo Norte. Pues bien, si nuestras observaciones son exactas, el *Jet Stream* aceleró su velocidad a finales del siglo XVI, y, al acercarse al Ecuador, y, por tanto, al Mediterráneo, trajo hacia el sur el frío y la nieve. Es evidente que nuestras hipótesis quedarían plenamente demostradas si contásemos con una serie ininterrumpida de evidencias, lo que, y nadie sería capaz de negarlo, no es el caso. Según los términos admitidos en el estado actual de la presente discusión, a mediados del siglo XVI —sea un poco más pronto o un poco más tarde— habría comenzado lo que se ha llamado, en palabras del doctor Schove, *la pequeña época glaciaria*, la cual continuará durante todo el siglo de Luis XIV.

Quedan en suspenso importantes interrogantes. ¿Nos encontramos en presencia de una fase larga? Si es así, el siglo XVI habría iniciado un largo periodo de alza del frío y de la lluvia. Quiero mencionar, sin atribuirle en modo alguno fuerza demostrativa, una curiosa indicación sobre el nivel de la *commune*, en Venecia, es decir, el nivel medio de las aguas que marca con una línea negra la parte baja de las casas al borde de los canales. Un documento afirma que este nivel se ha ido elevando regularmente a partir de 1560, a lo largo de tres siglos.²³⁴ Si esta observación es cierta —harían falta pruebas—, queda aún por saber si el nivel del agua en la laguna veneciana está exclusivamente determinado por las precipitaciones atmosféricas, y no por determinadas circunstancias locales. En todo caso, vale la pena tener presente este testimonio.

Otra cuestión: queda también en suspenso la incidencia eventual de esta pequeña época glaciaria en la vida de Europa y del Mediterráneo. ¿Declinará el historiador la responsabilidad de asumir una serie de problemas relativos a la vida rural, a la salud pública o a las comunicaciones, consignándolas a una nueva área de investigación? La prudencia requiere que, al tocar estos

temas, se recurra a amplias encuestas colectivas: todavía no disponemos de ellas. Por eso no nos precipitaremos a hacer el diagnóstico tentador y decir: ¡a finales del siglo XVI, más cría de ganado y menos trigo!; al visitar el frío y la lluvia con tanta insistencia el Mediterráneo han desorganizado ciertos esquemas, pero las proporciones en que lo han hecho escapan a nuestra consideración. También al hombre le corresponde su parte de responsabilidad, pero el grado de ésta no ha sido todavía determinado. Como Le Roy Ladurie ha demostrado, el progresivo desplazamiento de la vendimia a fechas más tardías hay que achacárselo al hombre, que ha preferido arrancar más tarde los racimos para obtener de estos frutos tan maduros un contenido alcohólico más elevado.²³⁵

Resulta evidente —y ése es el progreso más considerable en este terreno— que la historia del clima es “una y la misma” en todo el hemisferio norte. El caso del Mediterráneo está unido a una constelación de problemas en la misma escala: el retroceso actual de los glaciares de Alaska, que devuelve a nuestros ojos los antiguos bosques que habían echado abajo en su avance original; la serie de datos exactos de la floración de los cerezos en Tokio (cada una marcada por una fiesta ritual), los anillos concéntricos de los árboles de California, “acontecimientos” todos enlazados entre sí por la historia unitaria del clima. Con *Jet Stream* o sin ella, existe una unidad, existe un director de orquesta. La primera mitad del siglo XVI se vio favorecida en todas partes por la bondad del clima; la última sufrió, también en todas partes, a causa de las perturbaciones atmosféricas.

CAPÍTULO V

LA UNIDAD HUMANA: RUTAS Y CIUDADES, CIUDADES Y RUTAS¹

PASAR del Mediterráneo propiamente dicho, tal como lo define su clima, al Mediterráneo Máximo, sobre el que ejerce su influencia, es pasar de una unidad física a la unidad humana hacia la que se orienta nuestro libro. Unidad humana que no es un simple resultado de la Naturaleza, o más específicamente, de las aguas mediterráneas. El agua es, sin duda, todo lo que se ha dicho que es: unión, transporte, intercambio y acercamiento; pero a condición de que el hombre consienta en ello, y más aún, a condición de que esté dispuesto a pagar lo que cuesta. El mar también es, y lo ha sido durante largo tiempo, una separación, un obstáculo, barrera que ha sido menester franquear. Y esta victoria no es de las que se obtienen de una vez y para siempre; ha representado y sigue representando un esfuerzo continuo, una hazaña sin cesar renovada. El arte de navegar, ¿nació tal vez en época muy remota, en las cuencas de tranquilas aguas entre las islas egeas y la costa del Asia, o en el cercano Mar Rojo? Nunca lo sabremos con certeza; en todo caso, al principio de los tiempos hubo una época larguísima, interminable, en que el mar

aún no había sido dominado por el hombre. Poco a poco, las embarcaciones fueron venciénolo, tendiendo sus líneas, construyendo por grados el conjunto coherente del Mediterráneo del hombre y de la historia. Para ello, hubo de ser construido, entiéndase bien, y construido por la mano del hombre. Todavía en nuestros días, cuando el mar interior ya no es, medido por la escala de las velocidades, más que un simple río sobre el cual se tienden puentes aéreos, no existe un Mediterráneo del hombre sino en la medida en que lo continúa creando su ingenio, su trabajo y su esfuerzo. No es el agua la que une las regiones del Mediterráneo, son los pueblos del mar. Verdad evidente y banal, que, sin embargo, es necesario repetir, ante un tema como éste, donde tantas fórmulas e imágenes de una poesía fácil y desorientadora suelen desparramarse tan generosamente.

I. RUTAS TERRESTRES Y RUTAS MARÍTIMAS

Si el Mediterráneo tiene unidad, es gracias a los movimientos de los hombres, a las relaciones que implica, que en torno de él se tejen, a las rutas que lo surcan. Lucien Febvre escribía, hace poco: “El Mediterráneo son las rutas”,² rutas de tierra y de mar, de arroyos y de ríos, una inmensa red de nexos regulares y fortuitos, de distribución perenne de vida, de cuasi circulación orgánica, vasto contingente de espacio, y victoria del hombre sobre ese espacio... Lo importante no es mostrar lo pintoresco y lo doméstico, por muy vivos que sean sus colores, acompañar a Cervantes por los caminos españoles “de venta en venta”, ni navegar leyendo los diarios de a bordo de los barcos mercantes o de los corsarios, ni descender por las aguas del Adigio a bordo de *burchieri* hasta más allá de Verona, o de “hacerse al agua para ir a Venecia”, a Fusina, a orillas de la laguna, entre el bagaje de

Miguel de Montaigne.³ Lo importante es ver lo que esta red de comunicaciones significa como acercamiento, como historia coherente, y hasta qué punto el movimiento de los barcos, los animales y la carga, los vehículos y los pueblos, hace del Mediterráneo una unidad, uniforme desde un determinado punto de vista a pesar de las resistencias locales, unánime a pesar de sus genios opuestos. Considerado como un todo, el Mediterráneo es un espacio-movimiento vasto, vivo, eficaz. Cuanto lo aborda (guerras o sombras de guerras, modas, técnicas, epidemias, materiales ligeros o pesados, preciosos o viles), todo es arrastrado por su vida sanguínea, transportado a lo lejos, depositado, expandido de nuevo, desplazado sin fin y hasta arrojado fuera de sus límites... Sin las rutas, ¿cómo sería posible todo esto?

Pero éstas no son sencillamente cintas sobre el suelo, surcos en el mar, caravanas que marchan por el camino de Alepo; largas filas de caballos, de acémilas y camellos por el camino de Estambujol (la ruta de Estambul, por la vía del Maritza); o aquellos carros en marcha con que Busbec se encontró en 1555 transportando hacia Constantinopla los hombres, mujeres y niños capturados por los turcos en Hungría.⁴ No hay rutas de tierra o de mar sin sus etapas: un abra, una rada abierta, un caravanserrallo o un *han*; en la Europa occidental, un albergue perdido en la montaña y, antaño, un castillo fortificado... La mayor parte de las veces estas paradas, estos refugios sin los que no habría rutas vivas, son ciudades, grandes altos hacia los cuales se marcha con ansia y a los cuales se llega con alegría y con un sentimiento rayano en la gratitud, como Guzmán de Alfarache, el héroe picaresco, cuando entró entusiasmado en Zaragoza,⁵ maravillándose de los bellos monumentos, de la buena policía y, quizá más que de todo, de la abundancia de víveres, “tan de buen precio todo que casi daba de sí un olor de Italia”. Se tiene

prisa en llegar a estas etapas, tanto más cuanto que las rutas mediterráneas no discurren de poblado en poblado, pues éstos suelen quedar desviados de ellas. Todavía hoy, en Bulgaria o en Anatolia, el viajero que recorre las grandes rutas atraviesa regiones que le parecen casi desiertas, mucho más desiertas de lo que en realidad son.⁶ Debemos imaginarnos la gran ruta mercantil de Oriente un poco a la manera de lo que son las autopistas de nuestros días, grandes vías transversales que sólo excepcionalmente pasan por las aldeas y que saltan, dejándolas a un lado, de ciudad en ciudad.

En el Mediterráneo, la unidad humana es, a la vez, esta red de rutas y este espacio urbano, estas líneas y estos centros de fuerza. Ciudades y rutas, rutas y ciudades forman un solo y único aspecto del equipo humano del espacio. Cualesquiera que sean su forma, su arquitectura o la civilización que la ilumine, la ciudad mediterránea es siempre hija del espacio, creadora de rutas y, al mismo tiempo, creada por ellas. Vidal de la Blache lo dice, refiriéndose a la ciudad americana;⁷ pero en el siglo XVI el espacio mediterráneo (y hay que tomar esto en toda su extensión, cuando se trata de las ciudades) es también inmenso y desmesurado. En el siglo XVI, ninguna región del mundo ofrecía tan poderosa red urbana. París y Londres están todavía en los umbrales de su modernidad. Las ciudades de los Países Bajos y de la Alta Alemania (éstas tan iluminadas por los reflejos del Mediterráneo, y aquéllas animadas económicamente por los mercaderes y los marinos meridionales), y más al norte, las ciudades laboriosas pero pequeñas de la Hansa; todos estos centros urbanos, por muy bellos o animados que fuesen, no formaban, con todo, conjuntos urbanos tan densos y complejos como los del mar interior, donde las aglomeraciones urbanas se sucedían en guirnaldas interminables, donde no faltaban los grandes centros: Venecia, Génova, Florencia, Milán, Barcelona,

Sevilla, Argel, Nápoles, Constantinopla, El Cairo. Estas tres últimas ciudades estaban incluso superpobladas; Constantinopla, según se dice, contaba a la sazón 700 000 habitantes,⁸ es decir, el doble que París y cuatro veces más que Venecia. Y a esta lista habría que añadir el cortejo de ciudades menores que también participaban en el juego general de los cambios y tenían bastante más importancia de lo que permite suponer su número de habitantes. Quizá la animación y la actividad aventurera de las pequeñas ciudades mediterráneas hagan comprender por qué el Extremo Oriente, que contaba con ciudades aún más populosas y más pletóricas de hombres que las metrópolis del Mediterráneo, no poseía, en realidad, una red tan dinámica de vida humana. Estas ciudades limitábanse, a menudo, a aglutinar enormes masas de hombres, pero no estaban animadas por el movimiento de una verdadera urbe; eran, si se quiere, el exponente de la superpoblación de Asia, más bien que el de su organización económica.⁹

El Mediterráneo es una región de ciudades: verdad banal y mil veces repetida que nosotros no descubrimos, pero que debemos repetir y enlazar con todas sus consecuencias. El orden de las rutas y el de las ciudades es, por excelencia, el orden humano del Mediterráneo. Todo lo domina. Por muy modesta que sea, la agricultura desemboca siempre en la ciudad, y con mayor razón cuando es de gran aliento. A causa de las ciudades, la vida de los hombres se desenvuelve a un ritmo más precipitado que el requerido por las condiciones naturales. Gracias a aquéllas, las actividades comerciales predominan sobre todas las demás... Toda historia, toda civilización del mar, es obra suya. Tiene razón Ferdinand Lot¹⁰ cuando, en contra de Émile-Félix Gautier, atribuye a las ciudades hasta las mismas invasiones musulmanas. Todos los caminos van a aquéllas. La historia del Mediterráneo ha resultado, con frecuencia,

determinada por el triunfo de una ruta, de una ciudad, a expensas de otra ruta y de otra ciudad, incluso en el siglo XVI, cuando todo parece pertenecer, aunque todavía no pertenece, a los grandes imperios y a los Estados territoriales.

Las rutas nutricias

Las rutas del Mediterráneo son, en primer lugar, las del mar, establecidas principalmente, ya lo hemos dicho, a lo largo de las costas.¹¹ Vienen a continuación las múltiples rutas terrestres: unas, bordeando el litoral, de puerto en puerto, como esa interminable sucesión de rutas, carreteras y caminos estrechos y malos que van sin interrupción de Nápoles a Roma, a Florencia, a Génova, a Marsella y de allí al Languedoc y el Rosellón, a la ruta litoral de España, a Barcelona, a Valencia y Málaga... Otras, que corren perpendiculares al litoral, como las vías naturales del Nilo o del valle del Ródano, como los caminos que conducen a los Alpes, o las pistas caravaneras que llevan de Alepo al Éufrates, o del África Menor al Sudán. Y hay, además, las numerosas rutas ístmicas, como las llamó Victor Bérard; por ejemplo, la ruta sur-norte que de Siria atraviesa por la puerta de Cilicia y pasa por el Tauro, surca Anatolia y llega a Constantinopla directamente por Eskischir o rodeando por Ankara; o las vías transversales de los Balcanes, orientadas en general de este a oeste, de Salónica a Dirraquio, a Valona o a Cattaro, de Uskub a Ragusa, de Constantinopla a Spalato (ya tendremos ocasión de referirnos a la brusca expansión económica de esta última ciudad en las postrimerías del siglo XVI). O esa serie de caminos del Adriático al mar Tirreno, que cruzan de un lado a otro de la barrera italiana: la ruta de Barletta a Nápoles y Benevento, la más importante de estas rutas transversales en el sur (por el puerto de Ariano),¹² o, más al

norte, lo que podría llamarse el eje comercial toscano —de Ancona a Florencia y a Liorna— y el eje genovés de Ferrara a Génova. Y, para terminar, más al oeste, las transversales españolas de Barcelona al golfo de Gascuña, de Valencia a Portugal, de Alicante a Sevilla. Pero téngase en cuenta que estas rutas del istmo poseen con frecuencia varios caminos a la vez. Así, entre Lombardía y Romaña por un lado, y Toscana por otro, los viajeros de la época pueden elegir entre ocho itinerarios, todos difíciles, dado que todos franquean los Apeninos; el más cómodo, el único accesible a la artillería, era el más meridional, el de Rímini, por el valle de la Marecchia, hasta Arezzo y Sansepolcro.¹³ Para que la enumeración sea completa bastará añadir las rutas fluviales, que a menudo se hallan en la periferia del mundo mediterráneo; por ejemplo, los ríos navegables de la planicie del norte de Italia, el Adigio, el Po y sus afluentes, el Adda, el Oglio y el Mincio;¹⁴ los ríos “rusos”; los cursos de agua de Portugal; el Guadalquivir hasta Sevilla y por encima de Sevilla, hasta Córdoba;¹⁵ el Nilo, cuya enorme masa de agua dulce llega hasta más allá del delta “totalmente enturbiado y amarillento”¹⁶ en pleno mar. Y río auténticamente mediterráneo, el Ebro, con sus barcos de fondo plano que llevan viajeros y trigo aragonés hasta Tortosa, y el último tramo de algunos de los ríos valencianos y granadinos.¹⁷ En Italia, el Bajo Tíber, abierto hasta Roma a las embarcaciones del mar, surcado por curiosas barcas fluviales con gobernalle lateral y las dos puntas levantadas que permiten, como si fueran escaleras, desembarcar en las escarpadas márgenes del río.¹⁸

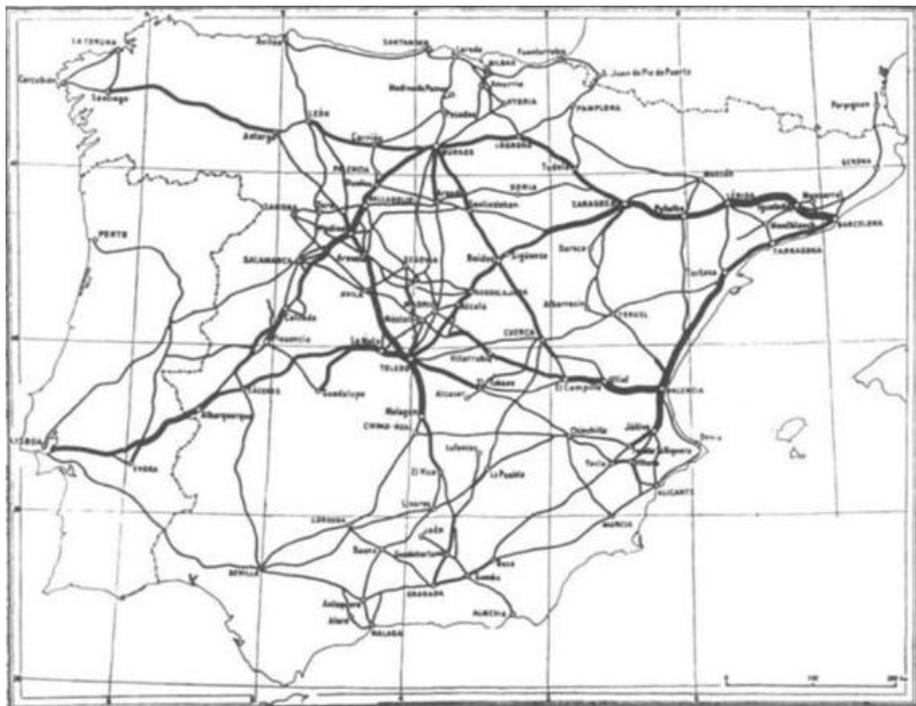


FIGURA 23. Red de las carreteras de la península ibérica en 1546.

Según el libro de Gonzalo Menéndez Pidal, *Los caminos en la historia de España*, 1951. Las carreteras están representadas por líneas de trazos más o menos gruesos de acuerdo con el número de veces que aparecen mencionadas en la guía del valenciano Juan Villuga (Medina, 1546). De esta “ponderación” se puede deducir que Toledo era el centro de todo el tráfico y, en consecuencia, la ciudad más heterogénea de la Península. Otras importantes encrucijadas: Barcelona, Valencia, Zaragoza y Medina del Campo. La hora de grandeza de Madrid, capital a partir de 1556, no había sonado aún.

ciudades y los Estados decaen o florecen con ella. Muy justificadamente todas las grandes explicaciones históricas han hecho hincapié en las catástrofes y los accidentes en estas rutas. Para Arthur Philippon,²² la navegación directa abierta a partir del siglo III a. C, en la cuenca oriental, arruinó los países griegos, privándolos de los beneficios de las escalas. En las postrimerías de su grandeza, Roma declinó al perder sus rutas en beneficio de las del Cercano Oriente, por donde se fugaban los metales preciosos —así se decía antes—, o como consecuencia de la gran actividad del eje comercial Danubio-Rin —así se sostiene hoy —, en detrimento del movimiento general del mar.²³ Tan pronto como este mismo movimiento general se puso al servicio del islam, en los siglos VIII y IX, el centro de gravedad del total de las fuerzas mediterráneas se desplazó, y el Occidente cristiano vióse privado de la red nutricia de las rutas y los caminos del mar o dependientes de él. Finalmente, para circunscribirnos aproximadamente a la época de nuestro libro, los grandes descubrimientos, al abrir las lejanas rutas del Atlántico y del mundo, uniendo el océano Atlántico y el océano Índico por una vía marítima continua, tomaban por la retaguardia las vivas rutas del Mediterráneo, asestando un rudo golpe a todo este mar y empobreciéndolo. En mayor grado aún que cuando escribí la primera edición de este libro estoy convencido de la importancia de estas comunicaciones. Forman la infraestructura de toda historia coherente. Pero nos encontramos con difíciles problemas al tratar de determinar el papel preciso que desempeñaron.

Arcaísmo de los medios de transporte

Desde 1550 a 1560, no parece a primera vista que se haya producido ninguna gran revolución en los transportes

marítimos y terrestres; siguen navegando los mismos barcos, circulan los mismos convoyes de bestias de carga, los mismos vehículos rudimentarios; son idénticos los itinerarios e idénticas las mercancías transportadas. Mejoraron los caminos y la navegación, la velocidad y la regularidad de los correos, bajó el coste de los transportes, pero ninguno de estos cambios alcanzó nunca dimensiones revolucionarias. La prueba de ello la tenemos, indudablemente, en que las pequeñas ciudades sobrevivieron a las muy numerosas transformaciones políticas y económicas del siglo; las pequeñas ciudades, es decir, las paradas secundarias. No subsistieron, como creía Stendhal, porque las grandes ciudades, por rara bondad de corazón o por amplitud de espíritu, dejaron que las pequeñas siguiesen viviendo y cumpliendo sus destinos. Si las pequeñas ciudades no fueron exterminadas, se debió a que supieron defenderse oportunamente, y, sobre todo, debido a que las grandes ciudades no podían prescindir de ellas, pues no podía viajar a lo largo de las rutas sin cambiar de tiros en los relevos y sin albergarse en alguna parte. La vida de estos lugares de parada está unida a la aritmética de las distancias, al promedio de la velocidad a lo largo de las rutas y de las travesías marítimas, realidades todas ellas que no han cambiado apenas en un siglo todavía mal pertrechado desde el punto de vista técnico, en el que seguían utilizándose las viejísimas rutas (todavía en pleno siglo XVI se sigue viajando por las calzadas de los tiempos de la grandeza romana),²⁴ y sólo se conocían los barcos de escaso tonelaje (los gigantes de los mares no desplazaban, ordinariamente, más de 1 000 toneladas), y se recurría con mayor frecuencia a los servicios de las bestias de carga que a los vehículos.²⁵ Éstos se conocían ya en el siglo de Felipe II, pero su progresión es tan lenta que resulta insignificante, si realmente la hubo, entre 1550 y 1600. Pensemos que todavía en 1881 los

carruajes eran desconocidos en Marruecos;²⁶ que en el Peloponeso no aparecieron hasta el siglo XX, y que su empleo supone siempre una revisión, la creación de rutas, es decir, casi una revolución, como lo dice Cvijić refiriéndose a la Turquía del siglo XIX.²⁷

Así pues, no nos anticipemos: en el siglo XVI, España no era aún el país de las diligencias, con sus pintorescos arcos de mulas tintineantes de campanillas; ni Italia el país de los *vetturini*, los célebres carricoches de la época romántica. Aquí y allá empezaban a verse los vehículos (algunos perfeccionados, otros todavía primitivos) tirados por caballos, por mulas, por bueyes o por búfalos. Los vehículos rodaban por el Estambul, en la campiña de Brouse,²⁸ en el Constantinois (como lo señala León el Africano),²⁹ en la ruta del Brennero,³⁰ por casi toda Italia. Las pipas de vino se transportaban sobre ruedas en las cercanías de Florencia;³¹ Cervantes se burla de los cocheros de Valladolid,³² y, cuando el duque de Alba invadió Portugal en 1580,³³ se aseguró numerosos “carros” para los servicios de su ejército. El traslado de la corte de Felipe III de Valladolid a Madrid, en 1606, se lleva a cabo recurriendo a carros tirados por bueyes.³⁴ Los vehículos, pues, cumplían su cometido cerca de las ciudades y a la retaguardia de los ejércitos, que exigían transportes en masa. Pero ¿qué ocurría en otros lugares? Cuando en 1560 se proyectó hacer llegar hasta Nápoles el trigo de la Apulia por tierra y no por mar —como se acostumbraba, hasta entonces, a causa de la larga e incierta circunnavegación de la Italia meridional— se pensó que haría falta establecer una línea de carretas entre la ciudad y la región productora —tal era el proyecto de Madrid—, haciendo para ello transitables los caminos de la Apulia. Dice la misiva de Felipe II al duque de Alcalá, virrey de Nápoles: “Procurar de adereçar los caminos que vienen de Pulla cerca de Asculi”.³⁵ Finalmente, y aquí era donde

queríamos llegar, estos caminos serían puestos en buenas condiciones “de manera que pudiéndose carretear como se hace en Alemania y otras partes, se trayga el trigo por ellos a Nápoles”.³⁶ Como se hace en Alemania: faltaba mucho, pues, para que los vehículos sean de uso general en el sur de Italia. Para que reinen allí a la moda de Alemania, aunque ya a fines de siglo tomaron posesión, al parecer, de la ruta transversal de Barletta a Nápoles,³⁷ que documentos oficiales de 1599 y 1603³⁸ califican como imperfecta, y aún no terminada, a pesar o tal vez a causa de los proyectos de la ciudad pontificia de Benevento, ansiosa de apoderarse del tráfico por dicha ruta. Incluso en Francia son poco numerosas las rutas carrozables existentes a fines de siglo.³⁹

En espacios enormes, la primacía seguía correspondiendo a la bestia de carga. En los siglos XVII y XVIII, la red de caminos del Imperio otomano, que era la admiración de Europa, estaba formada por estrechas cintas pavimentadas de un metro de ancho para los jinetes y, a ambos lados, las calzadas para los rebaños y los peatones, que duplicaban su anchura.⁴⁰ Pero, al parecer, por estas vías casi no circulaba ningún vehículo.

¿Aumenta la importancia de las rutas terrestres hacia el año 1600?

Sin embargo, y pese a todo, el tráfico continúa su ir y venir por estas rutas tan deficientes, y lo que es más, aumenta de volumen a finales del siglo XVI. Causa y consecuencia de este auge se produce un aumento bastante general del número de mulas, al menos en las penínsulas europeas; en España, donde un agrónomo contemporáneo de Carlos V, Alonso de Herrera,⁴¹ considera el hecho como una lamentable calamidad; en Italia, principalmente en Nápoles, donde, para salvar la cría del caballo

—que era un animal de guerra— hubo necesidad de prohibir a los ricos, bajo amenaza de las más severas penas, que engancharan mulas a sus carrozas;⁴² en Chipre, donde en 1550 la cría de mulas y muleros provocó una catastrófica disminución del número de caballos;⁴³ en Andalucía, donde se hicieron necesarias draconianas medidas para proteger a éstos;⁴⁴ finalmente, en los Balcanes, donde después de la guerra turco-imperial de 1543-1606 los cristianos se apoderan, entre el botín de guerra, de gran cantidad de muleros.⁴⁵ Haedo señala que un moro viajó de Argel a Cherchell a lomo de mula,⁴⁶ y, en 1592, Sicilia envió acémilas para los trabajos de La Goleta.⁴⁷

Esta historia merecería por sí sola una investigación; el hecho es que desde entonces —siglo XVI— la victoria del ganado mular es indudable, aunque haya sido vehementemente combatida por los gobiernos en aras de las necesidades de la guerra. Parece que en el Mediterráneo la multiplicación de los caballos (de labor y de tiro) tuvo la misma importancia que en la Inglaterra isabelina.⁴⁸ La mula no es solamente un instrumento agrícola, como lo explica Herrera detalladamente con referencia a España; es también un maravilloso animal de transporte, sufrido y resistente. Rabelais, que por todo se interesaba, lo apunta en el Libro Cuarto: “mulas, bestias muy poderosas y poco delicadas, más resistentes al trabajo que las demás”. Herrera calcula que en España se utilizaban 600 000 mulas para el trabajo y 400 000 para la “caballería”,⁴⁹ esto es, para el transporte. Con un poco de imaginación podemos comparar este triunfo del transporte a lomos de mula con lo que luego ocurriría, en el siglo XVIII, en la América hispanoportuguesa, donde el hombre conquistó un espacio sobrehumano por medio de interminables caravanas de mulas.

Y surge otro interrogante: ¿serán las mulas las responsables

del incremento del tráfico terrestre a expensas del marítimo?

Erbalunga, gran burgo marino del cabo Corso, edificado a medias sobre las aguas, era casi una pequeña ciudad en la época en que su misión consistía en asegurar la circunnavegación del cabo con algunos veleros de carga. En el siglo XVII se abrió una ruta hasta el arranque mismo del cabo, y esta vía terrestre, que era más corta, prevaleció rápidamente sobre las largas rutas marítimas. Desde entonces, Erbalunga decayó rápidamente.⁵⁰ Si fuera necesario, este minúsculo ejemplo nos pondría en guardia contra la creencia tan general de que las rutas marítimas vencen siempre sobre las terrestres. Esto no es verdad para las noticias y las cartas, que se transportaban generalmente por correos terrestres; sólo a título excepcional se recurría a la vía marítima. Y tampoco era verdad en lo tocante a las mercaderías más valiosas, porque los transportes por tierra (transportes de lujo, sin duda) entraban dentro de sus posibilidades. Así vemos que, a finales del siglo XVI, las sedas en bruto de Nápoles llegaban *por tierra* a Liorna, desde donde se despachaban también *por tierra* hacia Alemania⁵¹ y los Países Bajos.⁵² Entre 1540 y 1580,⁵³ las telas de Hondschoote llegaban también por tierra a Nápoles, donde más de sesenta casas especializadas en este comercio se ocupaban en redistribuirlas. Finalmente, en el Mediterráneo oriental se advierte muy a finales del siglo un predominio manifiesto de la ruta terrestre en detrimento del mar. Ragusa, que durante todo el siglo XVI había vivido de cien comercios marítimos distintos, unos próximos y otros lejanos (entre éstos figuró durante mucho tiempo el del Mar Negro), renuncia a este tráfico en los últimos años del siglo y se repliega al mar Adriático. No es que los cueros y las lanas de los Balcanes hayan cesado de afluir a Ragusa; lo que ocurre es que a partir de ese momento vendrán del gran centro de Novi-Bazar por los caminos terrestres. Éstos habían remplazado las rutas marítimas.

En el siglo XVII, igualmente, la fortuna esplendorosa de Esmirna,⁵⁴ en la extremidad terrestre del Asia Menor, debe interpretarse, en parte, como una victoria de las rutas terrestres. Esmirna atrajo hacia sí, por aquel tiempo, una parte del tráfico nutricio de Alepo (principalmente, el que procedía de Persia), quizá porque pudo desplazar más hacia el oeste el punto de partida del intercambio marítimo con el Occidente.

Este mismo desplazamiento explica la aventura de Spalato que mencionan algunos eruditos venecianos porque guarda íntima relación con ciertos incidentes con Turquía, aunque, por lo demás, no figure en la gran historia.⁵⁵ Venecia poseía sobre la *altra sponda* en la región balcánica, una serie de vigías y de ciudades, y dos útiles conexiones comerciales: una, en dirección a Cattaro, por donde se organizaba en invierno el servicio del correo con Constantinopla y Siria; otra, hacia el estuario del Narenta, fuera de las posesiones de la señoría, desde donde multitud de pequeñas embarcaciones conducían a Venecia las mercaderías que las caravanas llevaban hasta aquel estuario: lanas, cueros y ganado de la península de los Balcanes. Lo que, a partir de 1577, y más aún, de 1580, incitó a tomar en consideración los proyectos de Michel Rodríguez, judío instalado en Venecia, famoso por su inteligencia comercial, fue, seguramente, que el comercio entre el Narenta y Venecia se puso en peligro por la piratería de los uscoques, y, más tarde, por la competencia de Ragusa y de Ancona, que, sin hacer caso del monopolio que reclamaba para sí Venecia, se adueñaron regularmente de la línea Narenta-Venecia. Los proyectos de Rodríguez tendían a habilitar a Spalato —ciudad hasta entonces despoblada, aunque provista de un excelente puerto y unida al interior balcánico— como punto de escala y la organización de convoyes protegidos, de Spalato a Venecia. Los proyectos no se realizaron antes de 1591, debido a la oposición de un

prestigioso senador, Leonardo Donato, enemigo de las empresas azarosas o que parecían serlo; eso es, al menos, lo que dice Nicolò Contarini, y parece muy posible que sea verdad. Piénsese también que en Venecia no se sintió la urgente necesidad de recurrir a este expediente hasta 1591.

Una vez adoptada esa solución, las consecuencias, muy considerables, no tardaron en hacerse sentir. Los venecianos construyeron en Spalato una ciudad nueva: aduanas, almacenes y hospitales para la cuarentena, “pues las epidemias no pueden ser más frecuentes en el país turco”. Repararon también los muros y las fortificaciones de la ciudad. Por su parte, los turcos vieron con buenos ojos los caminos que iban a Spalato y establecieron fechas fijas para los viajes, a fin de que los mercaderes pudieran hacerlos en grandes grupos, “lo que llaman caravanas”, cree necesario añadir Contarini. Inmediatamente surgieron la abundancia y la riqueza en la escala dálmata: con las posibilidades del mar abiertas ante sí, la ruta terrestre atrajo lejanísimas mercancías. De Siria, de Persia y de las Indias, llegaban por mar mercaderías a Spalato, meta de las largas navegaciones continentales. Ello provocó una revolución en los sistemas de comunicaciones. Dice Contarini: “Así, de Spalato a Venecia se veían llegar[...] sedas, perfumes de diversas clases, tapices, ceras, lanas, pieles, camelotes (*cambellotti*), telas de algodón y todo lo que producía o fabricaba para su uso el hombre de los países orientales”.⁵⁶ En sentido inverso, Venecia enviaba por la misma ruta sus brocados de oro y plata. Grandes galeras mercantes (más cortas y más planas que las que antes hacían el viaje de Venecia a Southampton,⁵⁷ pero bien protegidas contra los barcos de los uscoques) asegurarán el corto tráfico marítimo en los dos sentidos entre Spalato y Venecia.

Los competidores y adversarios de Venecia supieron desde entonces que para combatirla había que luchar contra Spalato.

Desde el verano de 1593, los ragusinos, que hacían la competencia a los venecianos a lo largo de la nueva ruta, emprendieron una campaña de descrédito contra los venecianos cerca de los turcos. Al embajador enviado por ellos cerca del pachá de Bosnia en mayo de 1593, le recomendaron que denigrase la empresa, “*di biasmarla*”, y explicase que “el único fin y el único destino de los venecianos era atraer hacia esta escala a los turcos y a otros barcos del gran señor, con el fin de poder apoderarse de ellos en caso de guerra...” En 1596,⁵⁸ mientras ocurrían los turbios incidentes de Clissa (pequeña plaza turca de la que por traición se apoderaron los uscoques y que los turcos recuperaron con bastante rapidez, pero a costa de inmovilizar allí grandes medios que les habrían sido necesarios en el norte para luchar contra los húngaros), en el momento en que los imperiales y el papa trataban de arrastrar a Venecia a la guerra contra el turco, y en que se producían múltiples dificultades en los dominios venecianos de Dalmacia a causa de aquella guerra —la de Clissa—, el conde de Olivares, virrey de Nápoles, intrigó para producir una sublevación en Spalato... Este año de Clissa ocasionó en Venecia buen número de inquietudes, y mil inconvenientes al puerto de escala de Spalato. Nada puede revelar mejor lo importante que era para Venecia el apoderarse de la ruta del comercio terrestre con Levante.⁵⁹

Nos encontramos ante una relación destinada a perdurar, no ante un éxito fugitivo. Spalato se convierte en el centro de operaciones en todo lo referente a las relaciones entre Dalmacia y Venecia, relaciones acerca de las cuales contamos con algunas indicaciones estadísticas: un promedio de 11 000 *colli* de mercancías se despachan anualmente entre 1586 y 1591; 16 460 de 1592 a 1596;⁶⁰ 14 700 de 1614 a 1616; 15 300 de 1634 a 1645.⁶¹ Evidentemente, esos *colli* (palabra que significa simplemente fardos grandes) no se pueden aceptar como unidad

regular de medida; también es evidente que el tráfico propio de Spalato no ha sido adecuadamente separado del volumen total de los tráficos dálmatas en dirección a Venecia; aunque los *Cinque Savii* mencionan, en julio de 1607, 12 000 balas [*balla* = *collo*] de mercancías sólo para el puerto de Spalato, “además de sumas de dinero contante”, *oltre li contadi in bona suma*.⁶² Los documentos cuentan por centenares los caballos de las caravanas y muy pronto llegan los mercaderes a Venecia en tropel: algunos incluso vienen de Brouse;⁶³ los hay armenios, judíos, griegos, persas, valacos, personas de *Bogdiana* y de Bosnia.⁶⁴ Tanto el cuidado que se tomará Venecia en defender estos enlaces próximos, por ejemplo durante la peste que azotó a Spalato en el verano de 1607,⁶⁵ como el fortalecimiento de un comercio en dirección a Moreanos, indican que la conexión con los Balcanes se ha estabilizado y, dejando de ser un expediente, se convierte en una solución permanente.

En cuanto a las causas exactas de esta captura, gran parte de la responsabilidad recae sobre la piratería de los uscoques, cristianos y musulmanes; ya hablaremos de la agresiva y creciente actividad de los corsarios mediterráneos en las postrimerías del siglo. Nicolò Contarini lo asegura en su historia: el auge de la piratería en las aguas del Mediterráneo determinó el florecimiento de Spalato.⁶⁶ Pero, aunque los corsarios fuesen la causa principal de ello, no fueron la única. La creciente e insólita preferencia por la ruta terrestre —“*cosa non più usata*”, dice el mismo Contarini— puede y debe tener, además, otras causas. Plantea ante nosotros una cuestión de precios de coste y coyunturas comerciales en un momento en que todo anda trastornado, con el encarecimiento de los precios y posiblemente por el enorme aumento del tráfico. ¿Precios de coste? La seguridad ha tenido que representar aquí su parte, como veremos a fines de siglo, por la incidencia de la prima del

seguro marítimo, que tan desventajosa resultaba para los navíos venecianos, pese a sus tripulaciones mal pagadas y sus fletes de bajo costo.⁶⁷ ¿Deberíamos considerar la posibilidad de que en el territorio turco fuese bajo el precio de los transportes por caravana, al tratarse de una región donde los efectos de la subida general de precios se sintieron mucho más tarde que en Occidente?⁶⁸ Este es el factor que nos hacen entrever nuestros colegas los historiadores turcos.⁶⁹ En cualquier caso, poseemos pruebas, correspondientes al final del siglo y a principios del siguiente, de un aumento de las actividades por las vías terrestres en los Balcanes. En lo que se refiere al tránsito de Ragusa, ciertos documentos mercantiles de 1590-1591 (precisamente en vísperas del florecimiento de Spalato)⁷⁰ revelan la actividad de los tráficos con el interior; así lo evidencia también la construcción, junto a la ciudad, de un nuevo bazar para los mercaderes turcos. Y en 1628 se provee, en un extremo del puerto, un edificio de cuarentena más espacioso.⁷¹ Este detalle, insignificante en sí, sugiere, sumado a otros, que estos contactos por tierra han eliminado o, al menos, reducido las paradas en Siria y Egipto y los largos viajes de transporte marítimo entre el este e Italia; han acentuado también el movimiento hacia el oeste de los mercaderes y mercaderías del Levante. En Venecia, el *Fontico dei Turchi*, en San Giovanni Decollato, data de 1621.⁷² También Ragusa ve afluir a ella mercaderes judíos y turcos.⁷³ Si el siglo XVII conoce una recrudescencia de la peste, especialmente en Italia, y según Iorjo Tadić también en los Balcanes,⁷⁴ hay posiblemente una relación de causa y efecto entre esta recrudescencia y la renovación de los transportes por tierra.

El problema intrínseco de la ruta terrestre

El aumento del tráfico en las rutas de los Balcanes presenta en sí problemas de la mayor relevancia. Problemas que lo son, a la vez, de estructura a la larga y de situación inmediata. Estos problemas se perfilan con claridad a finales del siglo XVI, pero ya existían desde mucho antes y continuaron presentándose mucho después. La competencia entre diferentes medios de transporte es tema de todas las épocas. Pero nosotros, los historiadores del primer periodo moderno, hemos cometido el frecuente error de creer que todo mar o río descalifica automáticamente a la ruta terrestre y se adjudica la prioridad; suponemos que todo camino terrestre confrontado con la competencia de una vía acuática está condenado infaliblemente a desaparecer o a declinar. Pero la realidad demuestra que tanto los vehículos como los animales de carga son muy resistentes cuando se trata de soportar la competencia y que no es tan fácil como pudiera parecer eliminarlos.

Es innegable, por poner un ejemplo, que el istmo alemán debe su prosperidad, entre otras causas, y a partir del siglo XV, al aumento de la velocidad y la modernización de los vehículos con ruedas. Renée Doehaerd sostiene incluso⁷⁵ que la fortuna *terrestre* de Amberes a fines del XV y comienzos del XVI es el resultado de una determinada política de control del tráfico rodado, gracias al cual esta ciudad tuvo acceso al intenso ir y venir de mercancías que ocurría en Alemania y, más allá, en Italia y Polonia... Esta prosperidad de Amberes contrasta radicalmente con la prosperidad *marítima* de Brujas en los siglos precedentes, simple etapa hacia el norte del triunfante navegar de los navíos mediterráneos. Resulta evidente que entre la Europa del Norte y la mediterránea, las rutas marítimas y las rutas terrestres compiten y coexisten unas con otras; la distribución de las mercancías por transportar se hace por lo general, si no siempre, del siguiente modo: lo pesado y barato,

para unas, y lo ligero y precioso, para otras,⁷⁶ operando todo este vasto sistema sobre un tablero inmenso, más amplio pero más fácil de observar que el de los Balcanes. No creo, actualmente, como creía cuando la primera edición de este libro, que la ruta atlántica y la *invasión* de las naves nórdicas —de todo esto volveremos a hablar más adelante— hayan desvalorizado en el acto, a finales del siglo XVI, y de una vez para siempre, las grandes rutas alemanas y francesas que se encaminan al Mediterráneo. En su libro sobre la firma de Amberes de los Della Faille, Wilfrid Brulez⁷⁷ nos ofrece la evidencia de lo que acabamos de afirmar. En su comerciar con Italia, de 1574 a 1594, la firma de los Della Faille ha preferido nueve veces de cada diez las rutas de los Alpes a las del mar. No es pequeña cosa que hayan mostrado su preferencia por aquéllas en lugar de éstas, considerando que basta echar un vistazo a las cifras para comprender que la elección estaba dictada por el más estricto interés. No es que la ruta terrestre estuviera exenta de desventajas —que las tenía—, pero era relativamente segura, y la media de beneficios que procura (16.7%) supera a la que da la larga ruta marina (12.5%), con fluctuaciones enormes que van de 0 (o, para ser más precisos, de un balance negativo) a 200%. La ruta terrestre resulta mucho más regular (con un beneficio máximo del 30%).

Este ejemplo particular se refiere naturalmente a mercancías de lujo. No hay evidencia alguna de que si hacemos una comparación de conjunto entre la ruta del Atlántico y los caminos transversales que cruzan Europa de norte a sur, resulte que por aquélla se movían (o no) más mercancías que por éstos (seguramente sí en cantidad de peso, pero ya es más dudoso si en valor). En todo caso, la ruta terrestre mantiene su actividad tanto en los itinerarios de Estambul a Spalato, como en los de Hamburgo a Venecia, o de Lyon a Marsella. Posiblemente sólo

a partir del siglo XVII la vía marítima vence a la terrestre, gracias al empuje de los navíos del norte, la generalización de los seguros marítimos y la constitución, en el norte, de poderosas firmas comerciales.

Estas consideraciones generales tienen su importancia, pues si bien no nos resuelven los problemas del Mediterráneo, arrojan, por lo menos, alguna luz sobre ellos.

El doble testimonio de Venecia

De todo lo dicho podemos concluir con certeza que, durante la segunda mitad del siglo XVI, se produjo un incremento de los tráficos terrestres y que algunas de las antiguas rutas, que habían sido abandonadas, volvieron a entrar en uso. Nos queda por saber lo que ocurría en aquella misma época con los tráficos marítimos. Por lo que sabemos, no experimentaron una disminución correlativa al aumento del comercio terrestre; más bien ocurrió lo contrario: parece mantenerse un cierto equilibrio entre ambos a favor del aumento general.

Podemos ilustrar lo dicho con el ejemplo de Venecia. Contemporáneamente a la aventura de Spalato, e incluso con anterioridad, se produce —eso resulta evidente— una notable reducción de la flota veneciana. Sin duda ha sido éste uno de los elementos que han llevado a hablar de la decadencia de Venecia. Domenico Sella la fecha alrededor de 1609.⁷⁸ Alberto Tenenti considera que los signos precursores se dejan ver ya a la altura de 1592. Ambos son, quizá, de un pesimismo excesivo, pues el tráfico del puerto sigue siendo idéntico en volumen hasta por lo menos el año 1625, si nos atenemos a las cifras que da el propio Sella: 1607-1610, un promedio de 94 973 *colli* (de los cuales unos quince mil aproximadamente venían de los puertos de

Dalmacia y de las rutas balcánicas); en 1625, 99 361; en 1680, 83 590; en 1725, 109 497. No hay duda de que naves extranjeras han debido compensar las deficiencias de la flota veneciana. Los estudios de Alberto Tenenti⁷⁹ han demostrado que, efectivamente, así ha ocurrido. En su libro analiza los registros de los siniestros marítimos hechos en presencia de dos notarios de Venecia: Andrea Spinelli y Giovan Andrea Catti, uno y otro especialistas en lo referente a los transportes por mar, y reuniendo entre ambos la casi totalidad de los posibles clientes. Tan pronto como se tenía conocimiento de un desastre, las partes interesadas acudían a registrar su póliza de seguro como paso previo para la consiguiente reclamación. Durante un periodo de dieciocho años cruciales (1592-1609) entre siglo y siglo, esta lista de desgracias registra más de un millar de casos, de los cuales unos 660 (es decir, casi 37 al año) corresponden a naufragios o capturas por los corsarios, y el resto a *accidentes* o desventuras más o menos graves.

Esta relación, de una amplitud francamente inusitada, establece tanto la decadencia de la marina veneciana, que ya conocemos, como el incremento del número de navíos del norte que tocan en Venecia, sea viniendo del Poniente, sea yendo allí, o bien ocupados ya en el ir y venir de los tráficos del Levante. Sin duda podemos hablar del declinar de Venecia como poder marítimo, pero no de disminución del tráfico global de su puerto, realidad que nos ocupa en estos instantes. Un pequeño detalle insólito es que el precio de los seguros continúa siendo el mismo durante todos estos años difíciles,⁸⁰ al menos hasta 1607, en lo que concierne a los navíos venecianos.⁸¹ Lo que quiere decir que ocurre una de estas dos cosas: o los astutos financieros genoveses y florentinos que controlaban los seguros de Venecia, y que constituían auténticos *lobbies*, eran ciegos a sus propios intereses y aseguraban mercancías, barcos y fletes por pura

filantropía, o hay un error en nuestros cálculos. Supongamos, y la hipótesis no carece del todo de razón, que el coste medio de los seguros sea de 5%. Para que el asegurador compense pérdidas y ganancias necesita que transcurran veinte viajes sin incidente alguno, contra uno en que se produzca un desastre total. En este cálculo, en exceso veloz, se consideran los navíos como equivalentes unos a otros y el desastre acaecido al número veintiuno como total, lo que evidentemente es simplificar demasiado: en primer lugar, porque el desastre nunca resultaba total para el asegurador puesto que éste estaba reasegurado; en segundo lugar, es propietario de toda mercancía que se pueda recuperar; en tercer lugar, si reembolsa a la víctima, se beneficia por lo general de una reducción sobre el importe total del seguro; y, finalmente, en cuarto lugar, si hay igualdad entre pérdida y ganancia, habrá entre tanto obtenido los intereses de las sumas recibidas durante todo el tiempo del seguro. Estas circunstancias complican el problema, pero no lo convierten en insoluble... En resumen, y aquí es donde queríamos venir a parar, no es en modo alguno absurdo suponer que los naufragios quedan compensados por los numerosos viajes llevados a término sin contratiempo alguno. Por 37 barcos perdidos se habían cumplido, al parecer, 740 viajes en el mismo año.⁸² De hecho, el puerto de Venecia mantiene a fines del siglo XVI una actividad mucho mayor que la calamitosa que generalmente se le supone. Es cierto que Venecia, en 1605, sólo posee 27 navíos de gran porte,⁸³ pero si la proporción entre barcos grandes y pequeños es la misma que en otras partes, podemos deducir que contaba con unos 200 navíos pequeños (la media general era de 10 pequeños por uno grande). En todo caso, en la lista del *ancorazzo* (del 1 de septiembre de 1598 al 1 de septiembre de 1599)⁸⁴ he contado 46 *marciliane*, venecianas probablemente, y también naves más pequeñas que éstas. Sin duda este *ancorazzo*

de 1598-1599 registra solamente la lista de los 200 pagos efectuados, pero cada uno de ellos se puede referir a más de un viaje, y además estaban exentas las barcas. A este respecto, una investigación afortunada y minuciosa resolvería el problema. La cuestión es la siguiente: ¿cuántos viajes puede representar uno solo de estos pagos? Pero incluso en el actual e imperfecto estado de nuestros conocimientos podemos afirmar que no obstante el aumento de la actividad de las grandes rutas de los Balcanes, es del todo falso imaginarse un Adriático y un Mediterráneo inertes, o bien perezosos o vacíos. Muy al contrario, yo creo que a finales de siglo el tráfico del Mediterráneo ha alcanzado un volumen muy importante. Pues, en caso contrario, ¿cómo explicarse la prosperidad que por entonces ha conocido la piratería? En Ragusa ha disminuido sin duda el número de naves ragusinas, pero mirando al azar los registros de la cancillería de esa pequeña ciudad aparecen un inglés, un francés de Marsella, incluso un catalán, este último, al parecer, capitán de barco.⁸⁵ Se ha producido un relevo.

No ha habido victoria de uno sobre otro en la competencia entre tráficos terrestres y marítimos; por lo menos hasta el siglo XVI. La prosperidad reinante beneficia a un tiempo a unos y otros. De lo que podemos estar seguros es de la constancia, en líneas generales, de las posiciones adquiridas por cada sistema de transporte, por lo menos en lo referente al valor relativo de las mercancías transportadas.

Venecia nos ofrece otra pequeña evidencia en lo concerniente al tema de la rivalidad entre transportes terrestres y marítimos. El azar ha querido conservarnos el registro de las balas de lana llegadas *del Poniente*, es decir, de España, desde 1508 a 1606.⁸⁶ Se hace distinción entre las balas venidas directamente por mar y las que lo han hecho por tierra, a través de los caminos transversales de Italia. La preferencia por la

primera ruta se debía a la cuasi franquicia concedida, en 1598, a toda entrada de lanas venidas directamente por mar. Los navíos holandeses se encargaron de estos transportes directos. Y sin embargo, a pesar de estas ventajas y estos navíos de primera, la ruta de tierra, por Génova, y en mayor grado aún por Liorna, no sólo se mantiene, sino que aventaja la vía competidora. ¿Por qué? La razón es fácil de adivinar. En primer lugar, la fuerza de la costumbre y los intereses creados. Sabemos que los genoveses y los florentinos poseen el monopolio de compras en España; que corre toda una línea de pagos (de hecho, una especie de crédito por control remoto) desde Medina del Campo hasta Florencia (y viceversa), como testimonia la correspondencia de Simón Ruiz;⁸⁷ que los mercaderes venecianos compran lana por el sistema de comisión, es decir, a crédito, sobre Florencia y que esta ciudad gozaba de la facultad de escoger las lanas que más le gustasen, correspondiéndole a Venecia el segundo lugar en dicha elección. El papel de intermediario representado por Venecia explica la frecuente utilización de la ruta de tierra; y es muy posible que la importancia de las cantidades totales que llegan a Venecia a finales del siglo XVI sea resultado del precoz colapso de la industria florentina de la lana, que habría liberado la materia prima.

Nos encontramos, pues, ante un excelente ejemplo, insuficiente por sí sólo, eso es evidente, para decidir la cuestión de la no elasticidad competitiva entre las dos categorías de rutas, y de la complejidad de los factores operantes. Pero se puede descubrir una permanencia estructural de las relaciones, válida como hipótesis de trabajo.

Circulación y estadística: el caso de España

Otro ejemplo, que esta vez comprende un espacio mayor, es el de Castilla, que estaba rodeada por una serie de aduanas continentales y marítimas, desperdigadas unas y otras a lo largo de las costas y de las fronteras terrestres, encontrándose algunas de estas últimas en el mismo interior del territorio castellano. Los *puertos secos* (es decir, terrestres) son los 39 puestos aduaneros en las fronteras de Navarra, Aragón y Valencia, por los que se accede a las rutas principales y secundarias de Castilla: los *puertos altos* se hallan en los confines de Navarra y Aragón; los *puertos bajos* controlan los tráficos en dirección a Valencia. Los *puertos de Portugal*, 46 en número, algunos de ellos de menor importancia, controlan los accesos terrestres a Portugal. A lo largo de las dos fronteras marítimas, en el golfo de Vizcaya y en la costa de Valencia a Portugal, se perciben, por una parte, los *diezmos de la mar*, de los que se ha apoderado la autoridad real en 1559⁸⁸ (hasta entonces habían correspondido a los descendientes del condestable de Castilla), y, por otra, los múltiples derechos aduaneros derivados del vasto complejo fiscal que es el *Almojarifazgo Mayor* de Sevilla, institución existente desde los tiempos de los reyes moros y que controla todos los accesos por mar, contando algunas veces con puestos aduaneros situados tierra adentro, pero consistiendo más frecuentemente en una serie de puertos (Sevilla, Cádiz, Sanlúcar de Barrameda, Puerto de Santa María, Málaga...). A estos derechos, que vienen de muy atrás, se suma el *Almojarifazgo de Indias*, que sólo se ejerce sobre las mercancías llegadas de Indias, es decir, de América, o sobre las que a ella se encaminan.

Así Castilla se encontraba rodeada de puestos aduaneros, representados, en Simancas, por una enorme masa de papeles y estadísticas cuyo valor ha sido puesto de manifiesto por los recientes trabajos de Ramón Carande⁸⁹ y de Modesto Ulloa.⁹⁰ ¿Nos ofrecen una balanza donde pesar las proporciones relativas

de transporte por tierra y transporte marítimo? La respuesta es sí y no; sí, considerada su relativa continuidad y su gran volumen; la vasta escala de los documentos consiente compensar los errores. No, porque el sistema fiscal castellano traba las cifras, con lo que disminuye su posible valor, y sobre todo porque esta Castilla que estamos considerando resulta más útil para el estudio del Atlántico, que dominaba la totalidad de su vida económica, que para el del Mediterráneo, al cual había dado la espalda. En cualquier caso, no buscaremos en estos documentos más que indicaciones comparativas y órdenes de magnitud.

La primera conclusión que sugieren es que esos tráficos —y los derechos aduaneros— han aumentado notablemente. 1. Si 100 representa los ingresos del *Almojarifazgo de Indias* en 1544, alcanza una media anual de 666 entre 1595 y 1604, es decir, se ha más que sextuplicado en cincuenta años, cálculo éste confirmado por los estudios de Huguette y Pierre Chaunu. 2. Si los del *Almojarifazgo Mayor* los representamos por 100 en 1525, vemos que llegan a casi 300 en 1559, a 1 000 en 1586-1592, y (valor de inflación) quizá 1 100 en 1602-1604.⁹¹ 3. Para los *diezmos de la mar*: 100 en 1561, más de 300 en 1571, 250 en 1581, 200 en 1585, un poco más de 200 en 1598. Resulta evidente que es en el sur de España donde se deja sentir, como bien se podía esperar, el gran auge marítimo del siglo. 4. Los *puertos secos*: 100 en 1556-1566, 277 en 1598. 5. Los puertos de Portugal muestran una progresión más débil: 100 en 1562, 234 en 1598; pero es cosa sabida que son los caminos por excelencia del contrabando.

Sin embargo, si se quiere medir el aumento comparado de las aduanas de tierra y de mar, es preciso, dado que las series son de longitud variable, aplicar el índice 100 al año 1560. Si hacemos así, vemos que da, en esta fecha, 38 millones de maravedises de ingresos de derechos de aduana para el tráfico

terrestre, y 115 millones para el marítimo, o sea, que la relación es de 1 a 3. Si hacemos el mismo cálculo en 1598, nos da 282 millones de maravedises contra 97: se mantiene, pues, la relación de 1 a 3. De modo que, según todas las apariencias, nada había cambiado estructuralmente en la relación de las circulaciones castellanas en el curso de la segunda mitad del siglo XVI. Habían avanzado al mismo ritmo, siguiendo curvas muy semejantes, para hablar con el lenguaje de las gráficas. Esto nos proporciona una evidencia mayor que la suministrada por los anteriores ejemplos de que hay un cierto equilibrio entre ambas circulaciones consideradas frente a frente: en conjunto variarán muy poco sus proporciones relativas.

A la larga el problema es doble

No se puede llegar a conclusiones, y mucho menos se puede generalizar partiendo de unos cuantos ejemplos particulares dispersos en el tiempo y el espacio. Toda solución en este terreno —en el que la investigación persiste en averiguar no tanto el volumen exacto de cada una de estas circulaciones, como la manera en que evolucionan o parecen evolucionar la una respecto a la otra— procedería sólo de una investigación que trabajase sobre un periodo de tiempo mucho más amplio que los 50 años a los que se limita este libro: sería cuestión de considerar varios siglos, al menos del XV al XVII o al XVIII, y que no se limitase únicamente al Mediterráneo, por muy vasto y diverso que éste sea. La seductora hipótesis de Hermann van der Wee⁹² limita muy bien el área de la cuestión. Sugiere que en el siglo XV se produjo en Europa y el Mediterráneo, de Venecia a Brujas, un incremento del volumen de la navegación; y sólo a la altura del siglo XVI este impulso exterior dio vida a una economía *transcontinental* que llevó las rutas de tierra y las

marítimas a desarrollarse al mismo ritmo. Con el siglo XVII, las áreas donde la vida económica prosperó o continuó prosperando se limitaron predominantemente, una vez más, a las zonas costeras, y sólo a partir del siglo siguiente el conjunto de transportes —tierra y mar— reemprenderá su avance simultáneo.

En este aspecto considero muy posibles grandes fluctuaciones. Y en todo caso, nos pueden servir de marcos problemáticos en los que encajar nuestras investigaciones. Nuestro siglo —el XVI— moverá simultáneamente sus piezas en dos tableros. Podemos aceptar como regla general *a priori* el hecho de que todo aumento experimentado por el tráfico terrestre deberá ir acompañado *grosso modo* del equivalente progreso del marítimo, y viceversa. Sólo en el siglo XV, con los navíos italianos, predominará la ruta marítima, y lo mismo ocurre en el XVII, esta vez con navíos holandeses. Si dicha hipótesis es correcta, deberá resultar confirmada por las hipótesis locales. Pero es muy poco probable que estos ritmos se produzcan ineludiblemente en todas partes y al mismo tiempo. La época de la supremacía holandesa no suprime automáticamente la actividad, ni siquiera la posibilidad de incremento, de ciertas rutas terrestres. En los registros de los *Cinque Savii*⁹³ y con fecha de 8 de mayo de 1636 podemos leer *che molte mercancie che venivano per via di mare habbino preso il camino di terra da Genova a Livorno*. De modo que, a la altura de 1636, los caminos terrestres se mantienen cara a cara con los marítimos. No deberíamos aceptar nunca las grandes teorías simplificadoras, si no presentan pruebas evidentes que las hagan buenas.

II. LA NAVEGACIÓN: TONELAJES Y CIRCUNSTANCIAS CAMBIANTES

Sabemos los nombres, tonelajes aproximados, cargas e itinerarios de miles de navíos del Mediterráneo. Pero no resulta tarea fácil poner en orden y concierto todos estos múltiples testimonios. Espero que el lector sabrá perdonarnos por haber abordado el problema desde diferentes ángulos, y en primer lugar, por haber extendido tan ampliamente el campo cronológico de la observación, yendo con frecuencia del siglo XV al siglo XVII; en segundo lugar, por tratar el Atlántico a la par del Mediterráneo. Las razones que nos han llevado a estas inesperadas actitudes irán emergiendo a lo largo de lo que a continuación exponemos. Para comenzar se impone la presentación de tres o cuatro reglas generales, por el valor que ofrecen de clarificación del problema.

1. *La navegación por el Mediterráneo no es fundamentalmente diferente de la navegación por el Atlántico.* Difieren las prácticas, el precio de los seguros y los intervalos entre viaje y viaje, pero los instrumentos que se usan y el barco de madera movido por los vientos presentan las mismas limitaciones técnicas. No puede exceder de un cierto tamaño, de un determinado número de tripulantes, de una cierta superficie de vela ni de una determinada velocidad. Otra característica unificadora: apenas aparece un nuevo tipo de nave en el Atlántico, vemos muy poco después otras del mismo tipo navegando por el Mediterráneo. Incluso en Venecia, cuyos navíos poseen características propias, y que tan reacia es a introducir cambios en ellos, hay carabelas desde los tiempos de juventud de Marino Sanudo, es decir, desde finales del siglo XV, y galeones y *bertoni* desde mucho antes de finales del XVI. Incluso los turcos usaban en esta época galeones de tipo oceánico,⁹⁴ *navis gravis*, *navis oneraria*, los más pesados de los navíos mercantes, explica Schweigger, un viajero alemán que los ha visto en Constantinopla y otros lugares en 1581.⁹⁵

2. *Tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo existe un aplastante predominio de las naves de pequeño tonelaje.* Capaces de cargar rápidamente, se hacen a la vela aprovechando el primer golpe de viento; proletarios del mar, venden, por lo general, sus servicios a bajo precio. Dos capuchinos emprenden en junio de 1633 el viaje de vuelta de Lisboa a Inglaterra: el patrón de una *naviguella* de Honfleur (35 toneladas), cargada de sal y limones, se ofrece a llevarlos a Calais,⁹⁶ por ocho libras por pasajero. En abril de 1616, cuando el embajador veneciano Piero Gritti se dirige a España, prefiere embarcarse en Génova en una falúa provenzal, simple barca de dos mástiles; tiene prisa en cumplir su viaje, y reserva plazas a su familia en una gran nave que se dirige a Alicante.⁹⁷ La falúa, escribe el R. P. Binet, en 1632, “es la más pequeña de todas las embarcaciones a remos”.⁹⁸

Así, pues, mayoría de pequeños tonelajes; sus nombres varían según los puertos, las regiones o las épocas: *grippi* o *marani* o *marciliane*, en el Adriático; falúas o tartanas, en Provenza; barcas como dicen a veces a secas las listas de los puertos... Estas pequeñas embarcaciones, por debajo de las 100 e incluso de las 50 toneladas, animan con su pulular tanto el Atlántico como el Mediterráneo. Según las estadísticas del puerto de Valencia, de 1598 a 1618⁹⁹ hay diez de estas naves por cada una de gran tonelaje. Cuando venimos a saber que la Venecia del año 1599¹⁰⁰ posee 31 *navi* (es decir, barcos mercantes de gran tonelaje) nos imaginamos en torno de ellas varios centenares de pequeñas embarcaciones.

3. *Hay que resignarse definitivamente a quedarse sin saber cuáles eran exactamente los tonelajes del siglo XVI,* y más aún, a ignorar ese tonelaje medio que nos permitiría, conociendo el número de entradas y salidas de las naves a puerto, calcular su tonelaje total. Yo he sugerido la cifra media de 75 toneladas,¹⁰¹ basada en las estadísticas de los puertos andaluces. Pero

probablemente esta cifra es demasiado elevada. En todo caso, nunca son muy precisos los tonelajes indicados: los expertos los calculaban según las medidas de la nave (largo, ancho, alto...). Cuando se trataba de alquilar un barco a otro Estado, se exageraba la cifra, lo que estaba abiertamente admitido cuando España era el cliente. Pero supongamos todas las honestidades reunidas: nos quedaría todavía la tarea de traducir *salme, stara, botte, cantara y carra* a nuestras medidas actuales. Llegados a ese punto nos encontramos con unas cuantas sorpresas: la conversión de los precios nominales en gramos de plata nos ofrecería menos dificultades que esta tarea, porque los tonelajes *nominales* del siglo XVI disminuyen automáticamente en cuanto entran en el puerto de Sevilla, circunstancia ésta que ha ocasionado no pocos problemas a Huguette y Pierre Chaunu. Yo he tenido la ocasión de estudiar, aunque brevemente, ciertos documentos consulares franceses (A. N. serie B III) que recogen, para una serie de puertos extranjeros, las listas de llegadas de barcos con sus cargamentos, en este caso en el siglo XVIII. Y muchas veces el mismo barco —con el mismo nombre, el mismo patrón, las mismas indicaciones de ruta por seguir y el mismo cargamento transportado— aparece descrito en estos papeles oficiales como de diferente tonelaje de unos a otros puertos y consulados... En resumen: nuestros cálculos no pueden ser sino aproximados, con todas las desventajas que ello implica.

4. *Sin duda, los testimonios más numerosos se refieren a los navíos de tonelajes grandes y gigantes.* Esto nos lleva no a la línea divisoria entre tonelajes medianos y grandes, que se podría establecer alrededor de las 100 toneladas, sino al límite superior, en torno de las 1 000 e incluso 2 000 toneladas. No es de suponer que los *proveedores* españoles trataran de embargar una barca bretona de unas 30 toneladas, o una carabela donde pudiesen acomodarse un máximo de 10 caballos, como se hizo

en 1541,¹⁰² cuando la expedición contra Argel. A ellos les interesan los navíos de gran porte, los cuales aceptan la situación con más calma que puede parecer, pues el Estado español les concede magníficas subvenciones, les proporciona fletes excelentes y los avitualla con liberalidad.

En esta época, un navío de 1 000 toneladas es un extraño gigante. El 13 de febrero de 1597, Thomas Platter,¹⁰³ un médico de Basilea que acaba de completar sus estudios en Montpellier, se encuentra en Marsella. En el puerto sólo tiene ojos para un enorme navío genovés que los marselleses acaban de capturar. “Era uno de los mayores bastimentos que jamás haya navegado por el Mediterráneo. Parecía una enorme casa de cinco pisos surgida en medio del mar. Calculo que la carga que llevaba pesaría por lo menos 16 000 quintales [unas 800 toneladas actuales]. Contaba con ocho o 10 velas en dos gruesos mástiles de altura prodigiosa, y a lo alto de los cuales subí por unas escalas de cuerda. Desde aquella altura alcancé a ver muy largo en todas direcciones; vi el castillo de If, y junto a él, un molino de viento semejante a los de la ciudad.” Nos basta con este ejemplo, aunque se conservan miles de descripciones de la misma especie.

5. *El problema que se nos presenta, si queremos establecer la media aproximada de los tonelajes para así conseguir una idea de conjunto, es el de descubrir la relación exacta de estos gruesos tonelajes respecto a los demás.* Será bueno que desde el principio tengamos presente lo siguiente:

a) Que los tonelajes gigantescos no han seguido una progresión continua, a no ser que las cifras impresionantes que nos da el siglo XV y que están a la altura de las realizaciones del siglo XVII, sean falsas, lo que no creo en modo alguno.¹⁰⁴

b) Que los navíos de gran tonelaje se emplean para largas distancias; durante mucho tiempo monopolizan los viajes

interminables. Detalle suplementario: detrás de ellos se encuentran siempre los Estados, con sus exigencias y sus recursos, sus ciudades, e, invariablemente, sus ricos armadores.

c) Que estos enormes barcos de carga se dedican generalmente al transporte de mercancías ponderosas y voluminosas, de precio bajo por unidad y que, lógicamente, han de ser llevadas por agua. En esas condiciones son posibles los fletes a bajo precio.

d) Que antes de la revolución que producirá—bastante tardía por lo demás— la artillería naval, estas enormes fortalezas flotantes eran todo un símbolo de la seguridad. Estaban expuestas, igual que la más ligera de las barcas, a los azares del mal tiempo, pero podían afrontar muy bien un ataque enemigo. ¿Qué pirata podía buscar un encuentro con un barco de tan numerosa tripulación, lleno de soldados, honderos y arqueros? El navío de gran tonelaje es el gendarme ideal al servicio de los ricos. Los dos grandes navíos que la señoría está equipando lentamente y a precio de oro, en junio de 1460, se construyen con la intención de que sirvan de *spavento a tutti*, que sean el espanto de los corsarios.¹⁰⁵

e) Que los navíos de gran tonelaje no eliminan la competencia, pese a los favores de los ricos y de las ciudades mercantiles y pese, también, al atractivo que despiertan en los gobiernos despilfarradores (en El Havre, el rey de Francia hace construir en 1532 una nave de *smisurata grandezza tul che si stima dover esser innavigabile*).¹⁰⁶

f) Que, en determinados momentos, los grandes navíos se adecuaron a todo tipo de transporte. Son las épocas de monopolio de derecho o de hecho que ha conocido la primera parte del siglo XV, y que el siglo XVI reintroducirá en relación con la América española y las Indias portuguesas. Pero, si por una u otra razón se rompían estos monopolios, aparecía

inmediatamente un enjambre de naves medianas y pequeñas que se precipitaban alegremente en ese espacio. *Estas revanchas de los navíos de pequeño tonelaje parecen haber ocurrido casi siempre durante periodos de incremento del intercambio comercial.* Cuando encontramos navíos grandes solos es señal de que los negocios van mal; pero si a los navíos grandes los acompañan otros pequeños las cosas van, sin duda, excelentemente. Aunque este patrón de juicio cuente con todas las probabilidades de ser válido, lo discutiremos más adelante. Ahora pedimos al lector que lo acepte a beneficio de inventario.

Navíos grandes y navíos pequeños en el siglo XVI

La próspera carrera de los grandes tonelajes por el Mediterráneo ha comenzado en el siglo XV. Los barcos mediterráneos cruzan de extremo a extremo el mar interior, y se alejan hasta Londres y Brujas, siendo, por lo general, los viajes más largos patrimonio de Génova. Esto le valió a Génova la primacía en la carrera de los grandes tonelajes,¹⁰⁷ y más, considerando que esta ciudad se había virtualmente especializado en el transporte de mercancías pesadas y voluminosas, sobre todo, alumbre de Focea, en el Asia Menor, y los vinos de las islas del Levante, que lleva directamente a Brujas e Inglaterra. La carraca genovesa, que ronda las mil toneladas, y que a veces las rebasa, ha sido durante mucho tiempo la solución racional de un difícil problema técnico.

Venecia sigue este movimiento, pero con enorme retraso. En primer lugar, se encuentra menos alejada que Génova del Levante, que sigue siendo el centro de sus actividades esenciales; en segundo lugar, su sistema de *galere da mercato*,¹⁰⁸ eficientemente organizado por el Estado, fracciona el tráfico en

viajes particulares: galeras de Tana, de Trebisonda, de Rumania, de Beirut, de Alejandría, de Aiguesmortes, de Flandes, de Berbería y del *trafego* (que incluye las costas de Berbería y las de Egipto). De ese modo se dividen dificultades y riesgos; los viajes directos del Levante a Brujas, es decir, al estilo genovés, fueron prohibidos, para así hacer pasar todas las mercancías por Venecia y percibir esos derechos de los que vive la señoría. Es también posible, finalmente, que la conexión con las rutas del istmo de la Europa de la línea central fuese mucho más vital para Venecia que para Génova. En resumen: si este complicado sistema, constantemente puesto al día, puede sobrevivir, es por el hecho de haber nacido en 1339 de las dificultades de la regresión del siglo XIV, lo que implica, como consecuencia, que muy pronto las rutas más aleatorias recibiesen oportunos subsidios. En cualquier caso, las *galere da mercato* no pasan apenas, a finales del siglo, de las 200 a las 250 toneladas.¹⁰⁹ Por otra parte, sólo transportan mercancías de lujo: pimienta, especias, paños valiosos, sedas, vinos de Malvasía... En dichas condiciones, es mejor repartir los riesgos entre diversos cargamentos. Únicamente las galeras de Flandes, al volver del norte, cargan en Inglaterra, junto a las cariseas y el ámbar, balas de lana, de plomo y de estaño, pues de lo contrario volverían de vacío. Sin embargo, será la práctica lograda en viajes más largos, al Mar Negro por una parte y a Inglaterra por otra lo que lleva a aumentar el tonelaje de las galeras (en el siglo XIV tenían una capacidad de unas 100 toneladas), y, más tarde, a multiplicar su número.

Al margen de las *galere da mercato*, existía en Venecia una navegación privada, o controlada sólo a medias. Se hacía por medio de naves grandes, los *cascos*, que se especializaron sobre todo en transportar las voluminosas balas de algodón provenientes de Chipre y Siria.¹¹⁰ El algodón se había

convertido en un tejido importante a partir del siglo XIII, al venir a subsanar la insuficiente producción de la lana; su triunfo se produce con el auge de los *fustanes* (urdimbre de lino y trama de algodón). El algodón se transportaba en dos *mude* anuales: una, la importante, en febrero (alrededor de media docena de navíos), y la otra, en septiembre (limitándose a veces a dos navíos). Las voluminosas balas requieren espaciosos bastimentos. Un documento del *Notatorio di Collegio*,¹¹¹ con fecha del 1º de diciembre de 1449, da la lista de los nombres y los tonelajes de los seis navíos redondos que constituirán la *muda* del mes de febrero próximo: 1 100, 726, 732, 566, 550 y 495 *botte*, o sea, oscilando entre las 250 y 550 toneladas. Tonelajes muy respetables, incluso para el siglo XV.

Otra ventaja de los navíos gigantes: saben defenderse de los corsarios. Una nave catalana de 2 800 *botte* (unas 1 400 toneladas), en agosto de 1490,¹¹² da caza a las galeras berberiscas, que se han de refugiar en el puerto de Siracusa. En 1497¹¹³ menciona Sanudo una nave veneciana de 3 000 *botte*, una *barque* francesa de 3 500 y una nave genovesa, la *Negrona*, de 4 000. Dos años más tarde, en 1499,¹¹⁴ anota indicaciones sobre el tonelaje de los navíos venecianos que van a unirse a la flota francesa. El tonelaje medio de los 30 navíos (de ellos siete extranjeros) es de 675 *botte*, o sea, alrededor de las 338 toneladas, media exageradamente alta a ojos de cualquier historiador del siglo XVI. A título de comparación digamos que, en julio de 1541,¹¹⁵ 52 navíos registrados en Cádiz y en Sevilla en vísperas de la expedición de Carlos V contra Argel arrojan un tonelaje total de algo más de 10 000 toneladas, o sea, una media de 200 toneladas por navío. Debemos admitir, por tanto, que el siglo XV ha conocido tonelajes tan elevados como los registrados en el siglo XVI: algunos de los *Indiamen*¹¹⁶ que practicaban entonces el comercio “con la China” tenían alrededor de las 2

000 toneladas.

Las primeras victorias de los barcos de pequeño tonelaje

En un determinado momento (sea un poco más pronto o un poco más tarde), entre los siglos XV y XVI, se produjo una reducción del número de los grandes veleros y un rápido incremento de los barcos de pequeño tonelaje. Este acontecimiento se puede señalar en Venecia a mediados del siglo XV: en 1451, una deliberación senatorial¹¹⁷ menciona la boga de los pequeños navíos para los viajes a Siria y Cataluña: *et ad viagia Sirie el Cathallonie omnes magis desiderant naves parvas*. Poco después de esta fecha se multiplican por toda la extensión del Mediterráneo los pequeños navíos del Atlántico, esos intrusos vascos, portugueses y españoles *che prima non solevano passar il stretto de Zibilterra*, dice una curiosa deliberación del senado fechada el 21 de octubre del año 1502.¹¹⁸ Texto tan curioso como inesperado a esa altura de los tiempos. Venecia, si hemos de creer lo que dice, está pasando por unos momentos catastróficos: sus grandes navíos, de 300 que eran (eso es una exageración) *dal 1420 sino al 1450*, han quedado reducidos a 16, cada uno de ellos con una capacidad mínima de 400 *botte*, y en su mayor parte aptos sólo para el desguace; además de estas grandes naves, había unas cuantas pequeñas, incluidas las carabelas de Dalmacia y las *marani*...

No faltan motivos que explican esta crisis: los gravámenes que agobian la navegación; fletes tan bajos que resultan ridículos; la prohibición de ir a cargar la sal del Languedoc *in mar de Lion*; la autorización dada a los navíos extranjeros para embarcar vinos directamente en Creta, y además, esos intrusos recientes que han franqueado el estrecho de Gibraltar y “se

enriquecen a expensas no sólo de los *cittadini*, sino también del Estado, al que ponen en situación muy difícil, de las *mude*, de las galeras y de nuestras naves”. Los intrusos recientes eran, naturalmente, los pequeños navíos...

Y el proceso es el mismo en el Atlántico, en el canal de la Mancha y en el mar del Norte. Aloys Schulte lo ha descrito en su maravilloso libro sobre la *Grosse Ravensburger Gesellschaft*, donde encontrará cuanta información precise aquel que sepa buscarla.¹¹⁹ Las grandes naves o *naus* de Génova y otras ciudades mediterráneas resultan derrotadas por las elegantes y ligeras *caravelles*, la nueva y joven esperanza del mundo. Andrea Satler escribe en Brujas, en 1478: *Die kleinen haben die grossen Schiffe ganz vertrieben*. La diferencia entre las dos categorías es enorme; en 1498, cuatro naves cargan en Amberes 9 000 quintales de mercancías; 29 carabelas sólo consiguen cargar, todas juntas, 1 150.

Esta victoria del barco de velas pequeñas sobre los grandes navíos mediterráneos, victoria del más veloz y barato sobre el mastodonte que tanto tiempo requiere cargar y que se ampara en privilegios monopolísticos, marca el comienzo de una enorme transformación tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo. Transformación que continúa adelante hasta la década de 1530 para detenerse alrededor de 1550 (al menos en el Mediterráneo), y reemprender su marcha a partir de 1570, continuándola hasta más allá de final de siglo.

El siglo XVI en el Atlántico

El problema de la navegación por el espacio atlántico en el siglo XVI se acostumbra a plantear desde un ángulo equivocado. Para colocarlo en la perspectiva justa deberemos considerar aparte los

dos grandes monopolios ibéricos: la *Carrera de Indias*, con su centro en Sevilla, y la larga ruta marítima entre Lisboa y las Indias Orientales.

Los pequeños navíos de los descubridores desaparecen muy pronto de estas rutas privilegiadas. De las tres naves de la flota de Colón, la *Santa María* tenía 280 toneladas; la *Pinta*, 140, y la *Niña*, solamente 100. Cincuenta años más tarde, las Ordenanzas de 1552 no aceptaban en los convoyes de América sino embarcaciones que pasaran de 100 toneladas de desplazamiento y que tuvieran cuando menos una tripulación de 32 hombres; una orden de Felipe II, emitida el 11 de marzo de 1587, elevó a 300 toneladas el tonelaje mínimo.¹²⁰ Rara era la embarcación, de las que en el siglo XVI hacían la travesía a las Indias Occidentales, que alcanzara un desplazamiento de 500 toneladas, tanto más cuanto que ya los veleros de 400 toneladas pasaban dificultosamente la barra de Sanlúcar de Barrameda, del Guadalquivir, en la ruta de Sevilla. Hasta la segunda mitad del siglo XVII no empezaron a abundar los galeones de 700 a 1 000 toneladas,¹²¹ lo que planteó con caracteres agudos la necesidad de trasladar la *Casa de Contratación* y el monopolio del comercio con las Indias de Sevilla —adonde no podían llegar estas embarcaciones— a Cádiz.¹²²

En Lisboa, donde la entrada del puerto estaba libre de obstáculos, no eran raros los navíos de mayor tonelaje, desde el siglo XVI. En 1558 la nave *Garça*, que transportó a las Indias portuguesas al virrey Constantino de Bragança, desplazaba 1 000 toneladas. Claro está que era el mayor barco que jamás había hecho la travesía de las Indias.¹²³

En 1579, de acuerdo con lo que dice un embajador veneciano, las *navi grandissime* que había en Lisboa son de 2 200 *botte* (más de 1 100 toneladas).¹²⁴ A fin de siglo se sobrepasa con frecuencia este tonelaje. La carraca *Madre de*

Deus, de la que Clifford se apodera en 1592¹²⁵ y que lleva al puerto de Darmouth, no puede, al parecer, remontarse hasta Londres a causa de su calado. Sobrepassa los 1 800 toneles, y lleva 900 toneladas de mercancía, más 32 piezas de ordenanza y 700 pasajeros. De proa a popa mide 166 pies, y su mayor anchura, en el segundo de sus tres puentes, es de 46 pies y 10 pulgadas; tiene un calado de 31 pies; su quilla alcanza 100 pies de longitud, y su palo mayor, 120 pies de altura y 10 de circunferencia, y la admiración que ha causado entre los ingleses aumentó cuando se hace pública para su subasta, el 15 de septiembre, la interminable lista de sus mercancías. Cuarenta años más tarde, los portugueses seguían construyendo navíos de esta importancia. En 1634, admira un viajero¹²⁶ una carraca de 1 500 toneladas que se estaba construyendo en el puerto de Lisboa. “Los portugueses —cuenta— tenían antaño la costumbre de hacer navíos de este tamaño y aun mayores. La cantidad de madera que requiere su construcción es increíble: un bosque de varias leguas sería insuficiente para hacer dos de ellos. La construcción de uno solo de estos barcos requiere el trabajo de 300 hombres, quienes necesitan por lo menos un año para terminarlo. El hierro de los clavos y demás partes metálicas necesarias alcanza un peso de 500 toneladas. En otros tiempos las carracas eran de 2 000 a 2 500 toneladas. Para construir el mástil, escogían ocho pinos de los más altos que encontraban y los montaban en un único fuste por medio de aros de hierro; precisa una tripulación de 400 hombres.”

En una fecha tan posterior como la de 1661, Varenius reconoce, en su *Geographia Generalis*, que son los ibéricos quienes construyen los navíos más grandes: *Hodie maximae sunt naves Hispanorum seu Lusitanorum quas vocant carracas*.¹²⁷ Pero para esa fecha, hacía ya largo tiempo que estos colosales bastimentos habían perdido la batalla frente a las ligeras naves

holandesas.

La disminución del número de estos gigantes y la multiplicación de los pequeños y ligeros veleros habían comenzado en el siglo XVI. Esta segunda circunstancia es la que debemos considerar ahora. Las naves con las que los ingleses consiguieron sus grandes éxitos del siglo XVI, sea en los viajes de descubrimiento o las incursiones de su corso, eran por lo general inferiores a las 100 toneladas.¹²⁸ En 1572, Drake navegaba a bordo de la *Pasca*, barco de 70 toneladas solamente,¹²⁹ y el *Primrose* de Londres,¹³⁰ en 1585, desplazaba 150. En 1586, las tres naves de Cavendish tenían, respectivamente, 140, 60 y 40 toneladas.¹³¹ En 1587 llegó a España la noticia de que en las riberas de Londres había 14 barcos ingleses que desplazaban entre 80 y 100 toneladas cada uno.¹³² Todavía en 1664, Francia poseía en total algunos millares de embarcaciones de más de 30 toneladas, sólo 400 que apenas pasaban de 100 y 60 únicamente de más de 300 toneladas.¹³³ La parte esencial de los lazos marítimos franceses con el Báltico, por ejemplo, estaba asegurada por unidades que desplazaban entre 30 y 50 toneladas. En el siglo XVI, al igual que en el XVII, debemos imaginarnos los mares y océanos surcados por pequeños veleros. De 1560 a 1600, los arsenales de Lúbeck construyeron 2 400 navíos, según estudios y cálculos de Baasch; su tonelaje medio era de 60 lasten, o sea 120 toneladas,¹³⁴ y, sin embargo, había en Lúbeck grandes navíos: El *Grande Barque*, capitaneado por “Roquesbart”, de 600 toneladas, fondeó en 1595 en la bahía de Cádiz, y el *Josué* de Lúbeck, de 300 toneladas, echó anclas casi al mismo tiempo en Sanlúcar.¹³⁵ Las ciudades hanseáticas enviaban a España grandes naves, que los sevillanos arrendaban o compraban para los viajes al Nuevo Mundo, y los portugueses hacían lo mismo para sus travesías al Brasil y al océano Índico. Tal el filibote *La Esperanza*, de 160 toneladas, de matrícula de

Hamburgo, capitaneado por Jean “Neve” y armado con 20 piezas de artillería, que pasó por Cádiz en marzo de 1595 destinado al Brasil por “los contratadores de la provisión de la frontera de la Corona de Portugal”.¹³⁶ El promedio que da Baasch de 120 toneladas indica que, junto a los grandes navíos, navegaban gran cantidad de pequeños veleros a los que no asustaba el viaje a España. Un censo de 1538 da una lista de cuarenta navíos, barcas y chalupas, surtas en los puertos de Asturias, con un tonelaje medio de 70 toneladas.¹³⁷ En 1577, 1578 y 1579 una lista¹³⁸ de los barcos extranjeros arribados a Andalucía da la cifra anual de 800 bastimentos, con una capacidad total de 60 000 toneladas, es decir, la modesta media de 75 toneladas por unidad. Naturalmente, las cifras son mucho más elevadas cuando se trata de grandes navíos extranjeros requisados para el transporte de tropas, como los reseñados en 1595 en tres listas hechas en los puertos de Sanlúcar y de Cádiz. En un primer lote de 28 barcos, inscritos el 29 de marzo de 1595,¹³⁹ el tonelaje medio era de unas 200 toneladas; un segundo lote de 37 barcos registrados el 3 de agosto y en el que figura parte o la totalidad de los que pertenecen al lote precedente¹⁴⁰ arroja un tonelaje global de 7 940 toneladas. La artillería de toda esta flota comercial comprende 396 cañones y sus tripulaciones 665 hombres, de lo que se deduce que, por término medio, cada unidad desplazaba 214 toneladas (cifra muy elevada, pero hay que tener en cuenta que se trata de naves extranjeras y escogidas), llevaba 10 piezas de artillería y tenía una tripulación de 18 hombres. Digamos, simplificando, que cada pieza de artillería equivale a 20 toneladas, y cada marinero a 10. En un último lote de 54 navíos,¹⁴¹ el tonelaje global era de 8 360, o sea 154 toneladas por unidad (desplazamiento más bajo, no porque se trate del tráfico de otoño, sino porque la lista se extiende esta vez a todos los navíos que entraron a puerto).

Este lote incluía las “urcas”, grandes navíos de tipo nórdico, y pequeños veleros a los que el texto da el curioso nombre de *filibotes* (palabra, sin duda, de la misma familia que *filibustear*, piratear). Sin meternos en explicaciones lingüísticas, diremos que eran pequeñas embarcaciones destinadas a filibustear por las aguas del océano, tales como el *Chien d’Or* de Estocolmo, de 80 toneladas; la *Fortune* de Dunquerque (60), la *Sainte-Marie* de Estocolmo (80), el *Saint-Pierre* de Koenisberg (80), el *Charité* de Dunquerque (80) y el *Chasseur* de Estocolmo (60), para citar solamente los primeros nombres de esta lista, de barcos del norte, de Noruega, Dinamarca, las ciudades hanseáticas y los Países Bajos fieles, que después habían arribado a Sevilla y a otros puertos anexos desde 1586, a relevar a los barcos ingleses y holandeses que el católico rey ya no quería ver en los puertos de la Península; barcos pacíficos cargados de velas, de madera, de tablones, de planchas, de trigo... y que, para evitar la vigilancia inglesa, daban a veces la vuelta a Escocia por el norte.

Pero los barcos ingleses y holandeses arrojados de la Península se dedicaron todavía con mayor furia a la piratería de una orilla a otra del océano, saqueando las costas mal resguardadas y atacando a los grandes, a los enormes galeones de las Indias. En estos encuentros triunfaban a menudo los pigmeos, gracias a su mejor artillería, a su mayor rapidez, a su gran resistencia contra el mar y el viento, y a causa también de su artillería, pues como explicaría mucho más tarde (1626) un contemporáneo de Richelieu,¹⁴² contrariamente a lo que ocurría antaño, un navío de 200 toneladas puede hoy “llevar tantos y tan grandes cañones como un navío de 800...”: esta invención, “la quintaesencia del mar”, permite a estos pequeños navíos caer como insectos sobre las unidades excesivamente grandes, torpes y lentas de los ibéricos. Cuando tomaban alguna de estas fortalezas flotantes, la incendiaban, después de desmantelarla por completo. Consultado en 1596 el príncipe Juan Andrea

Doria aconseja emplear en adelante barcos más pequeños y más rápidos en la travesía de las Indias.¹⁴³ El almirantazgo español, adoctrinado por la experiencia y ya antes de la captura del *Revenge* en 1591,¹⁴⁴ ordena la construcción de barcos veleros más ligeros. Lippomano lo decía en 1589 en su relación al senado de Venecia; el embajador español envía un resumen de ella a Felipe II:¹⁴⁵ “El Rey Católico está resuelto a seguir adelante con la empresa de Inglaterra, confiado en poder triunfar en ella, subsanando las faltas pasadas, construyendo navíos más pequeños, mejor adaptados al océano, provistos de piezas más largas y más ligeras”. Felipe II subraya en el informe las palabras “naves más pequeñas y mejor adaptadas al océano”, y añade al margen: “creo que se procede al revés y será bueno recordárselo a P.º Menéndez Márquez”. Por tanto, si el problema no estaba resuelto a raíz de la Armada Invencible, por lo menos había sido puesto de manifiesto en las altas esferas.

Respecto al plano comercial se produce la misma evolución: los pequeños desplazan a los grandes, pacíficamente o por las malas. En agosto de 1579, el “Gobierno” de Vizcaya discutió el problema.¹⁴⁶ Era el suyo un territorio muy pequeño, ampliamente abierto por sus “rías” sobre el océano. Las viejas ordenanzas vizcaínas estatuyen el derecho preferente de carga de los navíos grandes en detrimento de los pequeños, y de los barcos nacionales sobre los extranjeros, provocando largas discusiones en el seno del “Gobierno”. Esto nos da pie para saber que todo el hierro de Vizcaya se despachaba en pequeños barcos, los cuales podían cargar y descargar en sitios donde los grandes no tenían posibilidad alguna de entrar, “en muchos puertos de Francia y Galicia, por ser pequeños y de poca agua”.¹⁴⁷ Los grandes navíos tardaban en hacerse a la mar, pues la tarea de llenar las bodegas de estos mastodontes era larga y pesada... En cambio, los pequeños permitían partidas más

frecuentes. Fraccionan, también, los riesgos. Los navíos de gran tamaño reservan sorpresas desagradables. Después de acaecida una de ellas, Marco Ottobon, secretario de la señoría, que en el verano de 1591 está fletando navíos en Danzig para llevar el trigo a Venecia, da preferencia a los navíos de 120 a 150 *lastri* (de 240 a 300 toneladas), “de los cuales hay una buena cantidad; su capacidad de carga es reducida, pero a consecuencia de ello, el trigo corre menos peligro de perderse en ruta... y, como no estamos asegurados, siempre resultará menor cualquier pérdida eventual”.¹⁴⁸ Y lo más importante es que *questi vaselli di mediocre grandezza espediscono più presto il viaggio che li grandi*,¹⁴⁹ “despachan” su viaje con mayor rapidez que los grandes. Otra ventaja importante es que en ellos se puede cargar el trigo directamente en los paños, *a rifiuso*, lo que elimina la necesidad de sacos o toneles... ¡No eran pocas las ventajas que ofrecían los navíos de pequeño porte!¹⁵⁰

En el Mediterráneo

Tal es, en efecto, la verdad del Atlántico. Nos hemos detenido bastante en esto porque era necesario, ya que esta verdad ayuda también a comprender la historia de los transportes en el mar interior, prefigurando o confirmando su evolución.

Para simplificar la cuestión, comencemos con una revolución técnica, que concierne en particular a Venecia. Pero Venecia es Venecia, y su importancia, de primer orden. La galera, que había debido afrontar no poca competencia durante el siglo XV, se verá *prácticamente* eliminada en el curso de los primeros 30 años¹⁵¹ del siglo XVI por la nave: el gran buque de carga elimina al largo, fino y poderoso barco de remos, no sin que éste se mantenga en boga todavía en Venecia, por ejemplo,

por razones difíciles de explicar. Las galeras de Beirut eran, en la época de Bandello,¹⁵² un elemento característico de la vida veneciana. Las galeras aseguraban las comunicaciones con Berbería hasta 1532, con Egipto,¹⁵³ por lo menos hasta el año 1569, en que sabemos que dos galeras hacían todavía el viaje hacia Alejandría y Siria,¹⁵⁴ y seguramente hasta más tarde. A finales del siglo, la galera seguía en servicio entre Venecia y Spalato,¹⁵⁵ ya que había interés en mantener en servicio, en esta corta distancia, a un tipo de barco dueño de su ruta y apto por sus medios de a bordo —cañones y hombres— para vencer las dificultades de los peligrosos corsarios uscoques, que se han mantenido durante largo tiempo como protagonistas de la escena, con una capacidad media de unas 600 toneladas,¹⁵⁶ llevando vinos a Inglaterra, transportando cereales y sal por todo el Mediterráneo, y yendo y viniendo a Siria.

El embajador veneciano Navagero hizo en 1525 el viaje entre Génova y España en una nave genovesa nueva, de 15 000 a 16 000 “cantars” (un “cantar” equivalía a 89 kilos), o sea de 1 300 a 1 400 toneladas;¹⁵⁷ en 1533, una nave ragusina de 1 200 *botti* (= 600 toneladas) fue aprehendida y luego dejada en libertad por los turcos en el puerto de Quíos;¹⁵⁸ en 1544, en el puerto de Mesina, se quemó la nave más grande del Mediterráneo (aunque la pretensión no sea forzosamente exacta), que desplazaba también 1 200 *botti*;¹⁵⁹ el 8 de marzo de 1565 fue requisada en el puerto de Alicante una gran nave veneciana, un barco de 6 500 salmas (alrededor de 975 toneladas), armada con 60 piezas de artillería.¹⁶⁰ Un barco de carga genovés de 450 toneladas y otro carguero portugués de 225¹⁶¹ fueron requisados al mismo tiempo que la nave veneciana. Una serie de listas de naves, en su mayoría recién construidas, en los registros de la Sommaria¹⁶² en Nápoles, para

los años 1561, 1568 y 1569 nos ofrecen 10 cifras seguras de tonelaje (cinco de las cuales corresponden a navíos ragusinos). Son, en toneladas, y en orden decreciente: 1 000, 700, 675, 450, 300, 270 y 190. Una lista de naves del puerto de Liorna en 1579¹⁶³ arroja el tonelaje siguiente: una nave marsellesa que iba a Venecia a cargar seda, 90 toneladas; una turca que se dirigía a Nápoles, 195; una nave veneciana, 175; una nave española en viaje hacia Alicante, 165; una nave ragusina, el *Sto. Spirito et Santa Maria di Loreto*, capitaneada por Antonio di Veglia, que iba a Génova a descargar sal y lana, 1 125 toneladas. En 1538, en la flota que el marqués de Santa Cruz conduce a las Azores, hay tres naves catalanas, de 733 toneladas cada una; siete naves ragusinas, de 726 toneladas; cuatro venecianas, de 586; dos naves genovesas, de 449 (estas cifras son las de la media obtenida del total de cada uno de los grupos).¹⁶⁴ En 1591 se hace mención de una nave ragusina de 375 toneladas,¹⁶⁵ de una nave de 450, construida en Antibes en 1593;¹⁶⁶ en octubre de 1596 entró en Cartagena una nave ragusina de 750 toneladas¹⁶⁷ cargada de pólvora y mechas de arcabuz; el mismo año los turcos revendieron a los ragusinos por la suma de 60 000 aspros una nave de 350 *botti*, o sea alrededor de 175 toneladas, que Cigala había apresado el año precedente;¹⁶⁸ en 1599 se estacionó en Trapani una nave ragusina de 250 toneladas,¹⁶⁹ y en 1601, otra también de Ragusa de 600 toneladas, cargada de sal, la *Santa Maria di Montenegro*.¹⁷⁰

Nos encontramos muy lejos de las cifras tope del siglo xv. Se evidencia la crisis de los grandes tonelajes en Venecia, en Ragusa,¹⁷¹ por todo el Mediterráneo, donde se afianza el éxito de los veleros de pequeño porte. En Venecia, en efecto, la prohibitiva elevación de los precios veda a los particulares, desde el año de 1573, al terminar la espantosa crisis de la guerra turco-veneciana, la construcción de grandes unidades navales. Un

documento oficial lo precisa:¹⁷² “Desde 1573 [el documento lleva fecha de 4 de noviembre de 1581] al presente, el precio de las cosas ha subido de tal modo, como todos saben, que ya rara vez se aventura alguien a construir grandes navíos; y en la actualidad sólo nos quedan siete”. Desde entonces, para fabricar navíos de gran porte, en Venecia había que contar con subvenciones del Estado, las cuales fueron elevándose sin cesar: de 2 700 ducados para navíos de más de 500 *botti*, se elevan en 1561 a 3 500 ducados y más tarde a 4 000 y 4 500, cantidades que cubrían el costo de la construcción cuando se trataba de navíos de 400 toneladas. A partir de 1590 se concedían subvenciones hasta de 8 000, 9 000 y 10 000 ducados para barcos de 800 a 1 000 *botti*.¹⁷³ Se trata de la ya mencionada antes crisis de fin del siglo. En Candía sobrevino una crisis análoga, según informa el proveedor Foscarini al salir de su cargo en 1577.¹⁷⁴ Antes, los candiotas navegaban en galeones con velas latinas. Estos grandes navíos requerían una numerosa tripulación: “erano scuole, nelle quali si facevano de buoni marinari”; es decir, eran “escuelas” en las que se formaban buenos marinos, aptos para el manejo de las galeras; no así, en cambio, aquellos *navili* que se habían introducido “*navigando alla vela quadra*” (navegando con vela cuadrada).

TONELAJES MEDIOS DE LOS NAVÍOS REGISTRADOS O REQUISADOS EN
LOS PUERTOS DE ESPAÑA, 1551-1554

PUERTOS	FECHAS	NÚMERO DE NAVÍOS	TONELAJE MEDIO EN TONELADAS
Cádiz ¹⁷⁵ expedición contra Argel	27 junio 1541	12	170
Cádiz y Sevilla ¹⁷⁶ (naos y urcas) expedición contra Argel	julio 1541	52	202
Málaga ¹⁷⁷ expedición contra Argel	14 septiembre 1541	24	170
Cádiz, Sanlúcar, Puerto de Santa María ¹⁷⁸	(1550) probablemente 1541	27	190
Sevilla ¹⁷⁹ "las naos que están en el río de Sevilla"	abril 1552	23	267
Todos los puertos de Guipúzcoa y Vizcaya ¹⁸⁰ (barcos nuevos)	1554	31	237

Estos pequeños navíos no aparecieron solamente en Candía; poco antes o poco después, veíanse en todo el Mediterráneo: por ejemplo, los *vascelli quadri* de Liorna en el siglo XVII, cuyo gran especialista pasaba por ser un capitán inglés, Roberto Torton.¹⁸¹

El pequeño navío, nunca ausente de los tráficos del mar, asumía las más diversas formas según las regiones. En el Adriático eran los *marciliane*, que eliminaron a los *grippi*, pequeñas galeras que, en tiempo de Sanudo,¹⁸² invertían veintidós días en transportar a Venecia el vino nuevo de Candía, o los *marani*, que, en sus orígenes, en el siglo XV, habían transportado la leña y la piedra de Istria, pasando a emplearse después para travesías más largas. Los *marciliane* son más ventrudos que las naves, pero con el mismo velamen; tenían la popa cuadrada y la proa muy maciza. Desde 1550 participan en el comercio de Apulia (aceite, azúcar y trigo). Por su pequeño tonelaje, acapararon el tráfico del Adriático en las postrimerías del siglo XVI, y después salieron de las aguas de aquel mar angosto, para tocar en las islas venecianas... En 1602, Venecia

disponía de 78 *marciliane*; algunos tenían cuatro mástiles, y desplazaban de 140 a 150 toneladas,¹⁸³ y excepcionalmente hasta 250.¹⁸⁴ Era éste un signo del triunfo de las embarcaciones de escaso tonelaje en las márgenes del Adriático. Otro signo característico fue que el ducado de Ferrara, cuyos puertos sólo eran accesibles a las embarcaciones que los venecianos llamaban *marciliane*, no se preocupara de agrandarlos.¹⁸⁵ Sin embargo, la señoría puso obstáculos a esta clase de barcos desde 1598,¹⁸⁶ y en 1602 prohibió que llegaran hasta Zante... Su número descendió de golpe a 38 en 1619.¹⁸⁷ Esto prueba que Venecia habíase obstinado en mantener a todo trance los grandes tonelajes. Todavía entre los años 1630 y 1632, Stochove, que hizo un viaje a Levante, se refiere a los navíos mercantes de Venecia,¹⁸⁸ “tan pesados y tan mal contruidos que no podrían navegar con poco viento, lo cual hace que a menudo tarden de tres a cuatro meses en llegar a Constantinopla. Por el contrario, los barcos de Provenza son pequeños y ligeros, de modo que, por poco viento que sople, ganan camino...”.

La prosperidad de Marsella, desbordante desde 1570, se explica por mil razones: el aflujo de mercancías francesas, inglesas y alemanas por la ruta del Ródano; el desplazamiento de Venecia, de 1570 a 1573, a causa de su guerra contra los turcos; los privilegios entre el Cristianísimo Rey y los turcos berberiscos. Pero debióse también, entre otras causas, a la ligereza de los barcos de Marsella y de Provenza, naves, galeones, tartanas, saetas o *barcas*, como las enumera la nomenclatura liornesa. Estos nombres no deben sorprendernos, ni siquiera los de naves y galeones: una nave, la *Sante-Marie-Bonaventure*, en 1597,¹⁸⁹ desplazaba 700 “cantars” (unas 60 toneladas); un navío del mismo nombre (que era el más corriente de los barcos marseleses), 150 toneladas. Tampoco era una gran “nave” la que capturó Pedro de Leyva en Trapani el 5 de mayo de 1596,

“*inventaque sunt in ea coralla... el alia...*”.¹⁹⁰ Se ignora el tonelaje de los “galeones” marselleses que traficaban con Trípoli de Siria en 1591;¹⁹¹ el del galeón *La Trinidad*, que tenía por capitán a Nicolás Sicart (5 de abril de 1591); el del galeón *La Foy*, capitaneado por George de Bellet (5 de abril de 1591), o el del galeón *Saint-Victor*, que cargó en Alejandreta el 7 de mayo de 1594. Pero seguramente ninguna de estas unidades podía compararse con los gloriosos galeones que de antaño disponía el duque de Provenza.¹⁹² En 1612, un cónsul veneciano en Siria habla de los barcos marselleses de 400 *botti*... Generalmente, como dice un capitán marsellés, no pasan de ser *galeonettos* que navegan cargados de habas, cueros y quesos entre Cagliari y Liorna.¹⁹³ En este fin de siglo, las saetas marsellesas desplazaban de 30¹⁹⁴ a 90 toneladas.¹⁹⁵ Una nave de 3 000 “salmas” (450 toneladas), construida en Antibes durante el verano de 1593, fue vendida por mitad a un genovés, Giovanni Battista Vivaldo.¹⁹⁶

Las barcas, las tartanas, las saetas, los galeones y *galionetti*, navíos y naves marselleses, fueron poblando poco a poco el ancho mar, en el siglo XVI. No había un puerto del África del Norte donde no anclaran, ni un puerto de España donde no se peleasen con las autoridades locales, ni un puerto de Italia donde no fueran familiares, inundando los muelles con la muchedumbre de mercaderías que transportaban. En Venecia ofrecieron e impusieron sus servicios desde 1560. Viajaban a todo lo largo del mar en flotillas enteras granjeándose el odio de los grandes navíos. Cuando en 1574¹⁹⁷ una nave mercante ragusina lograba apresar una nave marsellesa, la saqueaba, la hundía y echaba al mar a sus tripulantes, desde el capitán hasta el grumete; y no sólo por espíritu de lucro, sino por competencia y por celos. La crisis del transporte afectaba seriamente el comercio de los grandes barcos de carga ragusinos.

Todavía surcaban el mar de Levante a Poniente, de Sicilia a España. En pos de las armadas de Felipe II, aventúranse en las aguas del Atlántico y perecen en ellas a fines de siglo. Hasta que, a la vuelta de diez o veinte años, Ragusa se repliega, como Venecia, y más aún que ella, sobre el pequeño marco del Adriático.

Todo ello siguiendo ritmos que no encierran ningún misterio ni tienen nada de excepcional. En todos y cada uno de los casos fueron dictados por la época y las circunstancias. Marsella cuenta con muchos barcos a finales de siglo, pero son de tamaño mediano, aunque, en 1526, en un requerimiento a Francisco I, declara que su puerto estaba equipado con *grosses nefzs, navires, galions*, para comerciar con Siria, Egipto y Berbería.¹⁹⁸ Es evidente que el puerto había cambiado en el transcurso del siglo. Ragusa, que, según un testigo, cuenta en 1574¹⁹⁹ con los navíos de mayor porte del Adriático, después de un largo eclipse que había durado lo que el siglo XVII, renace a una vida marítima apreciable, a partir de los años 1734-1744; lanza entonces, por todas las rutas del Adriático y por otras externas a éste, decenas y decenas de barcos pequeños: naves, polacras, fragatas, *marciliane*, falúas, pataches, *vachette, tartanelle, trabaccoli*... Como era de esperar, han cambiado los nombres, formas, accesorios y navíos.²⁰⁰

En el siglo XVI los pequeños navíos surgen por todas partes, hijos de la evidente expansión de las actividades comerciales. El archipiélago griego contaba con sus navíos ligeros, y Provenza con sus barcas (no sólo las de Marsella). En Venecia pagan en 1599 ocho *caramusali*²⁰¹ su *ancorazzo*, de los cuales cinco por lo menos están capitaneados por patrones de Mitilene (Lesbos); y mucha mayor importancia tenían los navíos venidos del norte, los llamados corrientemente *bertoni*. Estos últimos penetraron en el Mediterráneo en dos oleadas, la primera anterior a 1550 y

la segunda después de 1570, con el curioso intervalo representado por los 20 años que corren entre la primera invasión y la segunda.

Pero las auténticas dimensiones del problema sólo se pueden percibir gradualmente. Todo ha representado un papel: la subida de los precios, el aumento del nivel de vida, los fletes del viaje de vuelta, las oscilaciones de la coyuntura... Así razona un veneciano anónimo²⁰² en un documento que, aunque sin fecha, debe ser de comienzos del siglo XVII. Sí —dice—, en los viejos tiempos, cuando las buenas personas eran *di modesto guadagno*, todo iba mejor. Hoy es muy diferente: todos obran guiados por el interés. “Lo que hoy cuesta 100 ducados, se obtenía antaño por 25.” El resultado es la desaparición de los grandes navíos venecianos: franceses, ingleses y holandeses invaden el puerto con *loro navi minori*; además, pagan más alto por las mercancías y arruinan los negocios de los demás. ¡Si se les pudiese eliminar de Chipre, cuya sal y algodón resultan un lastre providencial, *savorna*, en los viajes de regreso! ¡ Ah, aquellos sí que eran tiempos: barcos grandes y viajes que duraban cinco meses! Este discurso —muy abreviado— refleja el modo en que un veneciano podía apreciar, desde su propia ciudad, la pérdida que acababa de sufrir el mar Mediterráneo en todo lo referente a los tráficos a larga distancia y sus monopolios, y estimar además, esa subida general de los precios que continuaba desde hacía tiempo su curso ascendente.

Pero, en realidad, la economía de Venecia no declinó a la par de su marina. Y el enjambre de pequeños barcos que en el siglo XVII invadió el Mediterráneo era, al contrario, un signo de la prosperidad de este mar, una muestra de su capacidad de enrollar a los proletarios del Atlántico y pagar sus servicios. Volveremos más adelante sobre este importante problema.²⁰³

III. LAS FUNCIONES URBANAS

Por muy prestigiosas que puedan ser, las ciudades del Mediterráneo se hallan sometidas a los mismos procesos regulares que experimenta toda comunidad urbana. De modo idéntico que cualquier otra ciudad, viven de un control del espacio que ejercitan gracias a las redes de rutas que de ellas arrancan, del encuentro con otras rutas, de su constante adaptación a condiciones nuevas y de sus evoluciones lentas o bruscas. Son verdaderas colmenas, que enjambran y construyen hasta lejos, muy lejos. Un ragusino aparece en Potosí, otro en Diu,²⁰⁴ y millares de ellos andan repartidos por el mundo. Dice un proverbio, y no se equivoca, que en cualquier rincón del mundo que se vaya, se encontrará siempre un florentino. Encontramos marselleses en Transilvania,²⁰⁵ venecianos en Ormuz,²⁰⁶ genoveses en el Brasil...²⁰⁷

Las ciudades y las rutas

Sin mercados y carreteras no podría haber ciudades: éstas se nutren del movimiento. El corazón de Constantinopla era el “basestán”,²⁰⁸ con sus cuatro puertas de ingreso, sus grandes bodegas de ladrillo, sus mercaderías corrientes y sus productos preciosos, y el mercado de hombres, a quienes se palpa como a los animales en la feria: los compradores les escupen a la cara y, luego, los frotan para comprobar si los mercaderes los han maquillado para embellecerlos.²⁰⁹ Tanto da que el bazar aparezca enclavado en el centro mismo de la aglomeración — situado siempre en la parte más baja, como si todo tuviera que fluir hasta ahí, por ley natural— o de la ciudad, fuera de la aglomeración, como ocurre en la zona dinárica de la colonización turca, donde las ciudades —Mosta, Sarajevo, etcétera— son “exobazares”,²¹⁰ como ayer todavía era Tánger.²¹¹ Cualesquiera que sean su forma y su emplazamiento, el bazar, el mercado, la ciudad, es siempre el punto en que desemboca una multiplicidad de movimientos. En Argel son los borricos cargados de madera, que casi desaparecen bajo su carga y que llegan del próximo Atlas para ganar Bab-el-Oued, la puerta del norte;²¹² los camellos procedentes de Mitidja o del Gran Sur, que se estacionan ante Bab-Azoum, la puerta meridional; los barcos piratas, los barcos de presa, los barcos mercantes que pululan en los muelles, cargados de mantequilla rancia de Bona, de telas, de paños, de madera de Marsella, de aceite de Yerba, de perfumes de España, amén de las mercaderías cristianas, a lo largo y a lo ancho de todo el mar, o del dinero de los rescates, procedente de Valencia, de Génova y otras partes. Todo esto nutre y construye Argel. Cualquier

ciudad está, los mismo que ésta, hecha de movimientos, que atrae y absorbe, reteniéndolos en beneficio suyo, acumulándolos para expelerlos después en dirección contraria, por las mismas rutas por las que vinieron. Todas las imágenes evocadoras y explicativas de la vida económica son imágenes de movimientos, de rutas y de viajes. Hasta las letras de cambio, que los autores del siglo XVI comparan con barcos o con cargamentos de barcos bogando con mayor o menor seguridad: de ahí el *agio*, una especie de seguro marítimo —tal el símil— proporcionado con el riesgo.



1. Calle de los mercaderes de vestidos para señora. 2. Calle de los dibujantes impresores de la tela. 3. Calle de los mercados. 4. Mercaderes de ágata. 5. Calle de los Doradores. 6. Calle de los mercaderes de seda. 7. Calle de los fabricantes de cintas. 8. Calle del Han de los mercaderes de paño. 9. Pasaje del jefe de taller.

FIGURA 25. *El gran bazar de Estambul en los siglos XVI-XVII.*

El gran bazar era el corazón de las actividades mercantiles de Estambul, estaba emplazado, aproximadamente, en el mismo lugar que el actual bazar. Comprendía en primer lugar dos *Bedesten-s* (la palabra es una corrupción de Bezzazistan, de ahí el frecuente uso de la expresión Bazestán con todas las variaciones ortográficas imaginables; la raíz originaria de la palabra es *bez* —tela—, siendo al principio el bazar de los mercaderes de telas). El primer *Bedesten* había sido construido por Mohamed el Conquistador después de la toma de Constantinopla. Es el edificio central, con cuatro puertas y dos calles principales, en el interior del cual se lee *Mercado de las Joyas*. El

nuevo es el *Sandal Bedesteni* (de sandal, un tejido fabricado con 50% de seda). En torno de estos dos grandes edificios corrían calles comerciales y artesanales. Los nombres impresos con trazos más gruesos indican los patios de los *han-s* (conocidos por lo general en Occidente con el nombre de *Khan*). Se trata de almacenes estrictamente controlados donde se guardaban las reservas de alimentos para abastecer al serrallo y la ciudad; los mercaderes al por mayor vendían allí sus mercancías. El plano ha sido dibujado por Osman Ergin (1945) y reproducido por Robert Mantran en su libro —al que varias veces he hecho referencia— sobre Constantinopla.



1 Población en 1586
Cada punto representa diez habitantes.



2 Las tiendas en 1661
Cada punto representa una tienda.

FIGURA 26. *El corazón de Venecia.*

Los dos planos de la página de al lado, tomados de D. Beltrami, *Storia della popolazione di Venezia...*, 1954, pp. 39 y 53, nos enfrentan con el mismo problema: el de la organización del espacio urbano. Para orientarse el lector deberá partir del Gran Canal, por medio del cual pasa la línea que divide los diferentes barrios de Venecia; a continuación localizará el puente de Rialto en el minúsculo cuadrado, único puente que cruza el Gran Canal; la plaza de San Marcos; la mancha blanca al noroeste representa el Arsenal; hacia el sur, la isla de San Giorgio y la Giudecca, separadas del resto de la ciudad por el amplio canal de las Zattere; la punta entre el gran canal y las Zattere corresponde a la Aduana. Los seis barrios son: San Marco; San Polo, sobre la orilla derecha del Gran Canal, a la izquierda del puente de Rialto; Castello (el Arsenal); S. Croce (tercer barrio de la orilla derecha); Cannaregio, al lado norte, donde está el *ghetto*; y Dorsoduro. El centro de la ciudad está entre Rialto y San Marcos. Más allá del puente, en medio de la mancha negra de las tiendas del segundo plano, la plaza de Rialto (pequeña superficie blanca) es el lugar de reunión cotidiana de los mercaderes. El *ghetto*, al noroeste de la ciudad, alcanza una enorme densidad de población, resultado de las medidas de segregación. Los barrios se subdividen a su vez en parroquias, cuyos límites resultan más o menos visibles según los casos en uno u otro de ambos planos.

Cuando se ve entorpecida en sus comunicaciones, la ciudad parece o sufre. Así, por ejemplo, Florencia en 1528: sus nexos con el sur quedaron cortados a partir del saqueo de Roma en 1527, y la ciudad perdió por culpa de ello los 8 000 ducados semanales que le proporcionaba su clientela romana, además de los 3 000 que extraía de las compras de Nápoles.²¹³ Sufrió también un desastre por la parte del norte, por donde todos los caminos que iban a Francia quedaron cortados por culpa de Génova, y los que conducían a Alemania, por culpa de Venecia. Entonces Florencia se ve obligada a disminuir la fabricación de sus “*panni garbi*,”²¹⁴ o *fni*, o *d'oro*”, y a recurrir a las rutas tortuosas y desacostumbradas del contrabando para poder seguir viviendo, y a exportar sus géneros por la vía marítima hacia Francia y Lyon, más allá de Asola, Mantua e incluso Trieste, y por tierra hacia Alemania. Los Estados territoriales ricos en espacio tienen la ventaja de poder bloquear o estorbar a su antojo las relaciones entre las ciudades y comprometer a distancia el equilibrio de estas vidas siempre complicadas. Génova acusó a Francia de dar alas a las revueltas de los corsos,

pero, como escribe Fourquevaux en febrero de 1567, si Francia quería hostilizar a Génova, ¿acaso necesitaba recurrir a esos actos indirectos? Habría bastado con vedar tranquilamente el uso de las sedas y otras mercancías genovesas dentro de su propio territorio, y con prohibir a los provenzales comerciar con Génova y toda su costa, a la que proveían de trigo y de vinos.²¹⁵ En 1575, con motivo de los disturbios de Génova, una de las primeras preocupaciones de España, temerosa de que ocurriera lo peor, fue cerrar a aquella ciudad el granero siciliano.²¹⁶

Todos los bienes materiales e inmateriales arriban a las ciudades por las rutas. Lo decíamos a propósito de Augsburg, ciudad medio alemana, medio italiana, y que, desde el punto de vista arquitectónico, tiene incluso su faz genovesa a lo largo del Lech, y su faz veneciana a lo largo del Wertach. El Renacimiento, en Florencia, el aflujo a ella de los artistas de toda la Toscana, y en Roma, la concentración en la Ciudad Eterna de toda suerte de artistas, florentinos los unos, y otros, los más, oriundos de la Umbría. Sin este mundo vagabundo, siempre dispuesto a dispersarse, que va de pueblo en pueblo y de ciudad en ciudad, reanudando aquí un fresco sin acabar y allá un cuadro o un díptico, construyendo la cúpula de una iglesia abandonada por el primer constructor, el Renacimiento italiano jamás habría llegado a ser lo que fue en realidad. Más tarde, los elementos arquitectónicos de lo que se ha convenido en llamar el “barroco” italiano serán llevados al norte por los albañiles y los canteros de los Alpes,²¹⁷ que llegaron hasta muy lejos, practicando sus artes y sembrando tras ellos, a lo largo de las rutas, los modelos de ornamentación y decoración en los que posteriormente habrían de inspirarse las generaciones de escultores de las ciudades y las aldeas.

Naturalmente, el mapa de las ciudades mediterráneas en el siglo XVI coincide, en el conjunto y en el detalle, con el mapa de

las rutas. El eje que va de Tarento hasta el Po, pasando por Bari, Ancona, Bolonia, Módena, Pavía y Piacenza, constituye una sarta de ciudades. Y lo mismo podemos decir de esa otra vía a la que tantas veces nos hemos referido ya, más curiosa precisamente por menos citada, que une a Medina del Campo con Valladolid, Burgos y Bilbao, ciudades especialmente activas: la ciudad de las ferias, la capital de Felipe II (hasta 1560), la gran plaza de los mercaderes de la lana y, por último, como terminal, la ciudad de los marinos y del transporte. A su paso, la ruta va distribuyendo sus faenas entre estas ciudades, como obreros que trabajasen en cadena.

Se ve claro, en fin, cómo en el Mediterráneo occidental las grandes ciudades se aglomeran junto al mar, que es la ruta universal, mientras que tierra adentro escasean más, porque aquí sólo cuentan con las rutas terrestres, de menor rendimiento. Al sur y al este del Mediterráneo, por el contrario, vemos grandes ciudades islámicas replegadas sobre el interior, obedeciendo al reclamo muy preciso de las poderosísimas rutas del desierto.

Un lugar de encuentro de las diferentes rutas de transporte

Las grandes ciudades, todas en el cruce de las grandes rutas, no nacen forzosamente de su confluencia y por el solo hecho de la encrucijada (aunque no cabe duda que Piacenza, por ejemplo, nació del encuentro del Po con la Vía Emilia), pero sí viven de ella. Diremos, siguiendo la fórmula consagrada, que “derivan su importancia de su posición geográfica”. Y es que el encuentro de las rutas señala, a veces, un cambio en los medios de transporte, y, por ende, un alto obligatorio. En Arlés, las flotas del Ródano enlazan con los barcos de cabotaje de Martigues, de Bouc y de la costa provenzal, que aseguran los transportes hasta Marsella. De Verona parte la navegación por el Adigio, que, río abajo, se

combina con los convoyes de acémilas y de carros del Brennero. En Trípoli de Berbería, en Túnez y en Argel, las caravanas se detienen al llegar al mar. La ciudad de Alepo no debió su nacimiento tanto a los recursos del lugar en que está enclavada, como a la necesidad de un eslabón entre el Mediterráneo y el golfo Pérsico.²¹⁸ Es, como dice Jacques Gassot,²¹⁹ la avanzada de las mercaderías de las Indias “y de las telas, las sargas y otras mercancías que vienen del Poniente”. Las caravanas que venían de Bagdad se detenían allí, delante del macizo del Líbano, relevadas por otras caravanas, formadas principalmente por muleros, caballos o pequeños asnos, los mismos que llevaban y traían a los peregrinos de Occidente en el cercano trayecto de Jerusalén a Jaffa.

Todos los puertos están, por definición, en el cruce de los caminos de mar y tierra, y su misión consiste en asegurar los necesarios transbordos. No hay un solo puerto que no sea al mismo tiempo la terminal de una ruta de tierra o de agua dulce—de tierra sobre todo, pues, en el Mediterráneo, los ríos son peligrosos en su desembocadura, porque azolvan un mar sin mareas—. Además, la tierra que se alza detrás de las costas mediterráneas está bloqueada por las montañas; por eso no hay aquí un solo puerto que no tenga su brecha del lado del continente. Génova está situada frente a los cortes del próximo Apenino, por donde pasan rutas como la de los Giovi; el destino de la ciudad está unido a ese decisivo desfiladero. Sabemos que Génova, situada en una costa accidentada y salvaje, en la que desde el primer día se refugiaron minúsculas aglomeraciones marinas, ha sido durante mucho tiempo una ciudad de segundo orden, por no decir que una aldea. Y es que, aunque bien abrigada en la punta extrema de su golfo, se hallaba aislada del continente, mal soldada a la gran ruta comercial de la Edad Media, aquella *Via Francigena* que serpenteaba hasta Roma desde el norte de los Apeninos. Génova no alcanzó su dignidad

hasta el siglo XI; cuando se deteriora la primacía de los sarracenos en el mar; y cuando la gente del norte, interesada desde hacía mucho tiempo en el tráfico de Europa y experta en la práctica de las rutas de la montaña (principalmente la gente de Asti), llega hasta Génova para apoderarse del lucrativo tráfico del mar. Génova nació de esta captura continental, de la valorización del desfiladero de los Giovi.²²⁰ La ruta de tierra continuó conservando su importante papel en la vida de esta ciudad. Al lado de las *Venuta di mare* había siempre las *Venuta di terra*, y ambas servían de vehículo a provechosos intercambios. Génova es hija, tanto como de sus navíos, de los convoyes muleteros que, al llegar a las calles de la ciudad, debían seguir el camino de enladrillado que les estaba reservado y que fluía como un sendero en medio de la calzada de piedra...

Todos los puertos presentan este doble rostro. Marsella, por sus enlaces con la ruta del Ródano; Argel, por su solidaridad con el Magreb central; Ragusa, que es, indiscutiblemente, una ciudad creada por el mar, no ha estado jamás ausente ni por un solo instante del vasto mundo balcánico, cuyas costas y cuyo interior fueron explorados por ella. En un tiempo habíase interesado por las minas de plata de Serbia, donde aseguró el avituallamiento de los centros de extracción y la vida de las ciudades y las ferias vecinas, tales como Uskub, Prilep, Prizen y Pek.²²¹ En el siglo XVI, su comercio con el este echa un brote innegable.²²² Sus mercaderes avanzan entonces a través de Bosnia y de Serbia, hasta Vidin; ejercen su influencia sobre las provincias danubianas; en Uskub, punto de partida de un camino carretero hacia Constantinopla,²²³ forman una colonia densa y poderosa; se infiltran en Bulgaria, adonde durante mucho tiempo se les había hecho difícil llegar a causa de los mercaderes genoveses procedentes del Mar Negro; se les puede encontrar en Belgrado vendiendo paños ingleses a los oficiales

turcos que vuelven de la guerra de Hungría; se presentan en Adrianópolis, acogiendo a su paso a los embajadores cristianos; y, por supuesto, en Constantinopla. La asombrosa potencia de la ciudad de Ragusa en el siglo XVI está en íntima relación con estas colonias de mercaderes establecidas en el interior de los Balcanes; con los cientos y cientos de tiendas en que los comerciantes revenden a crédito o al contado las cariseas inglesas y las telas venecianas y florentinas; y con los viajes de los mercaderes compradores de cueros que chalanean con los pastores, algunos de cuyos largos y estrechos cuadernos de cuentas se conservan en los archivos de Ragusa.

Toda la vida de Ragusa sería, por tanto, inconcebible sin los espantosos caminos que iban hasta Sarajevo por el norte, y hacia Uskub, parada esencial hacia el este, por las cumbres montenegrinas y albanesas. La ciudad de Ragusa es la conjunción de dos movimientos: uno que se explaya por las rutas de los Balcanes, y otro que se vale de los ilimitados caminos del mar y que, en el siglo XVI, llevaba a los ragusinos a todos los países del Mediterráneo, sin excepción, a veces hasta la India e Inglaterra, y una vez, que sepamos, hasta el Perú.

De la ruta a la banca

Las rutas y los intercambios han permitido la lenta división de trabajo de la cual han ido surgiendo las ciudades, distinguiéndose al principio muy a duras penas de los campos circundantes, individualizándose frente a ellos a costa de ininterrumpidos esfuerzos. Estos esfuerzos producen a su vez unos determinados efectos en el interior de la misma ciudad, organizando sus diferentes actividades, transformándolas internamente, de acuerdo con modelos que, como es natural, sólo son regulares tomados en su sentido más amplio.

En este proceso, que conoce mil variantes, todo parte, sin duda alguna, de una actividad mercantil omnipresente, primordial y origen de toda la organización económica. Verdad que resulta evidente tanto en Venecia y Sevilla, como en Génova, Milán o Marsella... La afirmación es innegable en cuanto a esta última, donde sólo existen unas cuantas industrias textiles²²⁴ y jaboneras. Pero también con respecto a Venecia, que distribuía en el Oriente sus propias telas y sederías, y las lanas y terciopelos de Florencia, los tejidos de Flandes y las cariseas de Inglaterra, las felpas milanesas y alemanas, y también de Alemania, la quincallería y el cobre... En cuanto a Génova, ya en la Edad Media era proverbial aquello de “*Genuensis, ergo mercator*”. No es, pues, abusivo, hablar en nuestra clasificación de un “capitalismo comercial”, designando con dicha expresión una forma ágil, ya moderna e indiscutiblemente eficaz de la vida económica del siglo XVI. No todas las actividades contribuyen a su progreso, pero un buen número de cosas dependen de su dinamismo y poder magnético. Los imperativos del comercio a gran escala y a largas distancias, y sus acumulaciones de capital funcionan como fuerzas motrices. Precisamente en el espacio definido por las circunstancias de la economía mercantil se anima la vida industrial de Génova, Florencia, Venecia y Milán, particularmente en las nuevas y revolucionarias industrias textiles del algodón y la seda. La teoría clásica de Paul Mantoux era ya válida en el siglo XVI: el comercio es el que guía, el que lanza la vida industrial. Y más que en ninguna otra parte, en el Mediterráneo, donde la regla es el intercambio, el transporte y la reventa... La vida comercial lo mueve y transporta todo, incluidas las simientes de la actividad industrial, como el viento arrastra lejos las semillas... Pero estos gérmenes, estas semillas, no siempre encuentran en las ciudades el terreno propicio para germinar. En 1490, Piero del Bantella, un florentino, introdujo en Ragusa “*l'arte di fabricare i panni alti di lana*”;²²⁵ en 1525,

un hombre del terruño, Nicolò Luccari,²²⁶ importó en la ciudad el arte de la seda. Pero ninguna de estas dos industrias tuvo gran fortuna; Ragusa contentábase con producir algunas telas para su consumo propio y con teñir o reteñir algunas de las que transitaban por ella. Los mismos intentos se hicieron en Marsella con la lana y la seda, hacia 1560; en lo que a la seda se refiere, Botero nos dice que fue la falta de agua lo que impidió llevar adelante la industria.²²⁷

En términos muy generales se puede decir que las funciones comerciales e industriales se suceden en el tiempo,²²⁸ éstas impulsadas y sostenidas por aquéllas y a la sombra, por tanto, de cierta antigüedad económica (entre otras muchas condiciones, se entiende). La ciudad industrial del Mediodía francés es Montpellier,²²⁹ que tiene tras sí todo un pasado económico, toda una riqueza adquirida, de capitales disponibles y un contacto vivificante con el exterior. Lo que Colbert quiso hacer en el siglo XVII: desarrollar a la sombra del comercio francés de Levante una industria textil, se habían encargado de crearlo ya por sí mismas, desde hacía mucho tiempo, las circunstancias. La industria de Venecia se desarrolló en el siglo XIII, pero como su actividad comercial crecía paralelamente y a un ritmo más veloz, esta industria medieval no tardó en resultar insignificante en proporción con el volumen del comercio exterior. El gran impulso industrial de Venecia llegó más tarde, en el siglo XV, y sobre todo en el XVI, por medio de la gradual y lenta transición del almacén al taller; tentativa tal vez no deliberada, pero sí guiada, impuesta por la coyuntura del siglo. Venecia tiende entonces a convertirse en un puerto industrial. Y fue tal vez el éxito de Francia y de la Europa del Norte, en el siglo siguiente, lo que impidió que aquel proceso de transformación llegara a culminar.²³⁰

Si la industria en gran escala es la segunda fase de la

evolución de la ciudad, ¿debemos considerar la banca como la tercera? Es indudable que desde la misma infancia de una ciudad están en curso todas las actividades económicas, tanto las financieras como las otras. Pero este comercio no se singulariza sino tardíamente; es el último en alcanzar la plena autonomía.

Durante un largo periodo de tiempo todo es confusión: mercancía, taller y banca están en las mismas manos. En Florencia, los Guicciardini Corsi, que adelantan dinero a Galileo, tienen también intereses en el trigo siciliano y en la venta de paños y pimienta; los Capponi, cuyos grandes libros mayores se han conservado hasta nuestros días, se ocupan tanto de transportar vinos, como de asegurar navíos y emitir o aceptar letras de cambio; los Médicis, con más de la mitad de sus intereses en la banca, poseen, en el siglo XV, talleres propios para la elaboración de la seda.

Esta multiplicidad y esta confusión que se da en el mundo de los negocios es una regla antigua; de ese modo se dividen razonablemente los posibles riesgos. El comercio del dinero, es decir, los préstamos a particulares (más o menos encubiertos, pues la Iglesia prohíbe prestar con interés), las sumas de dinero adelantadas abiertamente a ciudades y príncipes, las inversiones (las *accomandite*, como se decía en Florencia), los seguros marítimos, todas estas actividades puramente financieras resultan difícilmente separables de las otras formas de comercio. Sólo en la Ámsterdam de finales del siglo XVII se afirmará la actividad financiera como una totalidad particular.

Con todo, ya en el siglo XVI las transacciones financieras alcanzan un alto nivel, apareciendo cada vez en mayor número banqueros cuasi especializados, a quienes se conocerá en España con el nombre de “hombres de negocios”. En la Francia de siglo XVIII se les habría más bien llamado “financieros” al servicio del Estado. En cualquier caso, este fenómeno sólo se afirma en unas

cuantas ciudades, mercantiles desde mucho antes, que alcanzan ahora la plena madurez. En Venecia, donde la existencia de bancas y banqueros se remonta al siglo XIV e incluso al XIII; en Florencia, cuyas grandes casas comerciales han controlado Europa y el Mediterráneo, de Inglaterra al Mar Negro, a partir del siglo XIII; y sobre todo en Génova, la cual, a despecho de lo que ha afirmado Michelet,²³¹ no ha sido “una banca antes de ser una ciudad”, pero donde la *Casa di San Giorgio* ha sido el organismo de crédito más perfecto que ha conocido la Edad Media. Un detallado estudio²³² demuestra que la ciudad ya era moderna, que ya iba muy por delante de su tiempo, en el siglo XV; vemos que allí se manejaban a diario endoses de letras de cambio y acuerdos de *ricorsa*, una forma primitiva de obtener dinero en efectivo por medio de letras falsas o cheques sin fondo. El papel que inmediatamente ha representado Génova entre Sevilla y el Nuevo Mundo, y su alianza definitiva con España en 1528, hicieron el resto: se convirtió en la primera ciudad financiera del mundo en el periodo de ascenso de la ola inflacionista y próspera que caracterizó la segunda mitad del siglo XVI —el siglo de Génova, esa ciudad donde dedicarse al comercio comienza a considerarse como una actividad plebeya—. Los *Nobili Vecchi* pueden, ocasionalmente, especular en gran escala con el alumbre, las lanas o las salinas de España, pero el comercio se lo dejan a los *Nobili Nuovi*, dedicando sus esfuerzos a la especulación con el oro y la plata, los bonos del Estado y los préstamos al rey de España.

Sin embargo, y en aparente contradicción con la simple imagen que hemos presentado, surgen múltiples centros financieros, *piazze*, por toda Europa, en ciudades casi nuevas. Pero estas eclosiones bruscas e importantes, ¿qué ocultan detrás? Simplemente, las ramificaciones de la banca italiana, ya entonces con solera. Ya en tiempos de las ferias de Champaña,

eran sieneses, luqueses, florentinos o genoveses quienes siempre tenían en sus manos las balanzas de cambios; también habían sido ellos quienes, en el siglo XV, habían hecho la fortuna de Ginebra, y, más tarde, la de Amberes, Lyon y Medina del Campo. Y también están presentes cuando Fráncfort del Maine establece, en 1585, su feria de cambios. A ojos de los no avisados, su oficio tiene, evidentemente, algo de misterioso, e incluso diabólico. Un francés se muestra sorprendido, hacia 1550, ante “estos mercaderes y banqueros extranjeros” (es decir, italianos) que llegan con las manos vacías, “sin traer de sus respectivas tierras otra cosa sino sus propias personas, amén de un poco de crédito, una pluma, tinta y papel, y su industria en saber traficar, dar la vuelta y combinar los dichos cambios de una región a otra, de acuerdo con las informaciones que reciben acerca de las plazas donde el dinero es más caro”.²³³

En resumen: un pequeño grupo de hombres bien informados, que se mantienen en contacto por medio de una activa correspondencia, controlan, en Europa, la entera red de cambios tanto en letras como en numerario, y dominan así todo el campo de la especulación comercial. De manera que no nos debemos dejar sorprender demasiado por esta aparente difusión de las *finanzas*. Hay muchas diferencias y grados entre las *piazze*: algunas son predominantemente comerciales; otras, industriales, y otras, parcialmente financieras. En 1580, cuando Portugal se une a España, los hombres de negocios españoles se asombran a la vista del retraso técnico que muestran los cambios en la entonces íntegramente comercial plaza de Lisboa. Las inversiones en Marsella proceden, todavía a comienzos del siglo XVII, de Lyon, Montpellier y Génova. Ragusa, tan próspera comercialmente, depende financieramente de las ciudades italianas; en el siglo XVII, toda su fortuna se apoyará en los bonos del gobierno de Nápoles, o de Roma, o de Venecia. El ejemplo de Venecia resulta aún más revelador. Un largo informe de los

Cinque Savii, en enero de 1607,²³⁴ indica que toda la actividad *capitalista*, como decimos nosotros ahora, está en manos de los florentinos, los cuales poseen casas en la ciudad, y de los genoveses, proveedores de plata, controlando entre unos y otros todo el movimiento de los cambios. Al *librar* sobre Venecia, genoveses y florentinos pueden especular *en los cambios* (principalmente en las llamadas ferias de Besançon, que tienen lugar en realidad en Plasencia) con el abundante dinero de los inversionistas venecianos. De ese modo *se hacían* con el numerario de que disponía la ciudad. El piemontés Giovanni Botero se da cuenta de esta situación cuando, en 1589, compara Génova con Venecia, mostrando su preferencia por esta última. En Génova han prosperado prodigiosamente los manipuladores de dinero, pero ello va en detrimento de otras beneficiosas actividades de la ciudad. Su industria (tanto la textil como la de construcciones navales) ha experimentado un retroceso; los *arti*, como es natural, eran imprescindibles para que el pueblo bajo genovés, muy pobre en general, pudiese subsistir. En comparación con su gran rival, Venecia aparece como una ciudad menos evolucionada, en la que se ejercen casi todas las funciones económicas. Por eso sus habitantes son menos desdichados que los de Génova, y las diferencias entre ricos y pobres, menos marcadas.²³⁵

Ciclo urbano y regresión

Si la vida urbana progresa por estadios, también se deteriora por estadios. Las ciudades nacen, progresan y declinan de acuerdo con las pulsaciones de la vida económica. Y cuando declinan, van abandonando sector tras sector los atributos de su pujanza. ¿Será pura casualidad que, en Génova, el primer signo negativo (la presencia de barcos mercantes ragusinos) afecte a los

transportes, fuente primera de la riqueza de las grandes ciudades, mientras, al otro extremo de la escala, aquello que resiste más tiempo es precisamente el total de las actividades bancarias, es decir, la forma de riqueza que había aparecido en último lugar durante el proceso evolutivo? En el siglo XVIII, cuando Génova y Venecia alcanzan el punto más bajo de su decadencia, son todavía importantes centros bancarios. Pese a lo que se ha dicho en otros sentidos, el drama de la Barcelona del siglo XVI es consecuencia inevitable de su propio pasado: es el precio que ha de pagar por una prosperidad conseguida con excesiva rapidez y nunca consolidada a nivel bancario. Lo que paralizó a esa ciudad en el siglo XVI fue la falta de numerario, la falta de facilidades de cambio de *giro*, como había hecho ya notar Capmany.²³⁶

¿Será posible concluir, llevando el tema a sus últimas consecuencias, que el desarrollo de la fase industrial indica por lo general que hay deficiencias en la vida comercial de la ciudad, y que la industria es, considerada desde cierto punto de vista, una forma de respuesta a ese declinar del comercio? En todo caso, es sintomático que la industria florezca preferentemente en las ciudades alejadas del mar, es decir, en las que su emplazamiento les impide cumplir todas las funciones que deben ser propias de un centro de comunicaciones; así ocurre en el caso de Luca, patria de los tejedores de la seda, y también en el de Milán, o Como, e incluso en el de la misma Florencia. También florece la industria en todas aquellas ciudades que en el siglo XVI se ven amenazadas en sus transportes o mercancías, como ocurre con Florencia y Venecia. ¿Es lícito ir aún más lejos y afirmar que la actividad bancaria crece en importancia en la exacta medida que el comercio y la industria tropiezan con dificultades? Es decir, que cualquier actividad que surge lo hace en detrimento de otras y no necesariamente en armonía con ellas. Mi intención al decir esto no es la de conseguir explicarlo

todo gracias a ello, sino la de indicar, con la mayor brevedad y rapidez, la totalidad de la problemática que presenta el dinamismo urbano.

Una tipología muy incompleta

La tipología general de las ciudades que acabamos de esbozar es inevitablemente incompleta. Todo se conjuraba para venir a complicar la vida de las ciudades. Cada una de ellas está encajada dentro de un particular marco económico. A nivel local, esto implica relaciones con el campo que la circunda y con las ciudades vecinas, tanto si su papel es de dominadora como si lo es de dominada. A nivel nacional o internacional implica sistemas de relaciones, según distancias dentro del mar interior o incluso dentro del Mediterráneo Máximo. Y además existen las circunstancias que los cambios políticos traen consigo. Estos cambios políticos serán los que arruinarán, en el siglo XVI, la antigua independencia de las ciudades-Estado; cambios que minarán las bases de la economía urbana tradicional, creando e imponiendo nuevas estructuras.

Un historiador²³⁷ que está completando un estudio sobre la tipología de las ciudades de Castilla en el siglo XVI ha establecido la siguiente distinción: ciudades burocráticas, como Granada y Madrid —esta última, creciendo a un ritmo tan rápido que plantea problemas de abastecimiento de una población improductiva; se ha visto, dice una relación de 1615, “faltar el pan durante días y días y algunas personas, por la calle, dinero en mano, tratando de conseguirlo y pidiéndolo *per l'amor di Dio*”—;²³⁸ ciudades comerciales, como Toledo, Burgos y Sevilla; ciudades industriales (en el sentido de que la industria moderna se instala en ellas con las formas capitalistas del

Verlagssystem, que no era específico de Alemania), como Córdoba y Segovia; ciudades industriales, pero en manos de los artesanos, como Cuenca; ciudades agrícolas, dependientes de la campiña circundante, y no pocas veces invadidas por ella, como Salamanca o Jerez de la Frontera; ciudades clericales, como Guadalajara; una ciudad ovejera, Soria... Había además algunas ciudades militares, que en el siglo XVI resultaban tan difíciles de distinguir de las otras ciudades como los navíos de guerra de los simples barcos mercantes. Esta clasificación nos da ya cierta idea de la complejidad del problema. Y queda por hacer la posible distinción entre ciudades de primera y segunda fila y considerar también (dentro de un contexto específicamente europeo) la interacción entre una ciudad principal y las ciudades de segundo orden vecinas a ella.

Se presenta además otro problema, y es que tan pronto como se logra fijar el marco donde encuadrar una ciudad, se comprueba que ésta se ha salido de él. Sevilla, que se incorpora tarde al comercio financiero (aunque posee sus propios bancos), es al mismo tiempo burocrática, rentista y artesana; ciudad de lujo, éste reclama sus derechos: para mantenerlo hay un proletariado, que nos podemos imaginar viviendo amontonado en casas compartidas por varias familias pobres, como en el barrio de Triana, donde se manufacturan lejías y jabones.²³⁹

Salamanca es una ciudad rural, pero a la par es el gran centro intelectual que todos saben. Padua, brillante ciudad universitaria, es también una metrópoli rural. En el pasado (antes de 1405), en su lucha contra Venecia, los señores de Carrara, que controlaban la ciudad, “con el fin de encarecer los productos a su rival”, habían establecido impuestos sobre todas las gallinas, capones, gansos, huevos, pichones, verduras y frutas que saliesen de la ciudad... Con este conservatismo de las ciudades, del que tenemos pruebas más que abundantes, estos

derechos, aunque perjudiciales para Venecia, se mantuvieron hasta 1460,²⁴⁰ es decir, hasta mucho después de que Padua hubiera quedado sometida a la República de San Marcos.

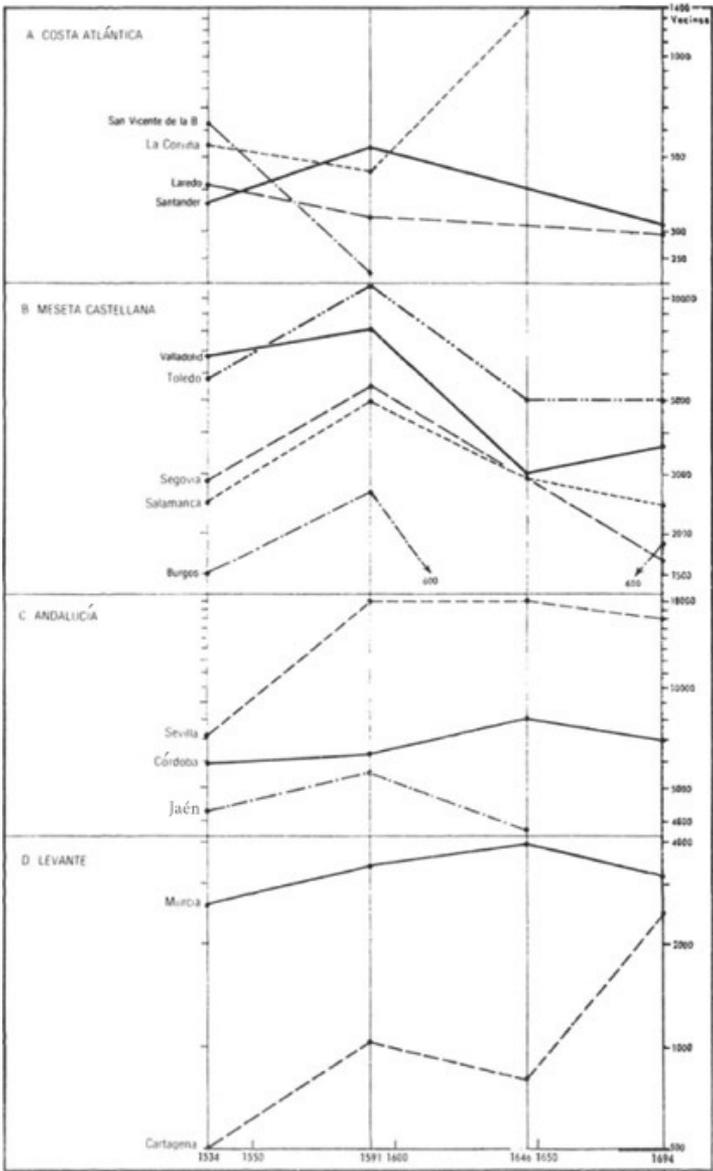


FIGURA 27. Población de las ciudades de Castilla.

Sin embargo, Padua se mantenía como inmersa en su clima rural, y Bayardo y sus compañeros, en 1509, la pueden

contemplar dedicada de lleno a las tareas agrícolas: “se siega diariamente una gran cantidad de heno [cuenta *Le Loyal Serviteur*] y tienen por costumbre cargar tanto sus carretas, que cuando éstas han de cruzar una puerta sólo con muchos esfuerzos consiguen franquearla”.²⁴¹ Y este mismo espectáculo lo podemos ver en Brescia, donde la puerta de San Stefano, por la que se va al Broletto, presenta una abertura tan estrecha que “quando vi si trova qualche carro di feno o paglia o legne, per li non ponno transitar gli uomini”.²⁴² Situación similar, si no espectáculo idéntico, ofrece Lucera, pequeña ciudad de Apulia que celebra activas ferias. Cuenta también, para su tormento, con capitanes nombrados por el marqués del Vico, los cuales le procuran muchos sinsabores, pues no sólo matan, roban y se dan al juego, sino que además avasallan: “han metido antes de la fecha autorizada una gran cantidad de cerdos en el territorio de la ciudad, en detrimento de los demás *cittadini*... por no mencionar el gran daño que los dichos cerdos causan en los campos de grano, aguas y pastizales”.²⁴³ Este episodio nos descubre que se criaban cerdos dentro del mismo recinto urbano. Estas escenas de la vida agrícola, con frecuencia en conflicto con el arte de las defensas militares o con la honestidad de quienes detentan el poder, nos muestran hasta qué punto están abiertas —a cualquier precio— las ciudades del siglo XVI a la zona rural en que están asentadas. Y de no hacer así, ¿cómo podrían subsistir?

IV. LAS CIUDADES, TESTIGOS DE SU SIGLO

A estas ciudades tan diferentes unas de otras, cuyas actividades se dosifican siempre de forma original, las debemos interrogar ahora acerca de los rasgos que todas ellas poseen en *común*;

debemos descubrir lo que se *repite* en ellas al estar sometidas a una determinada circunstancia, que es idéntica o casi idéntica en todas las partes del Mediterráneo durante la segunda mitad del siglo XVI. Respecto a las que conocemos bien, las evidencias concuerdan: la población de las ciudades aumenta; pese a los avatares de su vida cotidiana, que no faltan, se puede afirmar que, a *la larga*, siguen adelante, puesto que crecen cada vez más; en todo caso, es evidente que superan todas las crisis y dificultades; sin embargo, todas las ciudades ven —y no hay una sola que se libre de ello— restringidas sus libertades frente a los Estados territoriales, que crecen más velozmente que ellas; éstos las cercan, las subyugan, y hasta las expulsan de las posiciones alcanzadas. Comienza una nueva época de la política y de la economía. Desde este punto de vista el Mediterráneo ha sido precoz.

*El crecimiento demográfico*²⁴⁴

Conocemos apenas una milésima parte de lo que los historiadores podrían descubrir sobre los movimientos de las poblaciones urbanas en el siglo XVI. Basta con lo que tenemos, sin embargo, para poder ofrecer un diagnóstico aceptable. Para dar una idea más precisa reproducimos una gráfica (fig. 27, p. 430) del movimiento de población de las ciudades castellanas.²⁴⁵ Su mensaje es evidente: todas las curvas —con unas pocas excepciones que confirman la regla— indican claramente un constante crecimiento, hasta los años finales del siglo XVI.

Y esta misma curva presentan —*grosso modo*— las gráficas concernientes a Italia²⁴⁶ y Turquía²⁴⁷ (tanto la europea como la asiática). Podemos permitirnos, sin correr grandes riesgos, la

afirmación de que —siempre en líneas generales— la situación es idéntica en todo el Mediterráneo, tanto musulmán como cristiano. El aumento de población fue la característica fundamental del *largo siglo XVI*, lo mismo en Europa que en el Mediterráneo; la base de la que todo, o casi todo, depende.

Todas las categorías de ciudades participan en idéntico grado de este movimiento de alza, tanto las modestas y medianas comunidades como las considerables, tanto las artesanales como las industriales, tanto las burocráticas como las comerciales... No hay discriminación, como la hubo más tarde cuando la regresión del siglo XVII,²⁴⁸ momento en que se produjo el auge o la estabilidad de algunas ciudades privilegiadas, París, Londres, Madrid y la misma Estambul, mientras que otras ciudades eran víctimas del vasto reflujó. No nos sorprendemos, pues, si vemos que a lo largo del siglo XVI todas las ciudades aumentan simultáneamente su actividad, si vemos alzarse incontables edificios tanto públicos como privados en Verona, Venecia, Pavía, Milán...; la producción artesana se anima en Cuenca y Segovia; las construcciones marítimas se incrementan simultáneamente en el Mandracchio de Nápoles y las playas de Sorrento y Amalfi. Nos hallamos ante un periodo de prosperidad general de la que participan en una medida u otra *todos* los núcleos urbanos. Las jerarquías de las ciudades, sus comportamientos recíprocos y sus relaciones mutuas, permanecen casi inalterados.

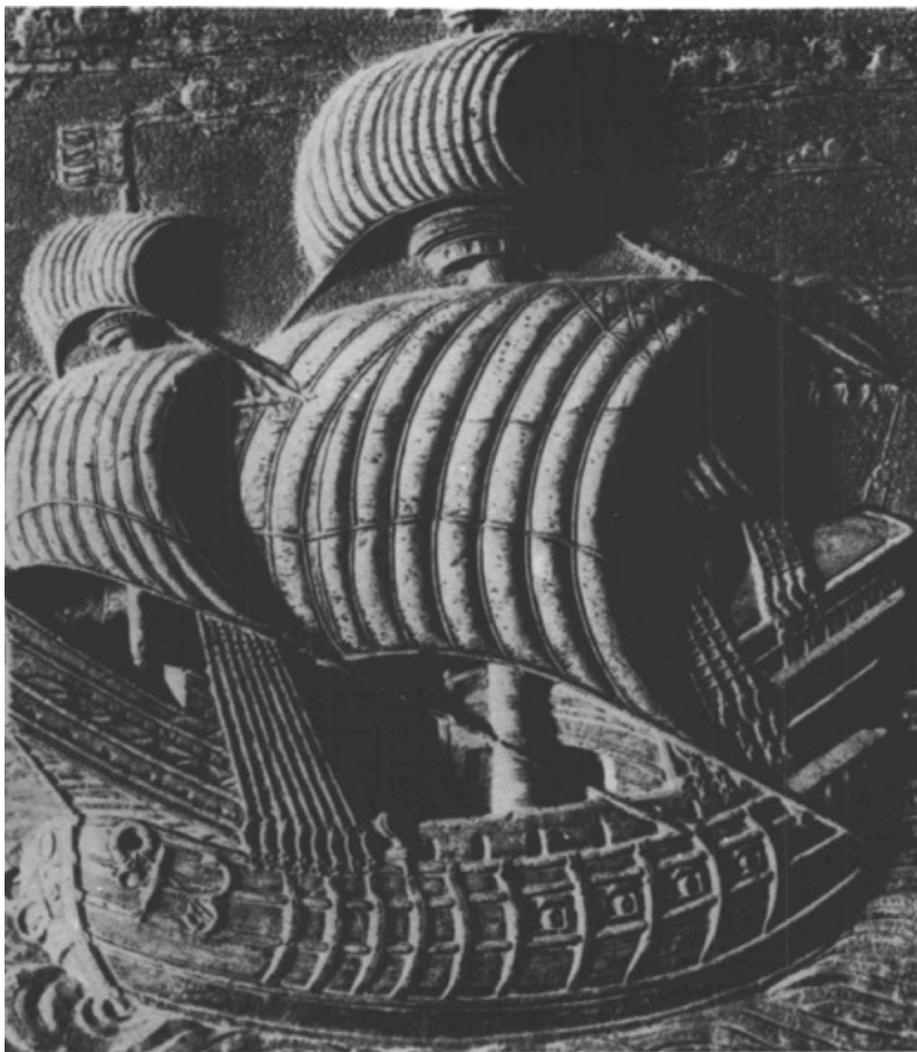
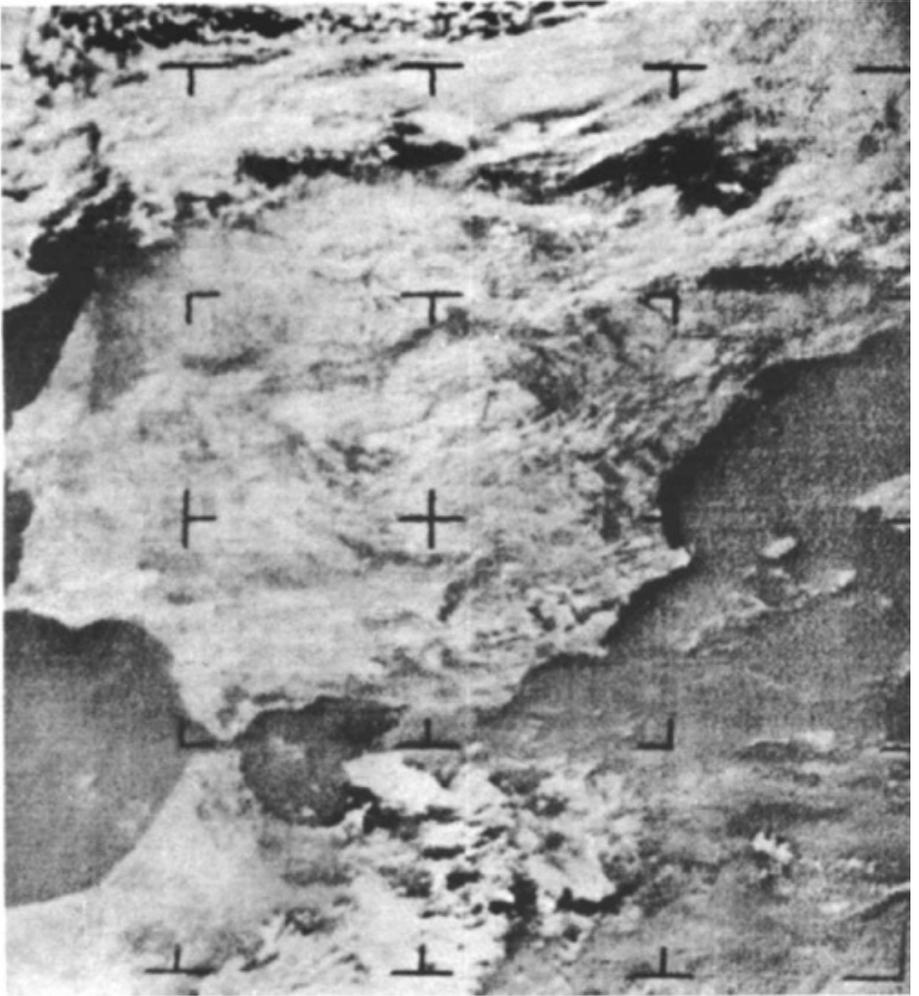
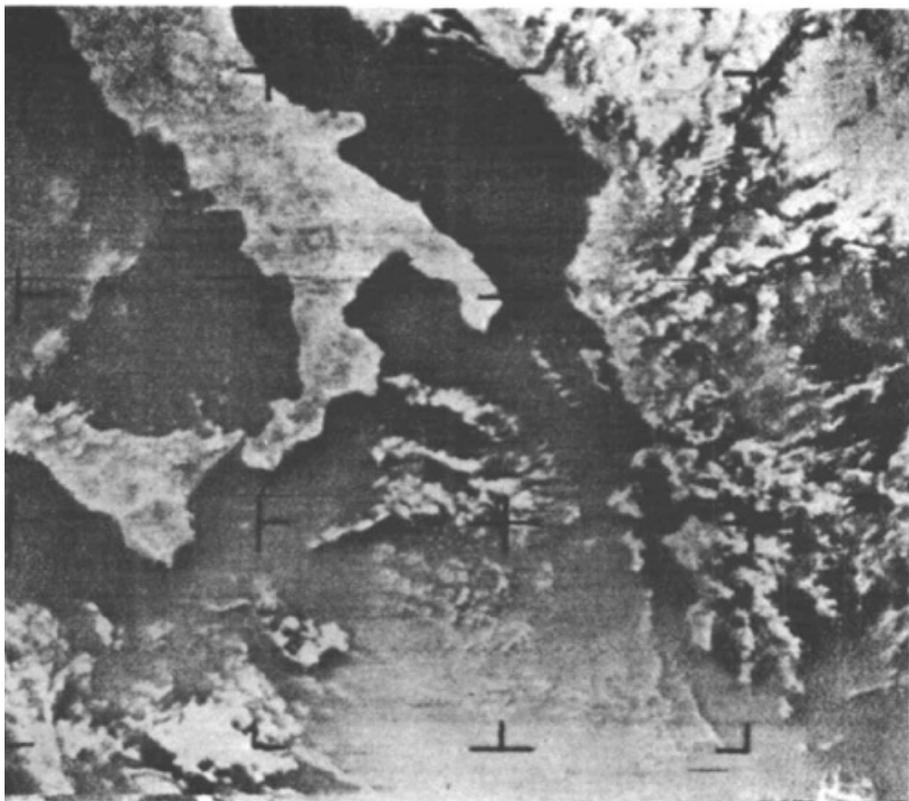


Foto: O. Böhm, Venecia.

10. *Navío redondo mercante. Bajorrelieve de la tumba de Alessandro Contarini (1555), en la basílica de San Antonio, Padua.*





Fotos: NASA. Washigton.

11 y 12. *El Atlántico invade el Mediterráneo. Dos fotografías tomadas el 6 y 9 de septiembre, respectivamente, por el satélite americano Nimbus A. En la primera se ve España, en la segunda Italia y Grecia. Las nubes se mueven de oeste a este.*



Fotos: O. Böhm, Venecia.

13. Galeón veneciano. Bajorrelieve de la tumba de Alessandro Contarini (1555). Basilica de San Antonio, Padua.

Un cuadro de los niveles de la vida urbana en el reino de Granada en 1591 puede, a pesar de sus imperfecciones habiendo sido construido a partir de los registros fiscales (*millones*), darnos una idea de lo que era esta decisiva geografía interurbana, tan

difícil de alterar...²⁴⁹ Las grandes ciudades conservan su predominio, con las ventajas que traen consigo los precios elevados, los salarios altos y la amplia variedad de clientes que pueden comprar en sus tiendas; mientras tanto, las ciudades satélites giran en torno de ellas, les sirven y se sirven de ellas. Estos sistemas planetarios, tan típicos de Europa²⁵⁰ y del Mediterráneo, continuarán funcionando sin contratiempos.

Sin embargo, se producen ruidosos y decisivos cambios que no pueden ser ignorados, y que son, también ellos, inevitablemente lógicos.

En primer lugar: todo crecimiento demográfico jamás actúa en sentido único: es, sucesivamente, fuente de fuerza y de debilidad, de equilibrio y de fragilidad. Muchos de los antiguos males persisten, y, algunas veces, se agravan: el siglo XVI no ha tenido ni el suficiente valor ni la suficiente fuerza para erradicarlos. En segundo lugar: no sólo las ciudades dirigen el mundo. Su reinado privilegiado, que se extiende a lo largo del primer momento ascendente de Europa y el Mediterráneo, o sea, del siglo XI al siglo XIV, comienza a ser contestado en el mismo umbral de los tiempos modernos, por los Estados territoriales, los cuales, muy lentos en su evolución durante los siglos anteriores, ocupan bruscamente el centro de la escena en los nuevos tiempos. Y por último: la población rural continuaba siendo mayoría. Es muy posible que hayan progresado durante el siglo XVI menos velozmente que las ciudades que se nutren de ellas. Éstas han experimentado un crecimiento que sabemos fue extraordinariamente veloz, aun cuando no conozcamos cifras exactas.²⁵¹ Las ciudades alcanzaron las máximas cotas posibles, y hasta es fácil que las rebasaran. Cuando en el siglo XVII se produzca el reflujó de la población, como en el caso de Venecia, donde gracias al material conservado son posibles algunas estadísticas sólidas,²⁵² las ciudades declinarán más velozmente

que la zona rural circundante. ¿Ha cambiado el cuadro en el siglo XVIII? M. Moheau²⁵³ afirma que la Francia rural creció entonces con mayor rapidez que la Francia urbana. Estas rápidas comparaciones nos ayudarán a comprender mejor el destino, decisivo y frágil a un tiempo, de las ciudades del siglo XVI.

Penurias de antaño y penurias nuevas: las carestías y el problema del trigo

No siempre ha sido amable el siglo XVI con las comunidades urbanas. Hambres y epidemias castigan una y otra vez a las ciudades. A causa de la lentitud y el precio muchas veces prohibitivo de los transportes, y la asombrosa irregularidad de las cosechas, toda aglomeración amenaza con provocar la escasez a cada paso, en cualquier día del año. La menor sobrecarga es causa de agobios. Cuando el Concilio de Trento se reunió por tercera y última vez en 1561 (a pesar de reunirse en la gran ruta del Brennero y el Adigio, la ruta del trigo de Baviera, del que la ciudad de Verona se abastecía a veces) los padres del Concilio hubieron de enfrentarse en seguida al difícil problema del abastecimiento, que inquietó a Roma con toda razón. Ejemplo pequeño, pero hartamente revelador.²⁵⁴

En el Mediterráneo y hasta fuera de él, la carestía es de hecho un accidente banal. Azota con frecuencia a regiones enteras. En 1521, el hambre de Castilla coincide con los comienzos de la guerra contra Francia y con la sublevación interior de los *Comuneros*. La falta de pan aflige a nobles y villanos en ese año que los portugueses llaman el año de la Gran Penuria. En 1525, una espantosa sequía arruinó la tierra andaluza. En 1528, la escasez provoca en la Toscana hechos abominables: Florencia tuvo que cerrar sus puertas a los

campesinos hambrientos de su territorio. En 1540 se repite el drama: nuevamente se proyectaba cerrar las puertas de la ciudad y abandonar el campo a su suerte cuando vinieron a salvar la situación, como por milagro, los navíos que llegaron a Liorna con trigo de Levante.²⁵⁵ En 1575, el país rumano, a pesar de ser tan rico en granos, también viose desolado por un hambre espantosa; los rebaños murieron en masa y hasta los pájaros caían muertos de inanición, sorprendidos en pleno marzo por las nevadas; los hombres se mataban por un pedazo de pan.²⁵⁶ El año de 1583 fue de terrible escasez en toda Italia, y especialmente en el Estado pontificio, donde la gente moría de hambre.²⁵⁷

Pero de ordinario el hambre no azota regiones enteras, sino que es una plaga urbana. Lo singular de la escasez toscana de 1528 es que se extendió a todo el vecino país de Florencia, forzando a la ciudad a cerrar sus puertas a los campesinos que acuden a ella. En Perugia, en 1529, no se encontraba un solo grano de trigo en 50 millas a la redonda. Pero estas catástrofes eran muy raras. Por lo general, el campesino sacaba de su tierra, por lo menos, lo estrictamente indispensable para vivir. En cambio, las hambres urbanas, circunscritas a los muros de las ciudades, eran frecuentísimas en el siglo XVI. Florencia, que no está situada en modo alguno en una región particularmente pobre, sufrió 111 periodos de hambre o escasez entre los años de 1375 y 1791, a cambio de dieciséis cosechas muy buenas que se registraron en el mismo lapso.²⁵⁸ Los mismos puertos de redistribución del trigo, como Mesina y Génova,²⁵⁹ veíanse a veces afligidos por terribles hambres. Aún a principios del siglo XVII Venecia gastaba millones en oro en su abastecimiento.²⁶⁰

A causa de sus necesidades y de sus medios, los grandes compradores de trigo son los centros urbanos. Podría escribirse todo un libro sobre la política del trigo en Venecia o en Génova,

ciudad, esta segunda, siempre alerta a todas las oportunidades de abastecimiento y que, en el siglo XV, dirigió sus pasos con este objeto hacia Francia, Sicilia y el norte de África; Venecia, por su parte, interesábase por el comercio de trigo de Levante, y desde 1390 negociaba con el turco a este fin, lo que, desde luego, no le impedía mantener también relaciones con otros proveedores, como eran Apulia y Sicilia. Además Venecia recurre a permanentes regulaciones, así en 1408, 1539, 1607 y 1648, prohíbe formalmente toda exportación de trigo fuera de su “golfo”.²⁶¹

En el siglo XVI, todas las ciudades de alguna importancia tenían lo que en Venecia se designaba con el nombre, extrañamente moderno, de “Oficina del Trigo” (desgraciadamente, su documentación relativa a los años que nos interesan se ha perdido). Su organización es verdaderamente maravillosa.²⁶² La Oficina controlaba las entradas de trigo y de harina y las ventas de estos productos en el propio mercado de la ciudad. La harina sólo podía venderse en dos “lugares públicos”: uno cerca de San Marcos y otro en “Rivoalto”.²⁶³ Diariamente, debía informarse al dux del movimiento de las existencias en almacén. En cuanto se calculaba que la ciudad sólo tenía trigo para un año u ocho meses, se prevenía en debida forma al Colegio, e inmediatamente la Oficina del Trigo por una parte, y por otra los mercaderes, a quienes se adelantaba inmediatamente el dinero necesario, adoptaban las providencias oportunas. Los panaderos, únicos que tenían el privilegio de hacer pan, estaban también sujetos a vigilancia, y debían suministrar al público pan “de buen grano”, blanco y con un peso que variaba según la abundancia o la escasez del abastecimiento, pero cuyo precio por unidad continúa siendo el mismo, tal como era la regla en todas las ciudades de Europa.

No es que en todas y cada una de las ciudades existiera una

reproducción exacta de dicha oficina, que sólo funcionaba en Venecia; pero, aunque con nombre y organización distintos, todas poseían organismos o departamentos encargados de velar por el abastecimiento del trigo y la harina. La *Abbondanza* de Florencia fue trasformada por los Médicis (quienes tomaron en sus manos las compras de granos en el extranjero), pero la institución subsiste, por lo menos para funciones de menor cuantía, hasta después del *bando* de 1556, que, según la opinión más corriente, pone fin a sus actividades.²⁶⁴ En Como desempeñaban esta misión el *Consiglio Generale* de la ciudad, un *Ufficio di Annona* y los *Diputati di provvisione*.²⁶⁵ Donde no existía un organismo autónomo encargado de estas tareas, incumbía el deber de dirigir la política del trigo a los encargados del gobierno de la ciudad o de su administración. En Ragusa, demasiado mal situada para ignorar la escasez, fiscalizaban la distribución del trigo los mismos rectores de la República. Y en Nápoles, el propio virrey en persona.²⁶⁶

Cuando amenaza la escasez de trigo se toman idénticas medidas en todas partes. Primer acto: se prohíbe a son de trompeta la salida del grano de la ciudad, se doblan las guardias, se hacen registros y requisas, se levanta un inventario de las reservas. Si el peligro se agrava o se perfila, comienza el segundo acto: se procura reducir todo lo posible el número de bocas: ciérranse las puertas de la ciudad, o bien se expulsa de ella a los extranjeros, que era la medida habitual en Venecia, a menos que se comprometan a introducir en la ciudad una determinada cantidad de trigo, proporcional al número de bocas de su séquito o de su casa.²⁶⁷ En 1562,²⁶⁸ fueron expulsados de Marsella por este motivo los reformados: doble ganancia para la ciudad, enemiga de los hugonotes. En Nápoles, después de la grave escasez de 1591, fue la Universidad la que pagó las consecuencias del desastre: se cerraron sus puertas y se envió a

todos los estudiantes a sus casas.²⁶⁹ La medida subsiguiente era, por lo general, la de racionar a la población, como aconteció en Marsella en agosto de 1583.²⁷⁰

Lo primero que se hacía era, naturalmente, lanzarse por todas partes en busca de granos, al precio que fuera; en primer lugar, entre los proveedores habituales Marsella recurre ordinariamente al interior del país, al amparo de la bondad del rey de Francia, o apela a “sus muy caros y amados amigos”, los cónsules de Arlés, y a los mercaderes de Lyon. Como una reserva, encima de Lyon, estaba el granero de la Borgoña, de donde se transportaba el grano hasta Marsella cuando los barcos de los ríos “Shomne y Rosne”, desbordados, podían pasar “los puentes... sin gran peligro”.²⁷¹

Los inquisidores de Barcelona suplicaron a Felipe II, en agosto de 1557, que se les autorizara a solicitar el envío de un poco de trigo de Rosellón, al menos para uso personal.²⁷² Al año siguiente, los inquisidores de Valencia²⁷³ solicitaron que se les permitiera importar trigo de Castilla, solicitud que renovaron en 1559. Mientras tanto, ante la expectativa de una mala cosecha, Verona pidió a la Serenísimas que le permitiera comprar trigo en Baviera.²⁷⁴ Ragusa se dirigía a Sandjak, la Herzegovina, y Venecia demandaba al gran señor autorización para conseguir cereales en Levante.

Todo esto representaba para las ciudades, cuando ocurría, un cúmulo de negociaciones, expediciones y ajetreos, y, desde luego, grandes gastos. Por no mencionar las promesas y primas a los mercaderes.²⁷⁵

Y si todo esto fracasa, el gran recurso de las ciudades era volver los ojos hacia el mar proveedor, vigilar el paso de las naves cargadas de granos, apoderarse de ellas y pagar después el cargamento a su verdadero dueño, tras los obligados regateos...

Marsella se apoderó así de dos barcos genoveses que cometieron la imprudencia de atracar en sus muelles; el 8 de noviembre de 1562 las autoridades dieron a una fragata, sin más trámites, la orden de incautarse de todos los navíos cargados de trigo que se encontraran a la altura de la ciudad.²⁷⁶ En octubre de 1557, las autoridades de Mesina ordenaron descargar a las naves cargadas de trigo de Levante y de Apulia surtas en el puerto.²⁷⁷ Los Caballeros de Malta, que distaban mucho de estar bien aprovisionados, vigilaban con admirable regularidad las costas de Sicilia, comportándose de un modo que no se diferenciaba en nada del de Dragut y los corsarios de Trípoli. Desde luego, pagaban; pero abordaban los barcos como verdaderos piratas. Sólo ellos y Venecia practicaban este detestable método; cuando atravesaban una situación difícil, no había buque cargado de trigo que se sintiera seguro en el Adriático. Todo era buena presa, y los venecianos no tuvieron empacho en situar delante de Ragusa Vecchia una o dos galeras, que ante las mismas narices de los ragusinos se apoderaron de las naves cargadas de granos destinadas a los rectores de Volo, Salónica y los puertos venecianos de Albania. Otras veces salían en busca de mercantes cargados de trigo a las costas de Apulia, y los llevaban a descargar a Corfú, Spalato o directamente en Venecia... Los venecianos no pudieron mantenerse en la costa de Apulia, donde se habían instalado por dos veces; perdieron, así, este granero provisional de trigo y de aprovisionamiento de vino y aceite. Pero no se resignaron: cuantas veces era necesario, regresaban a las playas de Apulia, donde se aprovisionaban de grado o por fuerza. Todo terminaba, generalmente, por medio de un arreglo con Nápoles, no sin que éste, y desde luego España, hubiesen protestado enérgicamente aduciendo razones tan justas y tenaces como inútiles: las naves de las que la ciudad de Venecia se apoderaba, sin otro argumento que su apetito, eran, generalmente, naves que la ciudad de Nápoles había

fletado para su uso. En consecuencia, las presas que hacía Venecia amenazaban con provocar una crisis o un motín en Nápoles, donde los pobres formaban un verdadero enjambre.²⁷⁸

Todo esto resulta, a la larga, financieramente oneroso. Pero ninguna ciudad podía librarse de estas pesadas cargas. En Venecia, la Oficina del Trigo registraba, por lo general, enormes pérdidas, ya que, por una parte, entregaba importantes primas a los mercaderes, y, por otra, revendía con frecuencia a precio inferior del de compra, el trigo y la harina que había adquirido. Y aún era peor la cosa en Nápoles, donde el miedo hacía que las autoridades se sintieran no ya liberales, sino pródigas. En Florencia, al decir de los cronistas, era el gran duque el encargado de saldar la diferencia. En Córcega, la ciudad de Ajaccio tomaba dinero prestado de Génova.²⁷⁹ Pero, por lo general, las ciudades tenían que arreglárselas por sí solas. Tal era el caso de Marsella, buena administradora de sus dineros. Para sus compras regulares de granos concedía empréstitos. Pero, siempre previsora, en vísperas de la cosecha prohibía la entrada de trigo y liquidaba sus reservas, cuando las tenía. Por lo demás, así procedían muchas otras ciudades.

Políticas difíciles y siempre aleatorias. Traen penalidades y desórdenes como resultado. Penalidades para los pobres, aunque, a veces, para toda la ciudad. Desórdenes para las instituciones y las mismas bases que sustentan la vida urbana. ¿Estaban estas estrechas unidades y economías medievales a la altura de los nuevos tiempos?

Miserias antiguas y miserias nuevas: las epidemias

Sería posible trazar un mapa general, incompleto, pero elocuente, de la incidencia de la peste, ese terrible visitante del

Mediterráneo. Si al lado de cada ciudad señalásemos los años en que este azote la había castigado, comprobaríamos que ni una sola ciudad queda sin su cifra correspondiente en este mapa sumario. La peste se nos muestra en él como lo que realmente es: una *estructura* del siglo. Las ciudades del este reciben sus golpes redoblados con mayor frecuencia que las otras. En Constantinopla, la peligrosa puerta por la que se accede a Asia, se instala el azote de modo permanente, convirtiendo la ciudad en el gran foco desde donde las oleadas de la epidemia se extienden hacia occidente.

De 1575 a 1577, Venecia fue azotada por una epidemia tan espantosa que perecieron 50 000 personas, es decir, la cuarta o la tercera parte de la ciudad.²⁸⁰ Entre 1575 y 1578 hubo en Mesina unos 40 000 muertos. En 1580 se extendió por toda Italia, después de la peste, una mortífera epizootia, el mal del *montone* y del *castrone*,²⁸¹ que, a su vez, amenazaba la vida del hombre. Las cifras que consignan los contemporáneos de tal desastre sugieren, por su propia exageración, el espanto ocasionado por tanto sufrimiento. Bandello nos habla de 230 000 víctimas en Milán, en tiempo de Ludovico Sforza.²⁸² Según otro informante, en 1525 desaparecieron las nueve décimas partes de la población de Nápoles y de Roma,²⁸³ y en 1550, la mitad de la población de Milán;²⁸⁴ en 1581, la peste sólo dejó con vida en Marsella a 5 000 personas,²⁸⁵ y acabó en Roma con 60 000...²⁸⁶ Estas cifras distan mucho de ser exactas, evidentemente; pero indican, sin lugar a engaño, cómo hasta la cuarta o la tercera parte de una populosa ciudad podía desaparecer bruscamente, tragada por la peste, en una época como ésta, en que los conocimientos en materia de higiene y de medicina le podían ofrecer muy poca defensa contra el contagio.²⁸⁷ Y concuerdan con los espeluznantes relatos que todos conocemos: los muertos se hacinaban en las calles, por las

que circulaba sin cesar el carretón de la muerte con su cargamento de cadáveres, tan numerosos que ya no se les podía dar sepultura... Estos azotes despoblaban las ciudades, pero al mismo tiempo las renovaban. Cuando la peste soltó su presa y se fue de Venecia en 1577, la ciudad era ya otra, otro su personal dirigente. Un inmenso relevo se había operado.²⁸⁸ Un *frate di San Domenico*, predicando en Nápoles, en marzo de 1584 (¿pura coincidencia?), sostiene que, “desde hace algún tiempo, Venecia se está comportando poco sabiamente, pues los jóvenes han quitado el gobierno a los viejos” (“*poiche i giovanni havevano tolto il governo a vecchi...*”).²⁸⁹

Más o menos velozmente, todas estas heridas se van cerrando. Y, si Venecia no vuelve a recuperarse del todo después de 1576,²⁹⁰ ello es a causa de que las circunstancias del siglo XVII son, en general, negativas: La peste y demás epidemias sólo resultan graves cuando coinciden con épocas de dificultades materiales y falta de alimentos. Que hambres y epidemias van siempre de la mano es una verdad que Occidente conoce desde antiguo. Y también desde antiguo intenta cada ciudad encontrar el modo de protegerse contra el mal, usando desinfectantes a base de hierbas aromáticas, destruyendo por medio del fuego los objetos pertenecientes a los apestados, obligando a guardar cuarentena a personas y mercancías (en este terreno Venecia ha sido una auténtica iniciadora), reclutando médicos, exigiendo certificados sanitarios, las *cartas de salud* de España, *fedi di sanità* en Italia. Los ricos buscan siempre salvación en la huida precipitada. En cuanto aparecen los primeros signos de la enfermedad, escapan con rumbo a las ciudades vecinas, o, con mayor frecuencia, a sus preciosas casas de campo. “Nunca había visto una ciudad que como ésta estuviese rodeada de tal cantidad de granjas y casas de campo —escribe Thomas Platter²⁹¹ al llegar a Marsella en 1587—. Ello se debe a que,

llegada la peste (cosa frecuente a causa del gran número de gente que llega de todos los países), sus habitantes buscan refugio en el campo.” Por “sus habitantes”, debemos entender “sus ricos”, pues los pobres se quedan en la ciudad alcanzada por el mal, y desde ese momento, sitiada, mirada con desconfianza y liberalmente provista de cuanto necesita por los de fuera para que los de dentro se mantengan tranquilos. Ahí radica, como ha indicado Rene Baehrel,²⁹² un viejo conflicto, origen de un permanente odio de clases. En junio de 1478²⁹³ sufre Venecia los efectos de la epidemia y en el acto, como siempre ocurría, comienzan los saqueos; la casa de un miembro de la Ca’Balastreo es enteramente saqueada, y la misma suerte corre un almacén de la Ca’Foscar, y, *en Rivoalto*, la Oficina de los cónsules de los mercaderes. Esto porque, *hoc tempore pestis communiter omnes habentes facultatem exeunt civitatem, relictis domibus suis, aut clausis aut cum una serva, vel famulo...* Así dice, literalmente, el Capucin Charitable, del espectáculo que se puede contemplar en la Génova apestada de 1656.²⁹⁴ Sin embargo, las grandes epidemias de la primera parte del siglo XVII: Milán y Verona en 1630; Florencia en 1630-1631; Venecia en 1631; Génova en 1656, e incluso en Londres, en 1664, parecen haber sido mucho más serias que las del siglo anterior. En comparación con ellas, las que castigaron las ciudades durante la segunda mitad del siglo XVI resultan relativamente menos severas. En el acto nos vienen a la mente las explicaciones pertinentes: el aumento de la humedad y el frío, y las relaciones más directas que Italia ha establecido con oriente. Pero, entonces, ¿a qué se debe que también en Oriente, en la misma época, aumente la incidencia de la plaga?

Pero la peste no es la única enfermedad que ataca las ciudades del siglo XVI. Las enfermedades venéreas, la fiebre miliar, la tos ferina, la disentería y el tifus también las afligen.

Tampoco perdonan a los ejércitos, verdaderas ciudades ambulantes, más vulnerables que las fijas. Durante la guerra de Hungría (1593-1607), una especie de tifus, el llamado *ungarische Krankheit*,²⁹⁵ diezma a los soldados alemanes, pero perdona a los turcos y húngaros; luego se extiende por Europa hasta alcanzar Inglaterra. Las ciudades son los centros naturales de difusión de estas enfermedades contagiosas: en 1588, una gripe que se inicia en Venecia, donde ataca a toda su población, aunque sin destruirla, enviando de golpe a la cama a todos los miembros del Gran Consejo —hazaña que jamás se había podido apuntar la peste— alcanza a Milán, luego a Francia y Cataluña, y a continuación salva de un salto el océano y se planta en América.²⁹⁶

Este régimen de epidemias tiene su parte de culpa en el clima de inseguridad en que se vivía la existencia ciudadana: verdaderas *matanzas sociales* que no acabarán —y aun entonces no del todo— hasta el siglo XVIII.

El indispensable emigrante

Otro rasgo habitual de las ciudades mediterráneas: el proletariado de las ciudades sólo podía mantenerse estable, y mucho menos aumentar, gracias a las inmigraciones constantemente renovadas. La ciudad tiene el privilegio y la obligación de atraer a su seno, además del eterno inmigrante de la montaña, candidato a todas las faenas así agrícolas como urbanas, a toda una masa de proletarios y aventureros de todas las procedencias, que casi siempre cubrían su demanda de brazos. Ragusa, por ejemplo, sacaba su mano de obra de las montañas vecinas. En los registros de los *Diversa de Foris* figuran innumerables copias de contratos de aprendices domésticos que

se enganchaban por uno, dos, tres o siete años, percibiendo jornales que, en 1550, arrojaban un promedio de tres ducados de oro anuales, pagaderos, por lo general, al expirar el contrato. Un *famulus*, por ejemplo, se obligaba por los términos del contrato a servir a su amo *in parlibus Turcicorum*, en tierras de los turcos. Todos reciben comida y ropa, y algunos la promesa de enseñarles el oficio de su patrono²⁹⁷ o de recibir una determinada suma, en oro, al expirar su contrato de cinco, ocho o 10 años.²⁹⁸ ¿Cuántos entre ellos, aunque los textos no lo digan, eran, junto con los hombres del terruño, hijos de los campesinos del territorio ragusino o de Morlachi, por ejemplo, y, por ende, más o menos súbditos del turco?

En Marsella, el más visible y el más típico de los inmigrantes era el corso, y especialmente el *capocorcino*. En Sevilla, el inmigrante (aparte los que soñaban con ir a las Indias, que afluían de todas partes), el proletario permanente, era el morisco. Procedente de Andalucía, pulula por la ciudad, hasta el punto de que las autoridades, a fines de siglo, llegaron a temer que surgiesen sublevaciones, ya no en la montaña, sino en la propia ciudad, en relación con los desembarcos de los ingleses.²⁹⁹ En Argel, los recién llegados son cristianos, que vienen a engrosar las filas del corso o el número de cautivos; fugitivos andaluces o aragoneses (que aparecen con los finales del siglo XV y los comienzos del XVI), artesanos y tenderos cuyos nombres encontramos todavía hoy en el barrio de los Tagarinos.³⁰⁰ Por aquel entonces, como anteriormente, los bajos fondos de la población tangerina los formaban los beréberes de las montañas cercanas de la Cabilia. Haedo nos los pinta llenos de miseria, cavando los huertos y jardines de los ricos, con la única ambición de llegar, si tenían suerte, a sentar plaza de soldado en la milicia; sólo entonces podían dar por seguro su sustento. No había en todo el Imperio otomano, pese a los

controles y defensas del Estado y las reservas de las corporaciones, una sola ciudad a la que no estuviese afluyendo constantemente una riada de emigrantes procedentes del agro desheredado o superpoblado. “Esta mano de obra clandestina y desesperada redundaba en ventaja de los ricos, que obtienen a bajo precio la servidumbre que requieren sus jardines, establos y casas...” Estos desgraciados podían incluso competir con el trabajo esclavo.³⁰¹

En Lisboa, donde constantemente afluían los emigrantes, los más miserables son los esclavos negros. En 1633 su número pasa de los 15 000, para una población global de alrededor de 100 000 personas. Todos estos negros desfilan por las calles de la ciudad el día de la fiesta de *Nuestra Señora de las Nieves*, en cuya ocasión llevan taparrabos y telas multicolores. “Sus cuerpos están muy bien hechos y son más bellos que los de los blancos —dice un capuchino—,³⁰² y un negro desnudo tiene un aspecto más hermoso que un blanco vestido.”

En Venecia, el inmigrante llegaba de las ciudades vecinas (Cornelio Frangipane, escritor friulano de mediados del siglo,³⁰³ cuenta un poco prolijamente cuán desesperante era andar errante por aquellas ciudades, ignorado en medio de su tráfago), y de los campos y montañas de las inmediaciones (el Tiziano era de Cadore). Si los de Friuli —los *furlani*— son excelentes para los servicios domésticos y las tareas pesadas, lo mismo que para los trabajos agrícolas fuera de la ciudad, los elementos peligrosos, que los hay, vienen todos, o casi todos, de la Romana o de las Marcas. *Tutti li homeni di mala qualità*, dice un informe de mayo de 1587,³⁰⁴ o *la maggior parte di loro che capita in questa città sono Romagnoli e Marchiani*. Visitantes indeseables y generalmente clandestinos, penetran de noche en la ciudad, por los pasos regulares, usando los servicios del primer *barcaroul* que encuentran, quien no puede negar la entrada en su barca a esos

hombres, que las más de las veces llevan un arcabuz de chispa, *de roda*, y que por las buenas o por las malas se hacen conducir a la Giudecca, a Murano o a alguna otra isla. Impedir el paso a semejantes visitantes sería el único modo de frenar la criminalidad, pero para ello sería preciso una constante vigilancia y espías locales. El Imperio veneciano y las regiones vecinas también aportan su cosecha de hombres: los albaneses, siempre dispuestos a echar mano del puñal y a dejarse cegar por los sanguinarios celos; los griegos, honorables mercaderes de la “nación griega”,³⁰⁵ o pobres diablos que prostituyen a sus mujeres y a sus hijas para ganar el primer dinero que necesitan para establecerse, y que después le toman el gusto a este fácil comercio;³⁰⁶ los *morlachi* de las montañas dináricas. El muelle de los esclavonios no es solamente el muelle del que arrancan los barcos... Hacia fines de siglo, Venecia se orientaliza más que nunca con la llegada de persas, armenios³⁰⁷ y turcos, estos últimos acantonados desde mediados del siglo XVI en una dependencia del palacio de Marco Antonio Barbaro,³⁰⁸ aguardando a que en el siglo XVII se fundara un *Fondaco dei Turchi*. Venecia se convierte también en la etapa más o menos temporal utilizada por las familias judías de origen portugués para trasladarse desde el norte europeo (Flandes o Hamburgo) al Oriente.³⁰⁹

Venecia era, además, refugio de exiliados y de sus descendientes. Los descendientes del gran Scanderberg vivían todavía allí en 1574: “la raza perdura... en condiciones dignas”.³¹⁰

Estos indispensables inmigrantes no siempre eran hombres de poco pelo o de mediana calidad. No pocas veces, traían consigo técnicas nuevas, no menos indispensables que sus personas para la vida urbana. Los judíos, inmigrantes muy especiales a quienes se perseguía por su religión y no por su

miseria, representaron un papel excepcional en las innovaciones técnicas de la época. Los judíos expulsados de España, mercaderes al por menor en Salónica y Constantinopla, fueron desarrollando poco a poco sus negocios hasta competir victoriosamente con los comerciantes ragusinos, armenios y venecianos. Llevaron a las dos grandes metrópolis de Oriente la imprenta, las industrias de la lana y de la seda,³¹¹ y, si hacemos caso de ciertos rumores, el secreto de la fabricación de las cureñas de la artillería de campaña.³¹² Regalos nada desdeñables, por cierto. Algunos judíos expulsados de Ancona por Pablo IV fueron también los que llevaron la prosperidad — una prosperidad muy relativa, es cierto— a la ciudad de Valona, escala de los turcos.³¹³

Otros emigrantes de calidad, además de los judíos, son los artistas vagabundos que se sienten irresistiblemente atraídos por las ciudades, a cuyas construcciones y engrandecimiento tanto contribuyen; o los mercaderes, especialmente los mercaderes y banqueros italianos, animadores, cuando no creadores, de Lisboa, Sevilla, Medina del Campo, Lyon y Amberes... Para construir un mundo urbano, todos son necesarios, incluso los ricos. La ciudad los atrae lo mismo que al proletariado, si bien por razones muy distintas. En el gran problema de *l'inurbamento*, tan discutido por los historiadores italianos,³¹⁴ no son solamente los pobres *contadini* que se agolpan en la ciudad vecina; son también los señores, los ricos terratenientes. A este respecto, y a título de interesante comparación, arrojan gran luz los bellos trabajos del historiador y sociólogo brasileño Gilberto Freyre. Las primeras ciudades del Brasil acaban atrayendo a los *fazendeiros* y hasta a sus propias casas. Es una mudanza completa hacia la ciudad. En el Mediterráneo, también la ciudad parece absorber de golpe castillos y castellanos. Más de un señor sienés tenía su castillo en la

Marisma y su palacio, su castillo urbano, en la ciudad de Siena, uno de esos palacios que Bandello nos describe, con su piso bajo rara vez habitado y sus salas de respeto llenas de brocados.

Estos palacios son los grandes testigos de una historia que precede a una nueva emigración de los ricos fuera de las ciudades, a su retorno al campo, a las tierras y a los viñedos; a esa búsqueda *burguesa* del aire libre, tan evidente en Venecia,³¹⁵ Ragusa,³¹⁶ Florencia³¹⁷ y Sevilla,³¹⁸ y que llegó a ser general en el siglo XV. Era ésta, sin embargo, una emigración de temporada, que no tenía, ni con mucho, el mismo sentido social de la otra; aunque retornase a menudo a su casa de campo, el señor que había construido su palacio en la ciudad era ya un vecino de ésta. La casa de campo es un lujo más para el hombre de la ciudad, y, con harta frecuencia, una exigencia de la moda. “Los florentinos —escribía en 1530 Foscarini, embajador veneciano— salen al mundo en busca de fortuna; cuando han ahorrado 20 000 ducados, se gastan 10 000 en un *palazzo* fuera de la ciudad. Cada cual sigue en esto la moda del vecino... Se han construido en las afueras de la ciudad tantos palacios, y tan suntuosos y magníficos, que constituirían por sí solos una segunda Florencia.”³¹⁹ Lo mismo podríamos decir en relación con Sevilla: las *novelas* de los siglos XVI y XVII nos hablan con frecuencia de las mansiones construidas en los alrededores de la ciudad y de las magníficas fiestas que en ellas se daban. Y lo dicho vale para las *quintas*, llenas de árboles y fuentes, de los alrededores de Lisboa.³²⁰ Evidentemente estos gustos y caprichos pueden dar paso a decisiones más razonables y de más amplias consecuencias. En el siglo XVII, y en mayor medida en el XVIII, los ciudadanos ricos de Venecia comienzan a mostrar mucho interés por convertirse en hacendados. La Venecia de la época de Goldoni deja que sus palacios urbanos más hermosos amenacen ruina, y concentra todo el lujo en las villas que se

levantan a orillas del Brenta. Sólo los pobres continúan en la ciudad cuando llega el verano, los ricos están en sus tierras. Modas y caprichos, como siempre que se trata de ricos, no lo explican todo. Villas, casas de campo donde el propietario vive al lado de sus campesinos, *bastides*, como se las llama en Provenza, son también los jalones que marcan la conquista social de las tierras en beneficio del dinero de las ciudades. Es un amplio movimiento que no respeta las tierras fértiles del campesinado. En Ragusa (donde tantos contratos campesinos se conservan en sus archivos oficiales), en el Languedoc y en Provenza, las evidencias no admiten duda alguna a este respecto. El mapa de la *commune* provenzal, a orillas del Durance, que aparece en la tesis de Robert Livet, nos permite comprobarlo al primer golpe de vista. Las tierras que rodean el pueblo de Rognes están desde el siglo XV, y más aún a continuación, salpicadas de *bastides*, cada una con sus respectivas y amplias tierras propias; en el siglo XVI pertenecen “a *forains*, es decir, a propietarios que no viven en Rognes. En su mayor parte son de Aix”, los nuevos ricos de Aix de Provenza.³²¹

De modo que se da un alternativo flujo y reflujo entre la ciudad y el campo. Durante los siglos XVI y XVII el flujo va en sentido campo-ciudad, tanto en el caso de los pobres como en el de los ricos.

Milán, entonces, al convertirse en una ciudad de señores, cambia de tono. Por la misma época, los propietarios turcos de *tschifliks* abandonan sus aldeas y sus siervos, para ir a instalarse en las ciudades vecinas.³²² A finales del siglo XVI, muchísimos señores españoles dejan también sus campos para irse a vivir a las ciudades castellanias, y especialmente a Madrid.³²³ El cambio de clima que se opera en España entre el reinado de Felipe II y el de Felipe III, imputable a tantas variaciones, está también relacionado con la incorporación de la nobleza española a los

marcos urbanos, donde hasta ahora sólo moraba de vez en cuando y provisionalmente. Quizá esto explique también la llamada reacción feudal que se produce durante el reinado del sucesor del Rey Prudente.

Las crisis políticas urbanas

Estos problemas de las ciudades, su cotidianidad gris, no tienen el porte dramático de los conflictos políticos en que la evolución del siglo las sumerge despiadadamente una tras otra. Sin embargo, no debemos exagerar demasiado esta historia espectacular. Y lo que debemos evitar especialmente es juzgarla de acuerdo con los sentimientos de la gente de la época, siempre verdugos o víctimas; por ejemplo, debemos guardarnos muy bien de juzgar a Florencia con la rudeza que lo hacían los pisanos, y tratar de comprender el proceso que las aprisiona entre sus engranajes, o parece hacerlo. El hecho es que, aunque triunfen los Estados, las ciudades sobreviven, tan decisivas, después de haber inclinado la cerviz, como lo habían sido antes.

Los cronistas y las historias políticas de la época nos ofrecen una interminable relación de catástrofes urbanas. A veces, catástrofes de grandes proporciones. No afectan solamente las instituciones, los hábitos o las vanidades locales; afectan también la economía, la aptitud del hombre para crear y la misma felicidad de las comunidades urbanas. No obstante, en la mayoría de los casos, lo que se derrumbó carecía en general ya de base, y con frecuencia los conflictos se arreglaron amigablemente sin aparente drama y los nuevos frutos, a veces amargos, tardaron mucho tiempo en madurar.

Para ver los primeros signos de esta larguísima crisis hay que remontarse a comienzos del siglo XV; por lo menos en Italia,

que, una vez más, manifiesta en esto una singular precocidad. En unos cuantos años sucumbieron Verona, tomada por los venecianos en abril de 1404;³²⁴ Pisa, que en 1405 pasó a manos de los florentinos;³²⁵ Padua, que en 1406 fue tomada por los venecianos;³²⁶ y en 1426 y 1427, respectivamente, Brescia y Bérgamo, en las lindes del Milanesado, pasaron a ser, hacia el oeste, las avanzadas siempre en guardia de la tierra firme veneciana.³²⁷

Pasan los años, y las crisis interiores, las interminables querellas y las dificultades económicas precedentes y consiguientes hacen vacilar la misma Génova. En los cuarenta años que van de 1403 a 1443 estallan 14 revoluciones.³²⁸ La presa era tentadora, y por fin se apoderó de ella el rey de Francia en 1458, y más tarde los Sforza, en 1464; Génova se desembarazó de sus ocupantes para volver a llamarlos más tarde: primero a los Sforza y después a los reyes de Francia. Sin embargo, perdió su imperio sobre el Mar Negro. Perdió también, en su propia vecindad, Liorna. Fue un milagro que lograra rehacerse, a pesar de sus dificultades,³²⁹ entregándose a medias a la Francia de Francisco I y traicionándola en 1528, con Andrea Doria, en favor de España, con motivo de lo cual se dio una constitución oligárquica.³³⁰ Pero aun antes de esa fecha era ya lo suficientemente fuerte para defender lo suyo y posesionarse de lo ajeno. En 1523, las milicias genovesas se apoderaron de Savona; de 1525 a 1526,³³¹ el vencedor se encarnizó sobre su presa, demolió el dique que protegía el puerto, cegando éste, y poco después, en 1528, a raíz de una tentativa de la ciudad para rebelarse y entregarse a los turcos,³³² volvió a tomarla por asalto y demolió sus torres con la mira de construir en su lugar fortalezas para vigilarla y hacer frente al peligro saboyano.³³³ Pero ya para entonces se habían producido en el Mediterráneo

catástrofes mucho mayores.

En 1453 fue la caída de Constantinopla, hecho simbólico en más de un respecto; en 1472 capitulaba Barcelona ante las tropas de Juan II de Aragón. Así caía por tierra una ciudad imperio, y una ciudad dotada de un gran territorio, pues Barcelona venía a ser un Estado dentro del Estado. En 1480, y de una manera amigable, el rey de Francia se posesionó de Provenza y de Marsella. Granada sucumbía en 1492. Había llegado la gran hora de la derrota de estos Estados-ciudades, demasiado angostos para sobrevivir en la lucha contra los grandes Estados. Desde entonces, estos últimos señalan el derrotero. A comienzos de siglo, algunas ciudades se apropiaron de otras, ensanchando su territorio: Venecia constituía la tierra firme, Milán creaba el Milanesado, Florencia se convertía en la Toscana. Los vencedores, en adelante, serán el turco, el aragonés, el rey de Francia y los reyes asociados de Aragón y de Castilla. Los incendios, largo tiempo apagados volvieron a arder, pero brevemente. Pisa, conquistada en 1406, recobra su libertad en 1494; subyugada de nuevo en 1509, es abandonada ahora por sus habitantes que, en masa, se refugian en Cerdeña, Sicilia y otras regiones.³³⁴ Estallaron, incluso, nuevos incendios: en 1521, las vigorosas y orgullosas ciudades de Castilla fueron reducidas al orden en Villalar... El Estado-ciudad, a lo largo de la costa del Mediterráneo, resistíase a morir. En 1540 le llegó la hora a Perusa, que hubo de doblegarse ante el soberano pontífice en el curso de la *Guerra del Sale*, conflicto puramente fiscal y sin gloria...³³⁵ Por la misma época, en 1543, el catastrófico endeudamiento de las ciudades napolitanas bastó para dar al traste con sus últimas libertades.³³⁶ La ciudad de Aquila, en los Abruzos, es un cuerpo mutilado, por lo menos desde que Filiberto de Chalon la despojó, en 1529, de sus preciosos *castelli* y peajes, en 40 millas a la redonda.³³⁷ A

comienzos del siglo XVII, Alonso de Contreras³³⁸ mandaba la guarnición de soldados españoles allí estacionada; maltrataba imprudentemente a los regidores y atropellaba a sus magistrados. Esta querrela de campanario se podría, quizá, considerar como una de las últimas llamaradas de los incendios que ardieron durante casi dos siglos. La historia interior de Roma y de Nápoles ofrecería millares de anécdotas y hechos diversos de la misma mediocre pero significativa importancia.

¿Qué era lo que desaparecía en esta larga crisis? La ciudad, la ciudad medieval, dueña de sus destinos, con una política de puertas adentro, firmemente enclavada entre huertos y jardines, sus viñedos y sus trigales, los litorales y las rutas cercanas y a mano de sus vigías. Esta ciudad desapareció, como suelen desaparecer los paisajes y las realidades históricas, dejando tras sí una estela de recuerdos, testimonios y asombrosas reminiscencias. La *Terraferma* veneciana continúa siendo una federación de ciudades, con sus libertades, sus aduanas y su semiindependencia. Lo dicho vale también para Luca, que podemos contemplar con los ojos de Montaigne, sin sonreír demasiado ante la vigilancia militar de la minúscula República. O, mejor aún, detengámonos ante Ragusa. En pleno siglo XVI, era la imagen viva de la Venecia del siglo XIII, uno de aquellos Estados urbanos de antaño, semejantes a los que pululaban en las costas comerciales de Italia. Las viejas instituciones urbanas estaban en vigor, intactas, bien aceitadas, en pleno funcionamiento, y todavía hoy podemos estudiar los preciosos documentos referentes a ellas. Cuando los historiadores nos quejamos de no encontrar nunca en su sitio los documentos del siglo XVI, culpamos de ello a la negligencia, a los incendios, a las destrucciones y saqueos que a ello contribuyeron. Acusamos también, más aún, el tránsito del Estado urbano al Estado territorial, a estos múltiples desajustes institucionales, que lo embrollan todo. Aquí, el Estado-ciudad, con su meticulosa

vigilancia, está ya fuera de sitio, y el Estado territorial aún no ha venido a desplazarlo; salvo quizá en Toscana, donde el “despotismo ilustrado” de los Médicis facilitó el cambio. Pero en la impertérrita Ragusa todo está admirablemente ordenado en el Palacio de los Rectores: los documentos judiciales, los registros de los atestados, los títulos de propiedad, las correspondencias diplomáticas, los seguros marítimos, las copias de las letras de cambio... Si hay alguna posibilidad de llegar a comprender el Mediterráneo del siglo XVI, es en este centro privilegiado y mal investigado, tanto más cuanto que los barcos mercantes ragusinos recorrían el mar en toda su extensión, entre el islam y la cristiandad, desde el Mar Negro hasta las columnas de Hércules.

Pero ¿estamos ante la realidad o ante una falsa decoración? Ragusa se avino a pagar tributo al turco. Gracias a ello, salvó sus tiendas diseminadas por las ciudades de los Balcanes, su riqueza y la mecánica precisa de sus instituciones... Manteniéndose neutral se aprovechó de las horas indecisas y agitadas del siglo. Neutralidad mantenida, hay que decirlo, con heroísmo y habilidad. Amenazada, sabía erguirse en su defensa. No cesa en la afirmación de su causa y de sus intereses. Sabe suplicar a Roma y a la cristiandad, pues, ¿no es, acaso, una ciudad fervorosamente católica? Pero a los turcos les habla con firmeza y decisión... El capitán de navío ragusino de quien nos habla Haedo, capturado por los argelinos contra toda ley, se queja, chilla, vocifera, hasta que, por último, los de Argel lo arrojan al agua con una piedra atada al cuello.³³⁹ No siempre los neutrales salen bien librados.

Falso decorado, sin duda alguna, el de Luca, protectorado apenas encubierto de los españoles del Milanesado. La única ciudad, dice candorosamente Cervantes, donde los españoles gozan de simpatías en Italia.³⁴⁰

Pero las excepciones, a lo sumo, no hacen más que confirmar la regla. Las ciudades no han podido sobrevivir intactas a la larga crisis política de los siglos XV y XVI. Han sufrido los embates de la tormenta y no han tenido más remedio que adaptarse, lo que significó, a la vez, ceder, traicionar, discutir, perderse y recuperarse, abandonarse o venderse, como hizo Génova, o luchar, como hizo Florencia, de manera más apasionada que lúcida; o bien luchar, y más aún, resistir y sostenerse, como supo hacerlo Venecia de un modo sobrehumano. De un modo o de otro, adaptarse, único medio de poder sobrevivir.

Las privilegiadas ciudades bancarias

Los Estados victoriosos no pueden controlar y asumir la responsabilidad de todo. Son pesadas máquinas incapaces de llevar a término tantas tareas nuevas y sobrehumanas. La que denominamos *economía territorial* en las clasificaciones de nuestros libros de texto no podía permitirse asfixiar la economía denominada *urbana*. Las ciudades continúan siendo las fuerzas motrices. Los Estados que incluyen estas ciudades en su territorio no tienen más remedio que llegar a acuerdos con ellas y tolerarlas. Estos acuerdos son perfectamente naturales considerando que las ciudades, incluso las más independientes, necesitan usar un espacio que pertenece a los Estados territoriales.

Toda la Toscana no alcanza por sí sola a sostener a la riquísima Florencia de los Médicis. Ésta no produce siquiera un tercio del trigo que consume anualmente. Los aprendices de las tiendas del *Arte della Lana* vienen de las colinas toscanas, pero también de Génova, de Bolonia, de Perusa, de Ferrara, de

Faenza y de Mantua.³⁴¹ Hasta alrededor de 1581-1585, las inversiones de capital florentino (las *accomandite*) se mueven de punta a punta de Europa, e incluso alcanzan Oriente;³⁴² las colonias de mercaderes florentinos están presentes en todas las plazas importantes: en España son mucho más influyentes de lo que se piensa normalmente; predominan en Lyon, y a comienzos del siglo XVII³⁴³ ocupan una posición de primera fila en la propia Venecia. A partir del advenimiento del gran duque Ferdinando (1576) se inicia una más precisa búsqueda de nuevos espacios y mercados. Entre estos intentos, no son los menos curiosos los cruceros de las galeras de Saint-Étienne, o las asociaciones con los holandeses para llegar al Brasil y a las Indias.³⁴⁴

Estas grandes ciudades del siglo XVI, con su capitalismo ágil y peligroso, están en condiciones de controlar y explotar el mundo entero... Venecia no se explica únicamente por su tierra firme, o por su gran imperio de costas y de islas, tenazmente explotado. En realidad, se nutre también de la grasa del Imperio turco. Como la hiedra del árbol a que se agarra.

Tampoco Génova se contenta con nutrir su vida opulenta (la de sus banqueros, se entiende) de las pobres costas de Poniente y de Levante, o de las de Córcega, que era una preciosa y embarazosa propiedad. El drama de su existencia en los siglos XV y XVI no está en sus destinos políticos, que son una resultante y, las más de las veces, una simple apariencia; el drama está en que Génova pierde un imperio y reconstruye otro. Y el segundo en nada se parece al primero.

El primer imperio genovés estaba formado esencialmente por colonias comerciales. Dejemos a un lado, a este respecto, las ideas de Sombart sobre la expansión feudal agrícola de las ciudades italianas en la Edad Media, que conducen a la integración de vastos dominios territoriales, lo cual es verdad,

sin duda, en los casos de Siria, Creta, Chipre y Quíos, donde los genoveses permanecieron hasta 1566. Pero lo esencial de la gran prosperidad de Génova, son las colonias plantadas por esta ciudad más allá de Constantinopla, en los límites del Imperio bizantino, en Caffa, Tana, Soldaia y Trebizonda. Son, todas, factorías. Otra de ellas, Tabarca, organizada por los Lomellini en la costa norafricana, extraña ciudadela comercial, muy viva todavía durante el siglo XVI, de la que fluyen hacia Génova los fabulosos beneficios de la pesca del coral...

El segundo imperio de Génova se vuelve hacia el oeste; se apoya en antiquísimos centros, viejas y potentes colonias comerciales existentes de antemano y que bastaba con sostener, en Milán, Venecia, Nápoles. En Mesina, la colonia genovesa percibe en 1561 su crecida parte alícuota sobre el tráfico del trigo, la seda y las especias; oficialmente, según un documento consular, dicha parte alícuota arrojaba 240 000 escudos por año.³⁴⁵ Diez, 20, 30 colonias de este tipo se extendían alrededor del Mediterráneo. Pero el imperio con el que Génova se resarcía de los desastres de Oriente sobrevenidos a finales del siglo XV no se edificó allí, sino en los dominios hispánicos, en Sevilla, Lisboa, Medina del Campo, Valladolid, Amberes y América... Su carta de fundación hay que buscarla en la convención pacífica de 1493, firmada en Sevilla entre Génova y los Reyes Católicos,³⁴⁶ que reconocía a las colonias genovesas el derecho a elegir un cónsul de su nación, "*consulem subditorum suorum*", y relevarlo a su voluntad. Pero estas colonias occidentales, que habían de modelar tan profunda y duramente la materia financiera y fiscal de España en vísperas de su grandeza americana, estas colonias son algo muy aparte; son, a decir verdad, colonias de banqueros. Génova se rehízo de su desastre comercial en el Oriente con una victoria financiera en el Occidente. Esta fórmula es excesivamente simple, pero dice lo

esencial.

Los genoveses crearán los negocios sevillanos hacia América por medio del arte de los *cambios*; por medio de los mismos hilos se apoderarán muy pronto de los grandes monopolios de la sal y de la lana, y tendrán asido por la garganta el mismo gobierno de Felipe II, desde mediados del siglo... ¿Podemos decir que fue ésta una victoria genovesa? Sí y no. Este imperio del dinero, cuyas mallas se extendieran en 1579, con la creación de las ferias de Piacenza, sobre todo el mundo occidental, como ayer el poderío de la plaza de Londres, es el imperio de las grandes familias patricias, de los *nobili vecchi*, de los viejos nobles, y no el de la ciudad, que desde 1528 estaba toda ella en manos de aquellas familias, las cuales seguirán dominándola, en realidad, a pesar de los nuevos nobles, de las pasiones populares y de la gran ocasión que se presentó en 1575. Esta extraordinaria aristocracia financiera devorando al mundo es la mayor aventura urbana del siglo XVI. Génova parece subsistir milagrosamente. No tiene flota propia, o no tiene, por lo menos, una flota suficiente: surgen, en el momento preciso, las naves ragusinas primero y los barcos marsellese después. En 1566, pierde sus colonias en el mar del Norte, y después Quíos, centro de sus operaciones mercantiles en el Levante. Pero el registro de los *caratti del mare*, de 1550 a 1650, demuestra que siguen llegando a ella la seda del Asia Central y las ceras blancas por Rusia y la “Khazaria”, igual que durante los siglos XIII y XIV.³⁴⁷ El turco no le concede el “tratado del trigo”, pero se alimenta, cuando le conviene, de trigo turco... El siglo XVII asiste a un repliegue de las economías, pero Génova se mantiene poderosa y agresiva, declaró su puerto libre en 1608.³⁴⁸ Son simples milagros del dinero, que no es, de por sí, un milagro simple. Todo afluye a esta riquísima ciudad de los hombres. Bastaba con que un genovés comprase algunas acciones de un

navío ragusino,³⁴⁹ para que éste entrara inmediatamente al servicio de la *Dominante*. Bastaba con que situara un poco de dinero en Marsella para que los barcos de toda la ribera de la Provenza vinieran a ofrecer a Génova sus servicios. ¿Por qué la seda blanca no había de llegar hasta Génova desde las profundidades de Asia? Para lograrlo bastaba entregar a cambio un poco de metal precioso. Y Génova es, a partir de los años 1570-1580, el centro de redistribución de la plata americana, controlada por los señores de las finanzas, los Grimaldi, los Lomellini, los Spinola y otros muchos. El dinero que no emplean en sus altos y maravillosos palacios de Génova lo invierten en compras de tierras o feudos en Milán, en Nápoles o en el *Montferrato inferiore* (las pobres montañas genovesas no eran en modo alguno lugar donde invertir de modo seguro el dinero) o en rentas en España, Roma o Venecia.³⁵⁰ En España, donde el pueblo detesta por instinto a estos orgullosos mercaderes, y donde Felipe II los trata muchas veces como a criados y llegado el caso, los hace detener,³⁵¹ está todavía por hacer la lista de sus fechorías. Un historiógrafo marxista³⁵² ha compilado la lista de los estragos ocasionados por el capitalismo comercial de Núremberg en Bohemia, Sajonia y Silesia, y le atribuye la responsabilidad del retraso económico y social de estas regiones, separadas del mundo exterior y comunicando con él sólo a través de estos intermediarios abusivos. Y la misma acusación se puede hacer a los genoveses en España: Han bloqueado el desarrollo de un capitalismo español —los Malvenda de Burgos y los Ruiz de Medina del Campo no son más que personajes de segunda fila, y los responsables de las finanzas de Felipe II, de Eraso y Garnica al marqués de Auñón, con sus recién estrenados títulos, prebendas y prevaricaciones, no pasan de ser personajillos, personas a las que se puede comprar y compradas—.

Así, mientras los Estados territoriales adquieren espacio a manos llenas, son incapaces de explotar sin ayuda ajena las inmensas unidades económicas que resultan de su acción. Esta incapacidad abre de nuevo las puertas a ciudades y mercaderes. Ellas y ellos, ocultos tras la máscara de la subordinación, prosperarán cada vez más. E incluso donde podrían hacerse los amos sin esfuerzo, es decir, en su propio territorio y con sus propios súbditos, vemos a los Estados haciendo concesiones y llegando a compromisos. Sevilla y Burgos³⁵³ serán dos ciudades privilegiadas durante el reinado de los Reyes Católicos, y Marsella y Lyon, en tiempos del Cristianísimo Rey. Y la lista se podría alargar.

Las ciudades reales e imperiales

No puede sorprender, entonces, si pese a estar sometidas a los Estados territoriales, las ciudades del siglo XVI, favorecidas por el auge de la coyuntura económica y por las funciones que el Estado abandona en sus manos, siguen creciendo en población y riqueza, algunas veces en grado desmesurado.

Podríamos detenernos en el caso de Madrid; capital tardía, suplanta a Valladolid en 1560 y le cede de nuevo la primacía — muy de mala gana— de 1601 a 1606. Pero Madrid no conocerá su gran momento hasta el reinado pródigo y poderoso de Felipe IV (1621-1665). También podríamos detenernos a considerar el caso de Roma, sobre la que, por cierto, se acaba de escribir un libro muy iluminador,³⁵⁴ pero Roma es una ciudad que por muchas razones debemos considerar como caso muy aparte. Como perfecto modelo de ciudades que han pactado con el diablo, en este caso el Estado territorial, contamos con los ejemplos de Nápoles y Estambul. Notemos que ambas han

pactado muy pronto: Nápoles, desde el nacimiento del *Reame*, sobre todo desde el reinado innovador de Federico II (1197-1250),³⁵⁵ el primer *déspota ilustrado* que ha conocido Occidente; y Estambul, desde 1453, cuando el mapa de Europa no conocía ni la fuerte Inglaterra de los Tudor, ni la Francia recosida de Luis XI, ni la España explosiva de los Reyes Católicos. El Imperio otomano es el primer Estado territorial que se establece como poder mayor y, en cierto modo —por el saqueo de Otranto en 1480— ha iniciado, 14 años antes de Carlos VIII, las guerras de Italia. Además, Nápoles y Constantinopla eran entonces las dos ciudades más pobladas del Mediterráneo, verdaderos monstruos urbanos y parásitos monumentales. Faltaba todavía bastante tiempo para que Londres y París emergiesen como ciudades colosales.

Parásitos: un Estado es una concentración de dinero y medios; y las ciudades capitales viven de esta concentración; a medias siervas, y algo más que a medias rentistas. Hacía faltar estar loco, como Sixto V, para pretender que Roma, parásito urbano perfecto, se convierta en una ciudad laboriosa.³⁵⁶ Prueba evidente de que no era necesaria dicha transformación nos la ofrece el hecho de que la Roma del siglo XVII pudiese continuar llevando su vida ociosa, viviendo de los demás y creciendo sin esfuerzo,³⁵⁷ sin haberse sometido jamás a la ingrata disciplina del trabajo.

Dentro de la cristiandad no había otra ciudad equivalente a Nápoles. Su población —280 000 habitantes en 1595— es el doble de la de Venecia y el triple de la de Roma, cuatro veces mayor que la de Florencia y nueve veces la de Marsella.³⁵⁸ A ella afluían personas de toda la Italia meridional, tanto los ricos, a veces muy ricos, como los pobres más irremediabilmente miserables. La superabundancia de su población explica que se fabricasen entonces en ella tantos artículos de lujo. En el siglo

XVI, los artículos de Nápoles eran un poco los del París actual: encajes, cordones, fruslerías, artículos de bisutería, sedas, telas ligeras (tafetanes), lazos y moñas de seda de todos los colores, telas de calidad... Podemos encontrar estas mercancías, y en grandes cantidades, incluso en Colonia.³⁵⁹ Los venecianos afirman que las cuatro quintas partes de los obreros de Nápoles viven de la industria de la seda, y sabemos que el *Arte di Santa Lucia* gozaba de una reputación que iba mucho más allá de los límites de la ciudad y comarcas vecinas. Piezas de seda denominadas de *Santa Lucia* se revenden incluso en Florencia. En 1624, la amenaza de imposición de leyes suntuarias en España, lo que habría perjudicado las exportaciones napolitanas de sedas y artículos de seda, puso en peligro rentas fiscales que llegaban a los 335 220 ducados.³⁶⁰ Pero no son éstas las únicas industrias: hay muchas más, algunas establecidas sólidamente y otras que tratan de aclimatarse, atraídas por la superabundancia de la mano de obra disponible.

Campesinos de todas las provincias del vasto reino, montañoso y pastoril, afluyen a la ciudad. Vienen atraídos por las *arti* de la lana y la seda; por las obras públicas de la ciudad, comenzadas en la época de Pietro di Toledo y continuadas sin interrupción mucho después de él (a la altura de 1594, algunas de ellas no están todavía terminadas);³⁶¹ por la posibilidad de entrar en el servicio doméstico de las casas nobles, precisamente en el momento que se va afirmando entre los señores la moda de vivir en la ciudad y desplegar el lujo de que son capaces; y si todas estas posibilidades de trabajo fallan, siempre pueden contar con los innumerables establecimientos eclesiásticos, con sus enjambres de sirvientes y mendigos. Al buscar empleo, fácil de encontrar en “no importa qué estación”,³⁶² los campesinos se libran automáticamente de las gravosas obligaciones feudales debidas a un señor que quizá ha heredado o comprado —como

hacían frecuentemente los mercaderes genoveses— su título y tierras, y que, por otra parte, siempre están a disposición del mejor postor que se presente. El proverbio dice que “el aire de la ciudad hace libre”, pero esto no quiere decir que haga dichoso o bien comido.

De modo que la ciudad no deja de crecer: “después de estar creciendo durante treinta años —dice una relación de 1594 —³⁶³ en casas y habitantes ha aumentado en dos millas su circunferencia y sus barrios nuevos están casi tan llenos de casas como los antiguos”. Pero ya en 1551 se interesaban los especuladores por los terrenos sin edificar que había a ambos lados de la muralla nueva que se había construido de la Porta de San Giovanni a Carbonara a Sant’Elmo, al lado de los jardines del príncipe de Alife.³⁶⁴

El inevitable problema que se presentaba en esta enorme aglomeración era sin duda el del avituallamiento: era el más importante y perenne. Por medio del prefecto de la Annona, al que nombra a partir de 1550 (y que se puede considerar como un verdadero ministro del abastecimiento, encargado de las compras, del mantenimiento de reservas, de las reventas a los panaderos y a los mercaderes ambulantes de aceite), el virrey controla este servicio estrictamente municipal.³⁶⁵ La ciudad no podría, por sí sola, asumir esta gestión deficitaria. En 1607, un documento digno de crédito indica que la ciudad gasta un mínimo de 45 000 ducados al mes, mientras que sus ingresos no alcanzan los 25 000.³⁶⁶ Con frecuencia el trigo y el aceite se venden con pérdida. Los préstamos cubren la diferencia, pero, por desgracia, no sabemos en qué condiciones. El secreto de la existencia de Nápoles se esconde en parte en este déficit que era ya de tres millones en 1596, y que alcanzaba los ocho millones en 1607.³⁶⁷ ¿Era quizá el presupuesto del reino (que no mejoró con el paso de los años) el que liquidaba la diferencia? ¿O las

virtudes de una economía todavía sencilla y robusta? ¿O la arribada de navíos del norte³⁶⁸ que estimulaban la actividad económica de Nápoles y que al traerle trigo y pescado del norte facilitan su vida cotidiana? Esa vida de todos los días estaba llena de problemas: el abastecimiento de agua potable (traída de los manantiales de Formale en 1560),³⁶⁹ el mantenimiento de las calles, la organización de la circulación del puerto... El malecón que protege los navíos anclados estaba a finales de siglo tan lleno de inmundicias, de deyecciones del alcantarillado y de la tierra que descargan allí los constructores de casas y edificios públicos, que en 1597 se plantea seriamente la cuestión, no de limpiarlo, sino de sustituirlo por uno nuevo.³⁷⁰ Nápoles era excesiva en todo: consumía anualmente 40 000 *salme* de trigo de Apulia, y en 1625 importa la increíble cantidad de 30 000 cántaros de azúcar (1 500 toneladas) y 10 000 cántaros de miel, reexportando una gran cantidad en forma de *siropate*, *paste e altre cose di zucaro*, pero, inútil decirlo, nada de esto va a parar a las bocas de los pobres.³⁷¹

Nos podemos hacer sólo una débil idea de toda esta actividad. Sabemos que las autoridades españolas han tratado de hacer más lento el crecimiento de la enorme ciudad,³⁷² pero sin decidirse jamás a tomar medidas radicales. Y, bien pensado, ¿era conveniente suprimir esta auténtica *válvula de seguridad*, indispensable dada la continua ebullición a que estaba constantemente sometido aquel vasto reino?³⁷³ De modo que Nápoles continuará siendo lo que era: una ciudad superpoblada e inquietante. Nunca se logró mantener el orden en ella, y, llegada la noche, la voluntad del más fuerte o la del más hábil es la ley imperante. Ciertamente, y aun mitigando las fanfarronadas e historias que tan gustosamente salen de las plumas de algunos soldados españoles,³⁷⁴ Nápoles es la ciudad más asombrosa y deliciosamente picaresca del mundo. Es, desde

luego, más laboriosa de lo que se deduce de su mala reputación, pero, con todo, la reputación la tiene bien merecida. Tan pronto había que tomar medidas contra los vagabundos que inundaban la ciudad,³⁷⁵ como actuar contra sus cofradías más o menos organizadas y que ofrecían ya el marco en el que se encuadrarían los *lazzaroni*.³⁷⁶

Nápoles corresponde a las dimensiones de Italia del sur, del *Reame*; Estambul refleja en sí el inmenso Imperio turco, tan velozmente creado. La ciudad ha seguido en su conjunto la curva de esta evolución. En 1478, poco después de haber sido conquistada, cuenta, quizá, con unos 80 000 habitantes; 400 000 entre 1520 y 1535; 700 000, a decir de los occidentales, al finalizar el siglo.³⁷⁷ Prefigura lo que será el desarrollo de Londres y París en los siglos XVII y XVIII: ciudades privilegiadas cuya preeminencia política les consiente todas las paradojas económicas, siendo la principal de ellas el vivir por encima de lo que sus medios y su propia producción les permiten. Constantinopla no era una ciudad, sino una aglomeración, un monstruo urbano. Su emplazamiento la convierte en una ciudad dividida, y precisamente en esta circunstancia radican a la vez su grandeza y sus dificultades. De que hace su grandeza no cabe duda: sin el Cuerno de Oro —el único abrigo seguro entre el mar de Mármara, tan frecuentemente expuesto a los temporales, y el Mar Negro, que tan merecida tiene su fama de mar peligroso—, sin el Bósforo, ni Constantinopla ni su heredera Estambul serían concebibles. Pero, como consecuencia, el espacio urbano resulta fraccionado por planos de agua sucesivos y extensos frentes de costas. Una población de marineros y barqueros tripula los miles de barcas, caicas, *perames*, *mahonnes*, barcazas y *barcos de puertas* (para el transporte de animales de Scutari a la costa europea) que por allí transitan. “Rumeli Hisar y Besiktas, al sur del Bósforo, son dos prósperos pueblos de

barqueros”,³⁷⁸ este último para las mercancías y el otro para los viajeros. Para esta tarea interminable y agotadora, necesaria para mantener la unidad de una ciudad separada, siempre hay enganche abierto. Pierre Lescalopier, que llega a Constantinopla en la primavera de 1574, lo indica: “en las *parmes* (*perames* o barcas de tránsito) hay cristianos (esclavos) que con el permiso de sus amos están ganándose el dinero necesario para su rescate”.³⁷⁹

De las tres aglomeraciones, Constantinopla, o Estambul, o Istanbul, es la más importante. Era la ciudad triangular entre el Cuerno de Oro y el mar de Mármara, defendida por el lado de tierra por murallas dobles, “por cierto, no en muy buenas condiciones”³⁸⁰ “y a lo largo de las cuales hay bastantes trozos en ruinas”.³⁸¹ Tiene un perímetro que oscila entre las 13 y las 15 millas,³⁸² mientras que Venecia no pasa de ocho. Pero este espacio urbano está lleno de árboles, de jardines, de plazas con fuentes,³⁸³ de *praderas* y paseos y cuenta con más de 400 mezquitas, todas cubiertas de techos de plomo. Y alrededor de cada una de ellas se extiende un espacio abierto. La mezquita de Solimán el Magnífico, la Suleymania, con “su explanada, sus *medreses*, su biblioteca, su hospital, su *imaret*, sus escuelas y sus jardines, ocupa en conjunto el espacio de un barrio grande”.³⁸⁴ Finalmente, las casas se apiñan unas contra otras, son bajas y hechas “a la turca”, de madera, con “paredes de tierra”³⁸⁵ y de ladrillos mal cocidos; sus fachadas, “enlucidas con diferentes colores: azul pálido, rosa, amarillo”.³⁸⁶ Las calles son “estrechas, tortuosas y desiguales”,³⁸⁷ no siempre pavimentadas, y con frecuencia, en pendiente. Se circula a pie o caballo, raramente en vehículos. Los incendios son frecuentes y no respetan ni el mismo Serrallo. En el otoño de 1564 un incendio destruye de un solo golpe 7 500 tiendas de madera.³⁸⁸ Otra ciudad en el

interior de esta gran ciudad la constituye el Besestán, “una especie de feria de St.-Germain”, dice Lescalopier, que admira allí las “amplias escaleras de noble piedra y las hermosísimas tiendas de los merceros, en las que se venden tejidos de algodón bordados en oro y seda... y toda suerte de cosas bellas y encantadoras”.³⁸⁹ Otra ciudad era el *Atbazar*, el mercado de caballos.³⁹⁰ Y finalmente, la más suntuosa de todas, el Serrallo, situado en el extremo sur de la ciudad; una sucesión de palacios, kioscos y jardines. Estambul era predominantemente una ciudad turca: los turbantes blancos superan ampliamente en cantidad a los otros que se pueden ver; constituyen 58% de su población, tanto en el siglo XVI como en el XVII. Luego están los griegos, con sus turbantes azules, judíos de turbantes amarillos, y también armenios y zíngaros.³⁹¹

Galata, situada al otro extremo del Cuerno de Oro, ocupa el conjunto de orillas meridionales comprendidas entre el Arsenal de Kasim Pasa, que cuenta con alrededor de cien bóvedas de piedra, cada una lo bastante amplia como para poder construir bajo ella una galera...³⁹² y, más al sur, el segundo Arsenal de Top Hane, donde hacen la pólvora y la artillería.³⁹³ Galata es el único puerto que visitan los navíos occidentales; allí están los comisionistas judíos, las tiendas, los almacenes y las famosas tabernas donde se sirve vino y *arak*; detrás de las colinas están las Viñas de Pera, lugar en que el primero de todos los representantes de Occidente, el embajador de Francia, había fijado su residencia. Es la ciudad de los ricos, “muy grande, populosa, construida al estilo francés”, habitada por mercaderes latinos y griegos, estos últimos por lo general muy ricos, vestidos a la turca, viviendo en casas espaciosas y cubriendo a sus mujeres de seda y joyas... Estas mujeres, excesivamente dadas a la coquetería, parecen más bellas de lo que realmente son, pues se acicalan mucho y gastan todo su haber en vestidos y en

múltiples anillos con los que llenarse los dedos y joyas para adornar sus peinados, aunque la mayor parte de éstas son falsas.³⁹⁴ Galata y Pera juntas, que los viajeros confunden, forman “una ciudad comparable a Orleans”.³⁹⁵ Griegos y latinos no son aquí ni mucho menos los que mandan, pero pueden vivir y practicar sus cultos del modo que mejor les parece. Es notorio que “la religión católica se practica en esta ciudad con toda libertad, incluidas las procesiones italianas de los flagelantes, y el día del Corpus se adornan las calles, bajo la vigilancia de dos o tres jenízaros a los que se les da dos o tres aspros” (monedas de plata).³⁹⁶

Emplazada en la orilla asiática, Escútari (Usküdar)³⁹⁷ es casi una tercera ciudad diferente de las otras dos. Es la estación terminal de las caravanas de Constantinopla, el punto de llegada y partida de las inmensas rutas que atraviesan Asia. Lo demuestra claramente el número de sus caravanserrallos y de sus *hans*, lo mismo que la importancia de su mercado de caballos. Por el lado del mar carece de un solo puerto que sea un buen abrigo: por eso las mercancías han de pasar por allí apresuradamente, y confiando siempre en la buena suerte. Ciudad turca, Escútari está llena de jardines y residencias principescas. El sultán tiene en ella su palacio y es todo un gran espectáculo verle salir del Serrallo y pasar, en una fragata, al lado asiático “para su esparcimiento”.³⁹⁸

No sería completa la descripción de la aglomeración si no mencionásemos el arrabal más importante de Constantinopla: Eyüp, situado en el lugar donde las Dulces Aguas de Europa se encuentran con el Cuerno de Oro, y la profusa guirnalda de pueblos griegos, judíos y turcos a ambas orillas del Bósforo, pueblos de jardineros y pescadores, donde los ricos han comenzado muy pronto a construirse sus residencias veraniegas, las *yali-s*, con basamentos de piedra, constituidas por un piso

bajo y un primer piso, hechos de madera; sobre el Bósforo, donde, dada la distancia de orilla a orilla, no puede haber vecinos indiscretos, se abren “numerosas ventanas sin celosías”.³⁹⁹ No es exagerado comparar “estas casas de recreo y jardinería”⁴⁰⁰ con las villas de la campiña florentina.

El conjunto de todos los elementos citados formaba un enorme conglomerado urbano. En marzo de 1581, ocho navíos que llegan de Egipto cargados de trigo no le dan de comer más que un solo día.⁴⁰¹ Relaciones de cuentas de 1660-1661 y 1672-1673⁴⁰² nos permiten conocer las dimensiones de su apetito, que sigue siendo el mismo del siglo anterior. Cada día la ciudad consume de 300 a 500 toneladas de trigo, elaboradas por sus 133 panaderos (en la Constantinopla propiamente dicha, de 84 panaderos, 12 hacen pan blanco); se consumen anualmente 200 000 bovinos, de los cuales 35 000 se emplean para hacer carne salada o ahumada, la *pastirma*, y (al llegar a este punto hay que leer las cifras dos o tres veces antes de poderlo creer) casi cuatro millones de carneros y tres millones de corderos (para ser exactos 3 965 760 y 2 877 400 respectivamente). Además de esto, barriles de miel, de azúcar, sacos y odres de queso, caviar y 12 904 cántaras de manteca fundida traídos por mar, sumando el total alrededor de las 7 000 toneladas.

Estas cifras, demasiado precisas para ser exactas, pero demasiado oficiales para ser enteramente falsas, nos dan idea de cómo procedían las cosas. Es seguro que Constantinopla hace un uso desmesurado de las riquezas, de las inmensas riquezas del imperio, según un sistema organizado por un gobierno tan meticuloso como autoritario y dirigista. Las zonas de avituallamiento se elegían de acuerdo con la conveniencia de los métodos de transporte; se fijaban los precios y, si era preciso, se requisaba. Estrictas regulaciones fijan los puntos donde se deben descargar las mercancías llegadas a los muelles del puerto de

Estambul. Por ejemplo, era obligatorio descargar en Un Kapani el trigo llegado del Mar Negro. Pero como es natural, no todo el comercio discurre por estos cauces oficiales. Por su propio volumen, la ciudad ejercía un enorme poder de atracción. Podemos darnos cuenta del papel que representan en el comercio del trigo los grandes negociantes que se dedican a explotar a los pequeños transportistas del Mar Negro, y el de los capitanes griegos y turcos de Yeni Köy, en la orilla europea del Bósforo, o de Top Hane, muy próxima a los muelles de Galata, dueños de enormes fortunas personales, que se dedicaron a hacer de intermediarios y transportistas, y más de una vez estuvieron envueltos en contrabandos de trigo enviado a Occidente desde las islas del Archipiélago.⁴⁰³

Constantinopla consume los mil diferentes productos del imperio, y además, paños y objetos de lujo de Occidente; la ciudad no da nada a cambio, nada o casi nada, excepto balas de lana y cueros de carnero, vaca o búfalo que transitan por su puerto. No hay punto de comparación entre esta ciudad y esos grandes puertos, centros de exportación, que son Alejandría, Trípoli de Siria y, más tarde, Esmirna. La capital goza del privilegio de los ricos: otros trabajan por y para ella.

A favor de las capitales

Pero no podemos permitirnos condenar sin más las ciudades gigantescas. Y si lo hacemos, debemos indicar a continuación que, si semejantes conglomerados urbanos han existido, es porque tenían su razón de ser. El historiador puede lanzar un veredicto de no culpabilidad después de haber considerado debidamente estos admirables instrumentos políticos e intelectuales que fueron dichas ciudades: en realidad, el

invernadero de toda civilización. Además crean un orden. Y ese orden se echaba dolorosamente en falta en ciertas florecientes regiones de Europa: en Alemania, donde ninguna ciudad era capaz de imponer una dirección en aquel inmenso espacio; en Italia, *descuartizada* entre sus diversos *polos* urbanos. Las ciudades creadas por las unidades nacionales o imperiales crean, a su vez, estas unidades decisivas: Londres y París, por ejemplo, ¿es que no llevaron a término una tarea importante?

En España, la unidad peninsular ha carecido de una capital poderosa. Abandonar Valladolid, en 1560, para irse a Madrid, capital escogida arbitraria y *geoméricamente*, no fue, por cierto, una decisión muy sabia. El historiador J. Gounon-Loubens⁴⁰⁴ afirmó hace ya mucho tiempo que el error mayor cometido por Felipe II fue el de no convertir a Lisboa, donde el Rey Prudente había residido de 1580 a 1583, y de la que a continuación se marchó definitivamente, en la capital. Podría haber hecho de la ciudad una especie de Nápoles o de Londres. Este reproche siempre me ha causado una gran impresión. Felipe II, estableciendo su corte en Madrid, es una anticipación de lo que vendrá después: gobiernos que fijarán arbitrariamente sus capitales en *ciudades preferidas*; así el propio Felipe II elegirá El Escorial, y Luis XIV, Versalles... Pero tratar de corregir la historia no pasa de ser un juego, una forma de argumentar y familiarizarse, a falta de algo mejor, con un tema demasiado amplio que escapa a nuestros intentos de hacernos con él.

En el siglo XVI estas ciudades especiales, las capitales, comienzan a emerger, pero habrán de esperar al siglo siguiente para convertirse definitivamente en directoras; quizá porque entonces, en plena regresión económica, el Estado moderno ha sido la única entidad capaz de imponerse y prosperar contra corriente. Desde finales del siglo XVI comienzan a ser visibles ciertos signos de decadencia y comienza a marcarse la distinción

entre las ciudades que cuentan con su pan seguro, sean cuales sean las circunstancias que se den, y aquellas otras que viven íntegramente del trabajo propio. Estas últimas habían ya experimentado momentos de estancamiento, resultado de la disminución de la corriente de la vida económica: sus aguas pierden velocidad y sus ruedas giran más despacio.

Coyunturas y cambios

En cualquier caso, la dinámica de las ciudades nos aleja de nuestro propósito original. Teníamos la intención, en este primer libro, de concentrarnos en los rasgos constantes, en lo que es permanente, en las estadísticas bien conocidas y estables, en todo aquello que se repite, en la estructura de la vida mediterránea, en la arcilla que constituye sus fundamentos, en sus aguas tranquilas, o que nos imaginamos tranquilas. Las ciudades son una especie de motores, funcionan, se calientan, se agotan... y vuelven a comenzar de nuevo. Sus averías nos introducen en ese mundo todo-movimiento que va a ser objeto de nuestro segundo libro. Su mensaje nos habla de evolución y de condiciones cambiantes, dejándonos adivinar su destino futuro: la decadencia que tantos signos anuncian a finales del siglo XVI, y que el XVII acentuará. Podríamos decir que entre el 1500 y el 1600 los motores habían funcionado bien, pero que, mucho antes de la llegada del nuevo siglo, sus aceleradores se habían atascado: se multiplican las averías y los ruidos sospechosos, aunque no obligan todavía a hacer un alto.

SEGUNDA PARTE

DESTINOS COLECTIVOS Y MOVIMIENTOS DE CONJUNTO

EN LA primera parte de este libro hemos tratado de individuar, partiendo del espacio, todo lo que es repetición, lentitud, permanencia.

En nuestra búsqueda de lo inmóvil o lo cuasi inmóvil no hemos vacilado en rebasar los límites cronológicos de un estudio restringido en principio a la segunda mitad del siglo XVI, ni en utilizar testimonios de otras épocas, incluso de la actual. Con sus propios ojos descubrió Victor Bérard los paisajes de la *Odisea*, en el mundo mediterráneo. Pero sucede con frecuencia que, además de Corfú, la isla de los feacios, o Yerba, la isla de los lotófagos, podemos encontrar también al propio Ulises, un tipo de hombre inmutado frente al pasar de las centurias.¹

En contraste con esta perspectiva a larga escala temporal, nuestro segundo libro se propone tratar una historia de ritmo más próximo a lo individual: la historia de los grupos, de los destinos colectivos, de los movimientos de conjunto. Se trata de una *historia social*: todo arranca en ella del hombre, del ser humano, y no de las *cosas* como diría Maurice Halbwachs, o, usando otra expresión, de lo que el hombre ha construido a

partir de las cosas.

De hecho, este segundo libro obedece a propósitos contradictorios. Se interesa por las estructuras sociales, las cuales están provistas de mecanismos que soportan bastante bien el paso del tiempo; pero también se interesa por el modo en que se mueven dichas estructuras. Aúna, en consecuencia, lo que en nuestra jerga de especialistas llamamos *estructura* y coyuntura, lo inmóvil y lo animado, la lentitud y el exceso de velocidad. Estas dos realidades, como bien saben los economistas² —y de hecho es a ellos a quienes debemos esta distinción—, se presentan asociadas en la vida de todos los días, desgarrada constantemente entre lo que cambia y lo que persiste.

Pero no es fácil abarcar con una sola mirada este complejo espectáculo. Los capítulos que siguen se han repartido entre ellos la dificultad y así abordan por turno sucesivo los problemas relativos a las economías, a los Estados, a las sociedades, a las civilizaciones, a los indispensables intermediarios, y finalmente, a las diferentes formas de guerra. Pero el lector no resultará desviado del objetivo final. Son esfuerzos orientados, uno tras otro, hacia una visión única y comprensiva del tema, lo que habría sido imposible lograr de un solo golpe.

Estas subdivisiones son tan convenientes como necesarias. No le resultan demasiado satisfactorias al espíritu, pero todo esquema es válido en alguna medida cuando permite la mejor explicación posible con el mínimo de repeticiones.

CAPÍTULO I

LAS ECONOMÍAS: LA MEDIDA DEL SIGLO

SE TRATA, antes de nada, de encontrar la medida, las dimensiones económicas del siglo XVI. Nuestra mira se asemeja un poco a la de Lucien Febvre, quien en el último cuadro del tríptico de su *Rabelais*¹ trata de inventariar el utillaje mental del siglo XVI, de tomar, en suma, su medida intelectual, para desembarazar los problemas actuales de las falsas soluciones que los deforman, ya que se hallan en flagrante contradicción con las posibilidades y el nivel intelectual de la época. Nos interesa también indicar a grandes rasgos lo que pudo ser el instrumental económico y los límites del poder del hombre del siglo XVI, antes de estudiar lo que con todo ello construyó, o trató de construir en el Mediterráneo.

I. EL ESPACIO, ENEMIGO NÚMERO UNO

Hoy comienza a faltarnos el espacio: el mundo resulta cada vez más estrecho. Pero en el siglo XVI sobraba, lo que era una ventaja y a la vez una desventaja. De todos los temas que la literatura

tamiza en torno del Mediterráneo, el de “el mar a la medida del hombre”, es uno de los más huecos. ¡Como si la medida del hombre fuese siempre y donde quiera la misma! Es indudable, de todos modos, que el Mediterráneo no se ajustaba a la medida del hombre del siglo XVI; este hombre dominaba su espacio excesivo tan a duras penas como, hasta hace poco, el hombre del siglo XX la extensión del Pacífico.

Para los que escriben: el tiempo que se pierde en ir y venir

Para darse cuenta de ello, basta con escuchar las quejas de los hombres que consideran las circunstancias en que transcurren sus vidas. El espacio devora su tiempo y sus esfuerzos: los que escriben piensan con amargura en lo mucho que tardaba el correo, en “lo que se pierde en ir y venir”, como escribía la emperatriz a su hermano Felipe II.² Dirigiéndose a Del Viso, a quien había tardado en contestar, Calvino confesaba:³ “... Pensando en el tiempo que mis cartas tardarán en llegar a su destino, no sé cómo no he resistido más todavía al cumplimiento de mi deber...” Cuando una carta llega pronto, el destinatario se asombra: “Para venir de tan lejos como lo es de Valencia a Granada [escribe a un amigo el humanista Antonio de Guevara] vuestra carta ha sido diligente, pues habiendo sido enviada el sábado, ha llegado aquí el lunes”. En Valladolid, una carta enviada al condestable de Castilla le llega en un tiempo récord: “si hubiese sido una trucha habría llegado aún fresca”. La imagen le persigue, pues varios años más tarde escribe al marqués de Los Vélez: “vuestra carta me llegó con la mayor diligencia, más fresca que el salmón que nos traen aquí de Bayona”.⁴ Excepciones que, como es de rigor, confirman la regla. Si observamos de cerca la vida de los embajadores y de los

hombres políticos a quienes solemos atribuir grandes y apasionantes pensamientos, descubriremos que lo que más a menudo les preocupa es la llegada de un correo. Don Luis de Requeséns escribía el 24 de febrero de 1575, desde Amberes, a don Diego de Çuñiga, embajador de Felipe II en París: “No sé como le va a V. S. de cartas d’España porque yo no tengo ninguna del rey en materia de negocios destos estados desde xx de noviembre con que padesce harto su servicio”.⁵

Es una angustia, una continua ansiedad la que causan los correos que pasan o van a pasar. Ni siquiera los correos ordinarios tenían hora, y a veces, ni aun día fijo. “Esperando de ora en ora passase el ordinario de Flandes”, apunta Chantonnay en diciembre de 1561.⁶ Esta ansiedad no era, desde luego, privilegio exclusivo de los embajadores del Rey Católico. Sin embargo, los agentes franceses en España, en Italia y en otras partes están mejor relacionados con sus señores, y se mantienen tal vez más en guardia que los españoles para utilizar y despachar correos de a pie o de a caballo, aunque fuese a sus expensas. Razón de más para que echasen pestes contra los retrasos de los despachos que recibían. Estos retardos motivan las quejas del cardenal de Rambouillet a Carlos IX “por la haraganería y el poco celo que ponen los oficiales de posta en despachar a través de Francia los envíos de Vuestra Majestad; tan grande es el descuido, que se da con frecuencia el caso de que los dichos envíos se estén detenidos hasta un mes o seis semanas en Lyon, después de haber salido de la corte. De suerte que cuando llegan a mis manos han pasado ya, muy a mi pesar, el tiempo y la ocasión para ejecutar los mandatos que en ellos se contienen...”.⁷ En parecidos términos se lamenta Fourquevaux: “Cinco o seis correos con las armas del Rey —escribía desde Madrid, en enero de 1567—,⁸ vecinos del susodicho Lyon, que corren la ruta de Roma, se hacen pasar, a veces, por personas del

señor de Nemours, para recibir mejor trato de los postillones”. Éstos se encargaban de circular el dinero y los despachos de los banqueros de todas las nacionalidades. Sabemos, por ejemplo, que uno de ellos “llegó en diligencia uno de estos últimos días con destino a los *gennevoises*,⁹ pasando por esta Corte (la de España) con cartas de otros banqueros genoveses residentes en el susodicho Lyon”. Sin embargo, los correos del Rey Cristianísimo se quedaban por el camino. Otras veces, la correspondencia sufría por culpa de los “maestres de las Landas”,¹⁰ dando como resultado inverosímiles retardos. Longlée, agente de Enrique III en España, escribía en febrero de 1584 que estaba sin noticias de su gobierno desde hacía dos semanas,¹¹ pero que “muchas cartas se hallaban detenidas en Burgos, y llegarían por la ruta de Valladolid”. Y así, mil accidentes e incidentes. Unas veces, la correspondencia no alcanzaba el correo ordinario;¹² otras veces, había quedado cortada la ruta normal, o los correos, asustados por los asaltos de los bandoleros, se tornaban de pronto prudentes y decidían no viajar de noche. Y cada vez que estas cosas ocurrían se producían inesperados e importantes retrasos en lugares lejanos: el virrey de Nápoles no sabía qué hacer por falta de instrucciones; el gobierno del Rey Prudente dejaba de saber, de pronto, en qué estado se hallaban los negocios de los Países Bajos; y en Madrid, el embajador veneciano está sin noticias de Italia durante sesenta días.¹³

Se trataba, sin duda alguna, de accidentes, de casos anormales, imputables a faltas de los hombres, al azar de las circunstancias o al mal tiempo; pero era una “anormalidad” frecuentemente repetida y que venía, simplemente, a agravar una situación siempre endémica. La lucha contra la distancia es cuestión de vigilancia, de casualidad, de suerte. En el mar, un golpe de viento favorable, una sucesión de días buenos, y en una

o dos semanas se lograba lo que de otro modo requería seis meses. Belon du Mans hizo en 13 días la travesía de la Propóntida a Venecia, viaje en el que con frecuencia se invertía medio año.¹⁴ Y otro tanto sucedía en los viajes por tierra, donde los inconvenientes no eran menos grandes: una guerra, una alarma, un temporal de lluvias que destrozaba los caminos, una nevada demasiado fuerte que obstruyera un puerto de montaña, y se producían los retrasos más imprevistos. Esta incertidumbre en las velocidades lo complica todo; indica, con largos razonamientos, hasta qué punto el hombre no era, entonces, dueño de las distancias. Desde el punto de vista humano, el espacio no tenía una sola extensión: había 10, 100 medidas distintas, y nadie estaba nunca seguro de antemano de los retrasos con que tropezaría al avanzar, al desplazarse, al obrar o querer obrar.

De hecho, los hombres del siglo XVI estaban resignados a todas las lentitudes. Una carta, para llegar de España a Italia, buscaba su camino por Burdeos y Lyon o por Montpellier y Niza. En abril de 1601, una carta dirigida a Enrique IV por M. de Villiers, su embajador en Venecia, llegó a Fontainebleau vía Bruselas.¹⁵ Entre 1550 y 1560, los embajadores del rey de Portugal en Roma recibían con frecuencia sus cartas por la vía de Amberes.¹⁶ Y es que la duración de los trayectos dependía menos de la distancia que se había de recorrer que de la calidad y la frecuencia de los correos. Además, el hábito mandaba: tres o cuatro días más o menos no tenían importancia. A fines de 1587, habiendo ocupado los protestantes del “Príncipe de Béarn” la región del Lemosín, quedó cortada la comunicación normal entre don Bernardino de Mendoza, que se hallaba en París, y el gobierno de Felipe II. Hubo que encaminar los despachos por nuevas rutas a lo largo de las cuales no había, desgraciadamente, postas organizadas (“por donde no hay

postas”), con los previsibles y consiguientes retrasos. Al margen del despacho en que se le informa de esto a Felipe II, estampa estas palabras: “Mas importaría el venir seguros que no unos pocos quatro dias mas, sino fuese en alguna ocasion que importase mucho la brevedad”.¹⁷

Las dimensiones del mar: algunos récords de velocidad

Las cifras sobre las cuales podemos trabajar difieren mucho unas de otras. Están, además, esparcidas y rara vez forman series completas y homogéneas. Sin embargo, tendremos una idea bastante exacta de las distancias netas deduciéndolas de las velocidades excepcionales señaladas por los contemporáneos y que nos dan, en términos generales, las dimensiones mínimas del mar.¹⁸

Las mayores velocidades, de 200 o más de 200 kilómetros por día, sólo se lograban por mar,¹⁹ con buen tiempo y, de preferencia, con galeras reforzadas. Por ejemplo, la que envía don Juan de Austria desde Mesina, en junio de 1582, y que alcanza las costas de Cataluña (Palamós) en seis días.²⁰ El momento era dramático: don Juan trataba de hacer anular a toda costa la orden que le había dado Felipe II de permanecer inactivo en Mesina con la mayor parte de su flota. La galera encargada de llevar el mensaje hizo el viaje sola, bien armada — según una correspondencia toscana— y navegando *sempre per golfo senza mai toccar terra*,²¹ es decir, en línea recta. En realidad, la hazaña no era inusitada. Dos años antes, y en invierno (diciembre de 1570), Gian Andrea Doria había hecho en cinco días el trayecto de Génova a Palamós; la distancia y la velocidad son menores, pero las dificultades superadas, comparables.²² Y 60 años antes el cardenal Cisneros había

franqueado en un solo día los 200 kilómetros que separan a Orán de Cartagena, el miércoles 23 de mayo de 1509. Viaje milagroso, “como si tuviera el viento en la manga”.²³ Era más o menos la velocidad de los viajes “prósperos” entre Rodas y Alejandría que, según Belon du Mans,²⁴ se hacían en menos de tres días con sus noches. En simples barcos mercantes, bien entendido.

Por tierra, excepciones aparte, las velocidades eran menores, pero más regulares que por el mar, razón por la cual, para las comunicaciones postales, casi siempre se prefería la ruta terrestre, aunque resultaba mucho más costosa, que la marítima. En Europa, las mayores velocidades las alcanzaron, probablemente, los correos de la organización postal de Gabriel de Tassis, en el recorrido Italia-Bruselas vía Tirol, itinerario cuidadosamente estudiado, en el que los retrasos de estacionamiento se habían reducido al mínimo, y en el que, especialmente en Eifel, se utilizaban, por lo regular, atajos. El mismo trazo de esta ruta postal era ya, en sí mismo, una hazaña. Los 764 kilómetros de extensión se franqueaban en cinco días y medio, a la velocidad de unos 139 kilómetros por día.²⁵ Velocidad que dista todavía bastante de las grandes velocidades excepcionales por mar, pero muy superior, por otra parte, a las velocidades ordinarias de la ruta continental. Por ejemplo, la sensacional noticia de la Noche de San Bartolomé (24 de agosto de 1572) no viajó ni a 100 kilómetros por día de París a Madrid; llegó a Barcelona el 3 de septiembre y sólo el 7 de septiembre por la noche alcanzaba la capital de España.²⁶

Seguir la pista a la difusión de las grandes noticias es también una manera de medir velocidades excepcionales. Las noticias tienen alas.

La toma de Nicosia, el 9 de septiembre de 1570, se conoció en Constantinopla el 24 del mismo mes; en Venecia, vía

Ragusa, el 26 de octubre, y en Madrid, el 19 de diciembre.²⁷

Las nuevas de la batalla de Lepanto, ocurrida el 7 de octubre de 1571, arribaron a Venecia el 18 de octubre; a Nápoles, el 24; a Lyon, el 25, y a París y a Madrid, el 31.²⁸

La paz turco-veneciana, concertada secretamente el 7 de marzo de 1573, divulgose en Venecia el 4 de abril;²⁹ el 6 del mismo mes se conoció en Roma; en Nápoles, el 8, y en Palermo y Madrid, el 17.³⁰ La noticia de la toma de La Goleta y de Túnez, el 25 de agosto de 1574, llegaba a Viena el 1 de octubre, a la vez que Pierre Lescapier, quien había salido de Estambul en misión diplomática, y había atravesado Bulgaria, Valaquia y Transilvania para alcanzar, agotado, la capital de los Habsburgo. La noticia le indujo a numerosas reflexiones. Personalmente había asistido a la partida de Constantinopla de esta armada victoriosa del turco, el 15 del mes de mayo precedente, sólo dos semanas antes de que él emprendiese su propio viaje.³¹ ¡Cuántas cosas había tenido tiempo de llevar ésta a cabo mientras él iba de camino!

Estos datos, que revelan las ondas de propagación de los sucesos de Nicosia, Lepanto, Venecia y Túnez, sólo nos permiten, como mucho, establecer medidas aproximadas. ¿Diremos, apoyándonos en el primer ejemplo, que el Mediterráneo medía 99 días de largo? La cifra sería excesiva. El hecho es que la noticia de la toma de Nicosia tardó en salir de la isla sitiada; podemos estar bien seguros de que Venecia no mostró ninguna prisa en transmitirla hacia el oeste. En cualquier caso, toda medida debe considerarse con precaución, desde el momento que está confinada en una sola cifra. Y no nos olvidemos de lo que realmente estamos midiendo. La velocidad de las noticias y el ir y venir de las cartas no es más que un capítulo de la lucha contra el espacio.

La dificultad es aún mayor si, dejando de lado las velocidades máximas, buscamos las medias. Aun con los documentos necesarios para calcularlas según las reglas de la estadística, no tendrían demasiado sentido o utilidad, puesto que la duración de un mismo viaje podría variar, supongamos, entre uno y 10 días. Lo esencial que debemos notar aquí es la extrema variedad, la amplitud tan considerable de los tiempos empleados en un mismo trayecto: tiene valor de estructura. La moderna revolución de los transportes no sólo ha aumentado extraordinariamente las velocidades, sino que ha suprimido (lo que no es menos importante) el factor de incertidumbre y de variación que los elementos imponían antaño al hombre. En nuestros días el mal tiempo no significa más que un poco más o menos de incomodidad para el viajero, y salvo accidentes excepcionales, no influye en los horarios de nuestros viajes, pero en el siglo XVI todos los horarios dependían de este factor. La irregularidad era la regla, y nadie se sorprendía a causa de ello. En enero de 1610, un embajador veneciano, en viaje a Inglaterra, deberá esperar durante 14 días en Calais frente a un mar tan amenazador que ningún barco se atreve a afrontarlo.³² Otro ejemplo, minúsculo: el embajador Francesco Contarini, que Venecia envía a ocupar su puesto en la capital turca en 1618,³³ tarda seis horas en franquear el amplio pero poco profundo río Maritza, después de no pocos esfuerzos. En junio de 1609, una nave veneciana que arriba a Constantinopla debe permanecer 16 días al abrigo de la isla de Quíos, en la playa abierta de Santa Anastasia, en espera de que pase el mal tiempo.³⁴

Así, pues, no pidamos demasiado a estas extrañas medias, tan peligrosamente simples. ¿Cuál es su única ventaja?: ellas

hablan a la imaginación y permiten revivir el pasado, dejando a un lado la moderna revolución de los transportes, de cuyas tremendas y radicales consecuencias no siempre nos damos cuenta. La consideración de esas cifras nos ayudará a descubrir lo que representaba la perspectiva de un viaje para un contemporáneo de Felipe II.

La travesía por mar de Constantinopla a Alejandría hacíase en 15 días, incluyendo las escalas, y en ocho días sin contar las paradas.³⁵ Desde la salida de los castillos del Helesponto a la isla de Quíos había dos días de navegación.³⁶ En octubre o noviembre de 1560, una nave ragusina va de Mesina a Alejandría *fra novi giorni*, y este tiempo no viene considerado como un récord.³⁷

La travesía del mar, en su zona central, variaba según las estaciones, los barcos y los itinerarios. El mismo barco que iba en nueve días de Malta a Trípoli tardaba diecisiete en llegar de Trípoli a Mesina.³⁸ En abril de 1562, una nave hizo en seis días el recorrido de Trípoli a Sciacca, en la costa meridional de Sicilia.³⁹ De Túnez a Liorna, una serie de viajes (uno en 1600, dos en 1608, ocho en 1609 y dos en 1610) arrojan las siguientes duraciones: seis, siete, ocho, nueve, nueve, nueve, 10, 11, 12, 13, 14, 14 y 20 días, o sea una duración media de alrededor de 11. Los dos viajes más rápidos —seis y siete días—, como para desafiar todas las interpretaciones, hicieron en enero de 1600, por una nave, y en julio de 1609, por una “barca”.⁴⁰

Poseemos poca información acerca de la duración de las travesías entre Marsella y España, por una parte, y el norte de África por otra. Tratábase a menudo de viajes hechos a escondidas. El embajador del Cristianísimo Monarca, d'Aramon, empleó, viajando en las galeras del rey y con buen tiempo (por lo menos, a partir del segundo día), una semana en

cruzar de las Baleares a Argel.⁴¹ Dos viajes hechos en 1609 y uno en 1610, en el trayecto de Argel a Liorna, duraron, respectivamente, 13, 15 y cinco días;⁴² entre cinco y 15 días, o sea una variación de uno a tres.

Las diferencias pueden ser muy grandes en las largas distancias. En octubre-noviembre de 1570,⁴³ una nave veneciana navegó de la isla de Candía a Otranto en 12 días; en mayo-junio de 1561,⁴⁴ otra atravesó casi todo el mar interior, de Candía a Cádiz, en un mes. En cambio, en julio de 1569, dos galeras argelinas arribaron a Constantinopla después de 72 días de navegación; el 7 de enero de 1564, una nave zarpó de Alejandría, y llegó a Mesina el 5 de abril, después de un viaje de 88 días. Las cifras “normales”, en el siglo XV, con respecto al trayecto de Venecia a Jaffa, oscilaban —según asegura un historiador— entre 40 y 50 días,⁴⁵ pero como ya hemos dicho,⁴⁶ los viajes entre Venecia y Tierra Santa arrojaban promedios más elevados.

Los *portate* liorneses⁴⁷ nos ofrecen la posibilidad de precisar un poco. Cinco viajes hechos de Alejandría a Liorna (dos en 1609, uno en 1610 y dos en 1611) arrojan las siguientes cifras: 23, 26, 29, 32 y 56 días, o sea un promedio de 33. Ocho viajes (cinco en 1609 y tres en 1610) de Cartagena o Alicante a Liorna dan las siguientes duraciones: siete, nueve, nueve, 10, 15, 25, 30 y 49 días, lo que hace un promedio de 19. *En rigor* esto representaría un total de 52 días para el viaje de España-Liorna-Alejandría,⁴⁸ aunque no podemos considerar esta cifra como una media.

Fijándonos en la duración media de los viajes, podríamos llegar a la conclusión de que, cuando se trataba de atravesar el Mediterráneo en el sentido de los meridianos, había que contar de una a dos semanas, y cuando la travesía era a lo largo, debía

calcularse de dos a tres meses. Añadamos que estas dimensiones continuarán siendo las mismas en el siglo XVII, e incluso más tarde.

LA ELASTICIDAD DE LAS NOTICIAS

(Según Pietro Sardella)

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
Alejandro	266	19	89	65	55	17	323
Amberes	83	13	36	20	16	8	200
Augsburgo	110	19	21	11	12	5	240
Barcelona	171	16	77	22	19	8	237
Blois	345	53	27	14	10	4 $\frac{1}{2}$	222
Bruselas	138	24	35	16	10	9	111
Budapest	317	39	35	18	19	7	271
Burgos	79	13	42	27	27	11	245
Calais	62	15	32	18	14	12	116
Candia	56	16	81	38	33	19	163
Constantinopla	365	46	81	37	34	15	226
Corfú	316	39	45	19	15	7	214
Damasco	56	17	102	80	76	28	271
El Cairo	41	13	10	7	8	3	266
Florenia	387	103	13	4	3	1	390
Génova	215	58	15	6	6	2	300
Innsbruck	163	41	16	7	6	4	150
Lisboa	35	9	69	46	43	27	159
Londres	672	78	52	27	24	9	266
Lyon	812	225	25	12	13	4	325
Marsella	26	7	21	14	12	8	150
Milán	871	329	8	3	3	1	300
Nápoles	682	180	20	9	8	4	200
Nauplia	295	56	60	36	34	18	188
Nuremberg	39	11	32	20	21	8	262
Palermo	118	23	48	22	25	8	312
París	473	62	34	12	12	7	171
Ragusa	95	18	26	13	14	5	280
Roma	053	406	9	4	4	1 $\frac{1}{2}$	266
Trani	94	14	30	12	12	4	300
Trento	205	82	7	3	3	1	300
Udine	552	214	6	2	2	1 $\frac{1}{2}$	400
Valladolid	124	15	63	29	23	12	191
Viena	145	32	32	14	13	8	162
Zara	153	28	25	8	6	1	600

I indica las localidades en relación con Venecia; II, el número de casos estudiados; III,

el número de casos normales; IV, el tiempo máximo (en días); V, el promedio aritmético ponderado (en días); VI, el tiempo normal (en días); VII, el tiempo mínimo (en días); VIII, el tiempo normal, calculado sobre la base del tiempo mínimo = 100, o, en otros términos, la proporción entre el tiempo mínimo y el tiempo normal.

Las cartas: un caso especial

Sería mucho mejor que estas aproximaciones poco satisfactorias poder contar con una serie de medidas homogéneas. Es lo que ofrecen las cartas (¡otra vez las cartas!) enviadas por gobiernos, embajadores, mercaderes y particulares. De 1497 a 1532, Marín Sanudo, que está siempre al día de los dichos y hechos de la señoría de Venecia, ha mantenido un fiel registro de la llegada de cartas y noticias, lo que nos provee de un total de 10 000 datos utilizables. Esta enorme masa de material ha sido sometida por Pietro Sardella a las leyes del análisis estadístico⁴⁹ y los resultados obtenidos son los que resumimos en el cuadro de la p. 483 y el mapa de la figura 28 (p. 488). Con todo, debemos ser muy prudentes, si queremos interpretar con exactitud el testimonio que ofrecen estas noticias que *llegan a Venecia*, y nunca pedirles más de lo que nos pueden brindar.

Una cosa es cierta: es muy heterogéneo el espacio que comprenden; falta en absoluto la isotropía. Si tomamos la distancia París-Venecia como radio y describimos un círculo teniendo a Venecia como centro, habremos trazado un espacio *isótropo*, circular, en el que las noticias (como la luz, aunque más lentamente) se propagan uniformemente desde todos los puntos de la circunferencia hacia su centro. Pero, como es natural, nada ocurre así en el espacio que estamos considerando: las noticias aflojan el paso al toparse con los obstáculos naturales, como lo son los Alpes, el canal de la Mancha o el mar. Los movimientos rápidos dependen de la buena voluntad de los hombres, de sus cálculos y de sus necesidades. De 1497 a 1532 Venecia está

constantemente pendiente de cualquier decisión del rey de Francia, lo mismo que de todo rumor o noticia proveniente de este país, y desde París corren hacia ella estas preciosas mercancías.

Nuestros mapas imponen una regularidad artificial a los viajes realizados por estas noticias en movimiento. En la realidad sus viajes son extremadamente imprevisibles y muy amplias las oscilaciones del tiempo en que los realizan (véase la columna *VII*: relación de tiempos mínimos a normales) y éstas serían mayores si comparásemos el mínimo con el máximo. Una pequeña sorpresa: el coeficiente de irregularidad parece estar en razón inversa a la distancia recorrida. Y la cuestión se agrava — aunque era de esperar— cuando entra en juego el mar. Por eso no puede sorprender que Zara establezca una marca (de 1 a 6), considerando que reúne dos condiciones: la primera, estar muy cerca de Venecia; la segunda, estar separada de ella por el imprevisible Adriático.

En resumen: este cuadro nos proporciona una base de conjunto para comparaciones y comprobaciones. Su único defecto (o su virtud, según se mire) es que todos los tiempos así establecidos son relativamente rápidos. Nos testimonian la vigilancia y los medios de que podía disponer una ciudad tan rica como Venecia. Corresponden a un sistema de comunicaciones en constante alerta. Saber lo que está pasando en París, en Valladolid o en Constantinopla no es para Venecia cuestión de curiosidad, sino de prudencia.

Si pasamos a considerar otros complejos de noticias comprobaremos que la vivacidad es muy diferente. En las oficinas de Felipe II se amontonan las cartas llegadas de todas las ciudades de Europa. Era costumbre escribir al dorso de la última página (la carpeta)⁵⁰ las fechas de envío y de llegada y, no menos preciosas pero más raras, las de la respuesta. Cientos de miles de

datos se ofrecen así a la paciencia del investigador dedicado al análisis estadístico. Felipe II, salvo algunos viajes a Córdoba, Lisboa, Zaragoza o Valencia, apenas si se ha movido del corazón de Castilla después de su vuelta de los Países Bajos en 1559. Si se producen a veces dudas acerca de sus correspondencias o acerca del trayecto seguido por las cartas, estas dudas por lo general se pueden aclarar.

Era tentador utilizar estos datos encontrando en ellos medidas análogas a las de Pietro Sardella, tomando de nuevo Venecia como centro de coordenadas. Para el trayecto Madrid-Venecia (si admitimos que es equivalente al trayecto Valladolid-Venecia de los cálculos de Sanudo) vemos que, de los 40 casos considerados a finales del siglo XVI, en cuanto a la correspondencia de los representantes de España en Venecia, el tiempo más breve es de 22 días (contra 12 que nos da Sanudo), y el más largo, de 85 (he omitido un caso aberrante de 145 días). La media aritmética, no estadística, es de 40 días (frente a 29, media estadística de P. Sardella). Para la distancia Constantinopla-Venecia, 16 casos registrados durante estos mismos años dan una duración mínima de 29 días y una máxima de 73; la media se establece alrededor de cuarenta y un días y medio.⁵¹ Esta vez nos encontramos más cerca de las cifras de Sardella (establecidas, es cierto, a partir de un número mucho mayor de ejemplos), aunque siempre por encima de ellas. Conclusión: ¿será posible que las comunicaciones a lo largo del eje más ancho del Mediterráneo les resulten a la España y la Venecia de fin de siglo tan difíciles e inseguras como lo habían sido en los primeros tiempos? Necesitamos más pruebas antes de poder contestar con certeza esta pregunta.

En todo caso, tanto en nuestros cálculos como en los de P. Sardella, Venecia resulta estar a mitad de camino (muy a *grosso modo*) entre Madrid (o Valladolid) y Constantinopla: 40 o 41.5

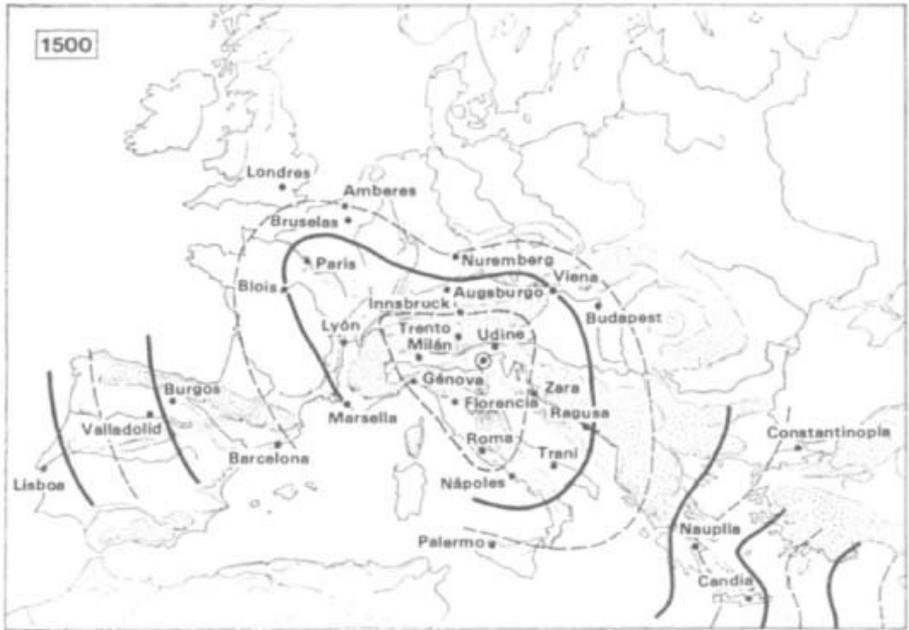
en nuestras medias, 29 y 37 según las de Sanudo, es decir, un universo Mediterráneo cuya longitud máxima oscila entre los 80 y 66 días, cifra superior en todo caso a la dimensión de 52 días que habíamos obtenido arbitrariamente sumando el tiempo Alejandría-Liorna al tiempo Alejandría-Cartagena.⁵² Es evidente que no son estrictamente comparables, puesto que la distancia entre Alejandría y Cartagena no es la misma que la distancia — también reconstruida— Constantinopla-Venecia-Madrid. No nos queda más remedio que resignarnos ante la imposibilidad de medir el mar con un cierto grado de exactitud, pese a contar con la ayuda de la preciosa correspondencia de los políticos y mercaderes.

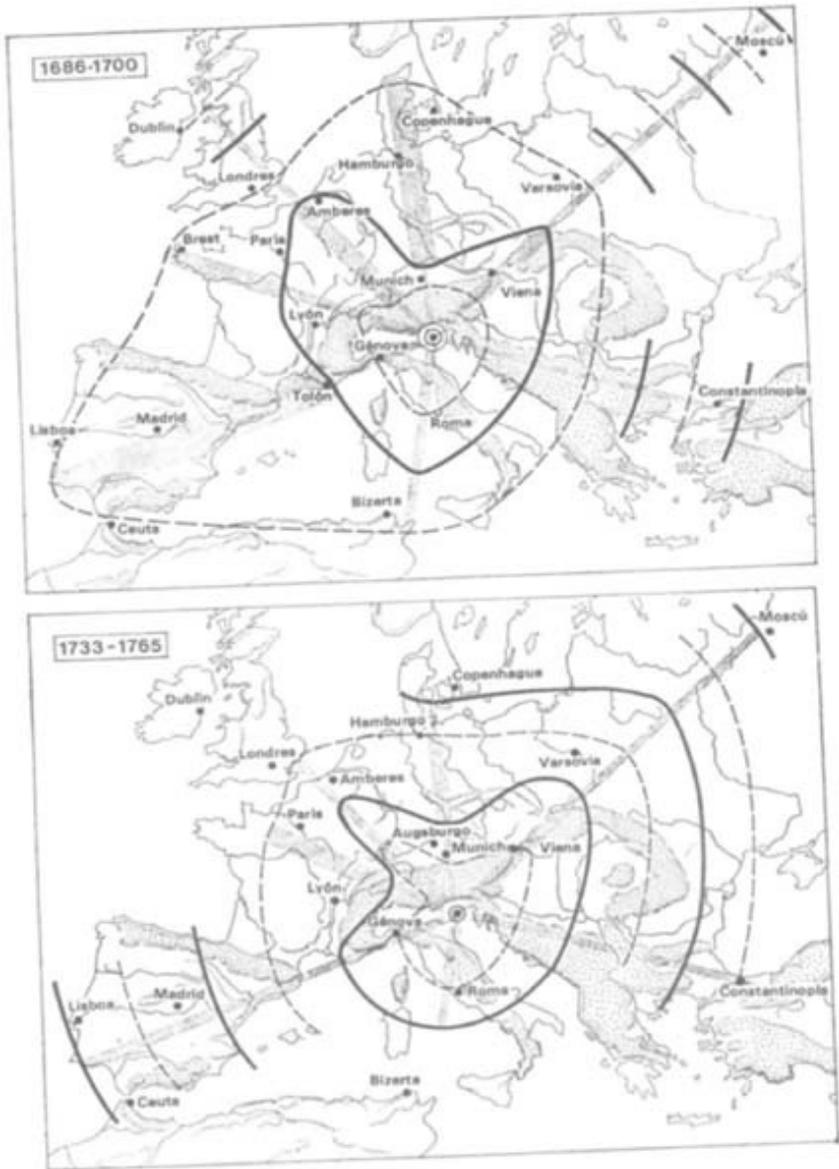
La noticia, mercancía de lujo

La noticia, mercancía de lujo, vale más que su peso en oro. “No se encuentra un solo correo [escribe al duque de Ferrara su agente en Venecia] que nos exija menos de un ducado por carta”,⁵³ y eso entre dos ciudades, Ferrara y Venecia, que están muy cerca una de otra. A comienzos del siglo XVI, las tarifas entre Venecia y Núremberg⁵⁴ varían de acuerdo con la mayor o menor brevedad del tiempo requerido en el trayecto: cuatro días, 58 florines; cuatro días y seis horas, 50; cinco días, 48, y seis días, 25 (notemos de pasada que la mayor velocidad registrada por P. Sardella es dos días más larga que esta última). Éstas eran, evidentemente, comunicaciones ultrarrápidas que sólo se podían permitir los mercaderes ricos, en este inicio del siglo XVI, cuando, si no nos equivocamos mucho, las diferencias de precios entre mercado y mercado eran más grandes que nunca. Compensa gastar sumas de dinero muy elevadas a veces en enviar, cuando la circunstancia lo requiere, las oportunas

órdenes del modo más rápido posible. Más adelante la situación se regulariza. La correspondencia de Simón Ruiz durante la segunda mitad del siglo XVI produce la impresión de que, por entonces, ya no era tan importante el envío ultrarrápido de órdenes e informaciones.⁵⁵ Sólo los grandes banqueros y los gobiernos continúan permitiéndose tales lujos, cuyo precio no ha cesado de aumentar a medida que transcurre el siglo. El 14 de julio de 1560,⁵⁶ Chantonay, entonces embajador de Felipe II en la corte de Francia, despacha un correo de Chartres a Toledo y camino de vuelta; éste recorre un total de 179 postas y gasta 358 ducados (o sea, seis ducados por posta). Es una suma enorme, muy por encima del salario anual de un profesor de la Universidad de Padua o de Salamanca. Estas postas se debían hallar de 10 a 12 kilómetros unas de otras, y si el correo las ha recorrido a un promedio de 18 leguas⁵⁷ diarias nos encontramos ante un viaje llevado a término en un tiempo récord... Los ricos pueden pagar estas proezas sobrehumanas.

Para concluir: los resultados son paradójicos si medimos las lentitudes inherentes al espacio a partir del tiempo empleado por quienes llevaban cartas. Incluso cuando se da la circunstancia de que van lentamente, siempre lo hacen más aprisa que los otros viajeros.





FIGURAS 28, 29 y 30. *Noticias camino de Venecia.*

Las líneas isócronas, que representan intervalos de una semana, indican a grandes rasgos el tiempo requerido para que una carta llegue a su destino. Todas ellas se orientan hacia Venecia.

El primer mapa se basa en las investigaciones de P. Sardella (cfr. n. 49 en la p. 484), 1500, o para ser precisos: 1469-1534. El segundo y el tercer mapas se apoyan en la evidencia suministrada por los *avvisi* conservados en el Record Office de Londres, y analizadas para mí por F. C. Spooner. La anchura de las líneas sombreadas aumenta en

relación con la mayor velocidad media de las comunicaciones.

En ciertas direcciones, las diferencias entre mapa y mapa pueden parecer muy marcadas. Son resultado de la variable frecuencia de las comunicaciones, dependientes éstas de la urgencia de las circunstancias. Podemos observar, en líneas generales, que las comunicaciones resultan igualmente lentas en los mapas primero y tercero, mientras que las del segundo discurren con mayor velocidad. Pero no debemos considerar esto como una prueba definitiva. En principio, las velocidades se deberían relacionar en distancias definidas por líneas isócronas susceptibles de comparación, pero carecemos de certeza respecto a tales distancias. Sin embargo, si probamos a superponer los mapas, nos resultarán —en líneas generales— muy equivalentes, dado que una extensión en determinada dirección resulta compensada por una reducción en otra. No creo sea necesario advertir que el paso de áreas expresadas en kilómetros cuadrados a velocidades diarias sólo se puede dar después de extremas precauciones.

Esto sería ya en sí una razón para abstenernos de hacer un análisis sistemático de los registros postales de la burocracia de Felipe II, o de estudiar las cartas del mercader Simón Ruiz (unas 100 000),⁵⁸ pues es más que probable que estas operaciones concluyan sin enseñarnos nada que no supiéramos ya. Las cartas dependen tanto de correos regulares como irregulares, estos últimos menos importantes que aquéllos desde un punto de vista estadístico. Estudiar estas cartas es encontrarnos, antes o después, con los correos regulares, cuyos tiempos oficiales ya conocemos. La firma de los Tassis se comprometió a llevar cartas de Roma a Madrid en 24 días, en las fechas comprendidas entre el 1 de abril y el último día de septiembre; y en 26 días durante el otro semestre, es decir, el invernal. Estas cifras son las que realmente nos indican no el tiempo medio empleado por las cartas de los mercaderes y embajadores⁵⁹ (pues las promesas de los administradores de las postas muy raramente se cumplían), sino el límite superior de las velocidades normales. A partir de dichos tiempos, podemos, con la ayuda de estudios como el de Valentín Vázquez de Prada⁶⁰ (para el trayecto Madrid-Amberes) calcular y predecir la escala de las velocidades reales.

Una segunda y muy importante razón para no lanzarnos a este océano de cálculos: tomando de nuevo como centro a

Venecia y usando esos *avvisi* que tan profusamente redacta y distribuye esta ciudad y de los que se nos conservan enormes cantidades manuscritos en el *Archivio di Stato*, la *Marciana* y hasta en el *Record Office* de Londres, se pueden hacer para los siglos XVII y XVIII unos mapas análogos al trazado con los datos suministrados por Sanudo. Dos de estos mapas, establecidos por Frank Spooner para los periodos 1681-1701 y 1733-1735, fijan las zonas de escucha de la curiosidad veneciana.⁶¹ Los tiempos de desplazamientos que en ellos se indican son, *grosso modo*, los mismos del periodo 1497-1532, más breves en el siglo XVII que en el XVIII.

La conclusión no consiente ambigüedad alguna. Habíamos esperado encontrar en este material la medida *coyuntural* del espacio físico peculiar al siglo XVI, pero podemos adivinar, antes, incluso, de haber terminado nuestro análisis, que dicho espacio se mantiene constante; nos encontramos, una vez más, en presencia de un rasgo estructural persistente. El hombre puede atacar el espacio como mejor le parezca, hacer saltar en pedazos los remos de las galeras reforzadas, reventar los caballos de las postas, o imaginarse, cuando el viento es favorable, que vuela sobre el mar, pero el tiempo le resiste oponiéndole su inercia y vengándose a diario de sus ocasionales éxitos. Esto no impide que algunos de dichos triunfos despierten nuestra curiosidad del mismo modo que despertaron la de los contemporáneos: La noticia de la muerte de Carlos IX viajó de París a Cracovia en 13 días, según nos informa Sully;⁶² la noticia del nacimiento de un nieto de Francisco I, en enero de 1544, vuela en dos días de Fontainebleau a Lyon (420 kilómetros),⁶³ y una estafeta turca irá en cierta ocasión de Estambul a Erzurum en 18 días, reventando un buen número de caballos,⁶⁴ *con far creppar molti cavalli*. Todas estas hazañas tienen su valor, y lo mismo otras que se podrían citar, y es útil comparar sus tiempos con las

medias alcanzadas recurriendo a los sistemas ordinarios.⁶⁵ Pero no es esto lo esencial: lo importante es que medias y cifras que constituyen una marca son sensiblemente las mismas antes y después del siglo XVI. Mercancías, barcos y gente viajan tan aprisa, o tan lentamente, en la época de los papas de Avignon,⁶⁶ o en Venecia durante la primera mitad del siglo XV,⁶⁷ como se viajaba durante el siglo de Luis XIV. No habrá cambio importante alguno hasta los últimos años del siglo XVIII.

Comparaciones actuales

“Si tomamos en cuenta todos los factores [escribe un economista],⁶⁸ vemos que el espacio de la economía mundial, en la Antigüedad romana, podía recorrerse de 40 a 60 días, utilizando los mejores medios de transporte; este espacio se extendía entre las Columnas de Hércules y las fronteras del reino de los partos, entre la desembocadura del Rin y la franja del desierto africano. En nuestros días (1939), tardamos también, sobre poco más o menos, de cuarenta a sesenta días en cubrir todo el espacio de la economía mundial moderna. Esto, suponiendo que se empleen solamente los medios normales de transporte de mercancías y se prescindan de los territorios carentes de importancia económica y desprovistos de medios de transporte.”

No suscribo las medidas tan rápidas ni las cifras que da el autor acerca de la velocidad de los medios de transporte en la época romana, cuyo promedio sería, según esto, de unos 50 kilómetros diarios.⁶⁹ Pero no se trata de dar medidas exactas; lo más que se puede pretender es descubrir un orden de magnitudes. En este sentido, el Mediterráneo del siglo XVI seguía teniendo, *grosso modo*, las dimensiones “romanas”, es

decir, las de mil años antes. O, dicho de otra manera, el Mediterráneo del siglo XVI corresponde, *mutatis mutandis*, al mundo de 1939, visto en su conjunto. Es, pues, inmenso, desmesurado. Sólo comparativamente merece su reputación de “humano” cuando el hombre del siglo XVI comienza a debatirse con otros monstruos, como el océano Atlántico, para no hablar del Pacífico, junto a los cuales el Mediterráneo parecía un animal doméstico, aunque no era en modo alguno el “lago” del siglo XX: patria sonriente de los turistas y los yates que pueden tocar tierra en todas direcciones en unas cuantas horas y que el Oriente-Express recorría ayer velozmente. Para comprender lo que era entonces este mar necesitamos inflar su espacio todo lo que nos permita la imaginación. Recurrir a las imágenes anacrónicas de aquellos viajes en los que hay que emplear meses y años, y, a veces, toda una vida.

No es difícil descubrir paralelos con el siglo XX: por ejemplo, los viajes de esos mercaderes tártaros, contemporáneos nuestros, y que Aldous Huxley nos describe en su *Vuelta al mundo*, que cruzan el Himalaya para llegar hasta Cachemira y la India, después de haber llenado sus bolsas de monedas de oro (las monedas de 10 rublos de antes de la revolución, precisa Huxley).⁷⁰ Románticos personajes que pueden evocar en nosotros lo que eran, en el siglo XVI, los viajes a Siria, al extremo del Mediterráneo, donde se enfrentaban y relacionaban entre sí mundos diferentes, que no podían confiar el uno en el otro. La letra de cambio no tenía curso allí; todas las operaciones se hacían por medio del trueque y por dinero contante y sonante. Los mercaderes de la época tenían que ir cargados de metal amarillo o blanco, como los tártaros de nuestros días.

¿Se creará que recurro a una fácil paradoja si pretendo relacionar las guerras de religión de Francia con la China de ayer, con sus monstruosas guerras civiles, sus invasiones

extranjeras, sus matanzas, sus hambres y —en medio de vastos espacios— sus ciudades encerradas en sí mismas, rodeadas de murallas cuyas puertas se cierran al caer la noche? Deslizándose entre las ciudades, un puñado de guerrilleros puede abrirse paso impunemente y llegar desde el alto Setshuem hasta Chantung. Así se agotó la Francia de los últimos Valois, en cuyo territorio se perdían a cada paso las bandas de aventureros, forasteros o autóctonos. No hay riqueza que no se consuma a la larga, y, sin embargo, sabe Dios cuán rica era Francia en el siglo XVI: un auténtico cuerno de la abundancia. Giovanni Botero,⁷¹ maravillado, calcula todos los soldados que podían vivir sobre su territorio, oficialmente reclutados o no, como voraces nubes de langostas sobre el inmenso país. ¡La inmensa Francia del siglo XVI!

Un documento veneciano de la misma época (1587) habla “del tropel de extranjeros en armas que están entrando en Francia”.⁷²

Parecerán extrañas estas digresiones, pero hacen sensible la impresión de espacio desmesurado, para nosotros tan difícilmente imaginable cuando se trata del Mediterráneo. No basta repetir —por muy legítimas que sean— las expresiones empleadas por los historiadores economistas alemanes: *Welttheater* y *Weltwirtschaft*, “escenario mundial”, “economía mundial”, con tanta frecuencia empleadas por ellos para referirse al conjunto histórico y vivo del Mediterráneo, queriendo sugerir con ellas que, como un universo en sí mismo, como una economía-mundo, este mar vivió mucho tiempo de sus propios recursos, dentro de su circuito de 60 días, sin entrar en contacto con el resto del mundo y, muy especialmente, con el Extremo Oriente, más que para lo superfluo. Nuestro objetivo es descubrir las dimensiones de ese universo, y de qué modo esas dimensiones han determinado su estructura, tanto política como

económica. Para lograrlo será preciso un constante esfuerzo de imaginación.

Imperios y espacio

Comprender la importancia de las distancias es percibir desde un nuevo ángulo los problemas que planteaba la gobernación de los imperios en el siglo XVI.

Y, en primer lugar, el inmenso Imperio español, para aquel tiempo una gigantesca empresa de transportes por mar y tierra. Además de los incesantes desplazamientos de tropas, exigía la transmisión diaria de centenares de órdenes y de noticias; lazos silenciosos, pero vitales. La política de Felipe II exige estos lazos, necesita estos ejércitos en movimiento, estas transferencias de metales preciosos y estas letras de cambio. Son, todas, cosas esenciales capaces de explicar buena parte de los gestos de Felipe II y la razón de la importancia que tenía para él Francia. Se ha dicho de ésta que estaba cercada por las posesiones de los Habsburgo.

Pero si el imperio le amenaza desde fuera, ella, a su vez, lo amenaza desde dentro: ¿quién se atrevería a decir cuál de los dos peligros es más grande? La Francia de Francisco I y Enrique II se había mostrado cerrada a España y hostil; durante toda su vida —y salvo su rápida travesía por el país en 1540— Carlos IV ha circulado alrededor de esa nación sitiada procurando mantenerse en toda ocasión tan apartado de sus fronteras como le fuese posible. Al contrario, y durante 30 años (de 1559 a 1589), el camino de Francia tuvo sus puertas más que entreabiertas a los servicios del Estado Mayor político y a los de la tesorería de Felipe II. Si el Rey Prudente no se movió de España, si pudo permanecer en el centro de su tela de araña, fue

por múltiples razones, la de la primacía financiera y económica de Castilla y la de la conexión vital con América, entre otras, pero también porque las fronteras francesas ya no estaban completamente cerradas para él.

Por tanto, sentarse junto a Felipe II y leer con él sus papeles es una de las formas de poder saber cómo era entonces Francia, conocer su maquinaria postal, las rutas en las que había relevos de tiros y las que no los tenían; es registrar, en el movimiento renovado de los correos, las interrupciones y los rodeos que imponían, en uno u otro lugar, las guerras de religión, y medir de este modo su extensión, su duración y su gravedad relativa. Es conocer, por añadidura, todos los incidentes de las rutas del dinero, especialmente las del dinero de las letras de cambio en su viaje hacia las plazas bursátiles.

Un Estado, pues, no libra una sola lucha contra el espacio, sino 10. El Imperio español, mal situado a causa de su dispersión europea y mundial, consagró a ello sus mejores fuerzas. Sin embargo, se había sabido adaptar mejor que otros a estas tareas obligatorias y se había organizado en función de ellas. A pesar de lo que se ha dicho, no cabe duda de que, en materia de transportes, transferencias, enlaces y transmisiones de mensajes, este imperio ha igualado, y aun sobrepasado, a los mejores. Es harto significativo que a partir de los años de 1560 España contara con un funcionario especializado en organizar los transportes de tropas y material de guerra: aquel Francisco de Ibarra, cuya actuación y la de sus émulos sería interesante conocer mejor.

La literatura histórica apenas ha prestado atención a este enorme esfuerzo de la maquinaria española. Nos habla de la “lentitud” del “rey papelero”, el monarca burócrata, de pies de plomo, “él mismo señor y secretario, que es gran virtud...”, como decía de él ya en 1560 el obispo de Limoges.⁷³ Y

“enteramente dedicado a sus asuntos y que no pierde una sola hora, pasándose el día entero entre sus papeles”.⁷⁴ Un rey abrumado de trabajo y que un cuarto de siglo más tarde no quiere abandonar su tarea sobrehumana, a pesar de las protestas del cardenal Granvella,⁷⁵ deseoso, en vano, de innovaciones.⁷⁶ Debemos saber distinguir entre las diferentes “lentitudes” de España. Está la lentitud de los correos: la lentitud con que llegaban las informaciones, la lentitud con que caminaban las respuestas y las órdenes. Todos los gobiernos del mundo están sometidos a estos contratiempos. Y el español más que cualquier otro. Pero, a igualdad de espacios y de distancias, éste, en general, no vale menos que los demás. Sus debilidades eran las mismas. El Imperio turco, por ejemplo, es una asociación de lentitudes, de extremo a extremo. De Constantinopla al Adriático, a Cattaro o a Spalato, el viaje requiere, en el mejor de los casos, 16 o 17 días.⁷⁷ En el Mar Negro, el *Mar Maggiore*, eran en extremo impredecibles tanto el itinerario como la duración del viaje. En el mar Egeo, el mar Blanco de los turcos, las velocidades más altas que conocemos resultan ridículamente lentas. A la altura de 1686 se considera noticia digna de mención (bien es cierto que ocurrió en diciembre) el que una galera turca hubiera cubierto en ocho días la distancia entre Estambul y Negroponto.⁷⁸ En 1538, la flota de Solimán Pachá⁷⁹ emplea dos meses en hacer la travesía del Mar Rojo. Se trata de distancias irreductibles, en las que es imposible hacer mella y que, por así decir, han permanecido inmutables a lo largo de siglos. Pegolotti, en la *Pratica della Mercatura* (1348), señala que el viaje de Trebisonda a Tauris (Tabriz) requiere de 12 a 13 días si el mercader va a caballo, y de 30 a 32 si va en caravana. En 1850, Goedel, cónsul de Austria en Trebisonda, asegura que se requieren de 27 a 30 días para hacer este mismo recorrido “cuando la ruta está en buenas condiciones”.⁸⁰

Pero hay otra forma de lentitud: la de las deliberaciones y las decisiones que precedían a la expedición de las órdenes. A este respecto, los testimonios de los contemporáneos son concordantes: franceses e italianos sentíanse de distinto temperamento que aquellos hombres flemáticos, tan lentos para decidirse como hábiles para disimular. Pero no es seguro que semejante retrato de los españoles del siglo XVI, tantas veces trazado por los extranjeros, sea del todo exacto. La imagen que un extranjero suele concebir y expresar de una nación extranjera es, con frecuencia, tan irreductible como falsa. No obstante, parece que la lentitud gubernamental, o, como dice el obispo de Limoges, “la anchura de aquel país”,⁸¹ está fuera de discusión. Cuando, en 1587, llegan a Roma las nuevas del éxito de Drake en Cádiz, el papa exclama “que su Majestad era una personalidad de poca envergadura, que sólo se decidía a actuar cuando la ocasión había pasado”. En París, “no sólo circuló este juicio de boca en boca, sino que ha sido publicado, añadiendo que la rueda de la reina de Inglaterra valía más que la espada del rey de España...”⁸²

Maledicencias, sin duda; no obstante, si una vez más nos atenemos a la correspondencia diplomática, parece que el gobierno francés, por ejemplo, era mucho más expeditivo para el despacho de sus asuntos y para contestar las consultas de sus agentes. Pero ¿era siempre por culpa del rey, que, encastillado en su despacho de Madrid, quería leerlo todo, o debía achacarse más bien a las distancias españolas, tan considerables? El español movíase en los ámbitos de una vida imperial mucho más dilatada que la vida francesa o la inglesa; Felipe II, para adoptar sus decisiones, tenía que escuchar voces que le llegaban desde mucho más lejos. Así coadyuvaban las dos causas de lentitud que acabamos de considerar. A sus lentitudes propias, la máquina española asocia las de la navegación a través del

Atlántico, el Índico e incluso el Pacífico; está obligada a responder a los requerimientos del primer sistema económico y político que se extiende por todo el mundo conocido. Ésta es una de las razones por las que el pulso de España late a un ritmo más lento que el de los otros países. Y aún se hace más lento cuando, en 1580, conquista Portugal. Consideremos lo que escribe Sasseti, un florentino que va a las Indias Occidentales en 1585, y del que se nos ha conservado la preciosa correspondencia. Si la gente se hiciese una idea —escribe desde Cochín, el 27 de enero de 1585, a su amigo Piero Vettori, residente en Florencia— de lo que va a ser este viaje de siete meses “viviendo de galleta y agua salobre, confinados en un reducido espacio con otras 800 o 900 personas, atormentados por el hambre, la sed, el mareo y la incomodidad”⁸³ habría muy pocas personas interesadas en ir a las Indias. Pero ocurre que, cuando uno ve un barco, siente deseos de navegar en él. Y también las órdenes del rey de España han de sufrir estos siete meses de viaje, cuando no mucho más. No hay duda: la lucha de España contra las distancias era dura, y testimonia mejor que cualquier otra prueba lo que era “la medida del siglo XVI”.

Las tres misiones de Claude du Bourg (1576 y 1577)

Lo ilustraremos con un pequeño ejemplo. Se trata de un aventurero francés, Claude du Bourg, personaje famélico y enigmático. ¿Era un genio o simplemente un excéntrico? Lo podrá descubrir quizá quien se decida a estudiar los múltiples documentos inéditos que conserva la Bibliothèque Nationale. Pero lo que nos interesa ante todo no es la personalidad de este individuo, sino los tres viajes, bastante curiosos, que hizo a España: el primero, en mayo de 1563; el segundo, en septiembre-octubre del mismo año, y el tercero, en julio-agosto

de 1577. Las dos primeras veces llegó a la Península como encargado de los intereses del duque de Alençon y, añadiendo a la comisión, sin duda, mucho de su colete, negoció en nombre del príncipe su posible matrimonio con una de las infantas, hija de Felipe II, quien aportaría como dote a su esposo los Países Bajos; la tercera vez —hay que leer y releer los textos para creerlo—, Claude du Bourg actuó en nombre de Enrique de Béarn, quien solicitaba un empréstito y la intercesión del Rey Católico para que una de sus hermanas se casara con el príncipe de Saboya. Cada una de estas extravagantes misiones plantea los más complicados problemas, y para redondear la comedia, desencadenaron los furiosos del embajador de Francia, Saint-Gouard.

La primera vez, nuestro personaje regresó con una carta más o menos vaga para su señor, llevándole, además, una cadena de oro que valía 400 ducados. En el segundo viaje, el rey trató de detenerlo; y he aquí lo que escribió a su embajador en París, el 4 de octubre de 1576: “No creía que Claude du Bourg fuese a regresar, sobre todo después de vuestras cartas de 30 de julio y 13 de agosto”. Sin embargo, el 2 de septiembre, el indeseable estaba de nuevo en Barcelona. Detenerlo, inmovilizarlo y evitar, por lo menos, serios incidentes con el embajador del rey de Francia, tratándolo todo por escrito, era cuestión de rapidez, de presteza en la expedición de las órdenes oportunas. Çayas escribió, en efecto, dos o tres veces; pero Claude du Bourg no quiso escuchar, se escurrió por entre las mallas, y “cuando me trasladaba de El Escorial a El Pardo —escribe Felipe II— se interpuso en mi camino al llegar a Galapagar, el 22 de septiembre por la mañana, y me mostró una carta manuscrita del duque de Alençon fechada el 19 de agosto, proponiéndome más abiertamente que la primera vez la negociación del matrimonio entre el duque de Alençon y una de las infantas, mis hijas. Le di la respuesta por medio del duque de Alba...” El

desarrollo de la intriga deja de interesarnos, a partir de este momento. Sólo las lentas y difíciles comunicaciones de la época pueden explicar la hazaña de que un hombre solo —que era, además, un indeseable— pudiera deslizarse subrepticamente a través de toda España y, a pesar de haber sido señalado por los servicios de vigilancia, escapar a todos los controles y a todas las barreras, para surgir de improviso ante el mismísimo Rey Prudente en el centro mismo de su corte.⁸⁴

Espacio y economía

Toda actividad económica tropieza con la resistencia que ofrece el espacio: éste la constriñe y la obliga a acomodarse. Condenada a la lentitud, a los preparativos interminables y a los estancamientos inevitables, la economía mediterránea sólo se puede considerar adecuadamente desde una perspectiva de las distancias.

Ni las mismas letras de cambio, siempre mercancías privilegiadas, pueden escapar a la ley general de la inercia. Los tiempos empleados en los recorridos se añaden regularmente a los plazos de pago previstos por las letras. A comienzos de siglo, y partiendo de Génova,⁸⁵ las demoras son: cinco días para Pisa; seis para Milán; 10 para Gaeta, Avignon o Roma; 15 para Ancona; 20 para Barcelona; 30 para Valencia y Montpellier; dos meses para Brujas, y tres meses para Londres. El dinero contante viaja con mayor lentitud. Cuando los arribos de las flotas a Sevilla durante la segunda mitad del siglo XVI se convierten en el elemento predominante de la economía europea, mediterránea y mundial, resulta posible seguir cada año la ruta de cada nuevo envío de plata que viene a incrementar el *stock* monetario y que, de plaza en plaza de Occidente circula según un calendario de

etapas muy espaciadas, como los diagramas de José Gentil da Silva⁸⁶ nos indican. Las mercancías se encuentran ante dificultades idénticas: se elaboran con lentitud, se eternizan en los almacenes y cambian de mano según diferentes ritmos de lentitud. Por ejemplo, las lanas de España importadas por Florencia: transcurren meses entre el proceso de compra del vellón y el acabado de las prendas fabricadas con él,⁸⁷ y una vez en esta forma nueva pasarán, quizá, meses o años, antes de que lleguen a sus clientes de Egipto, Núremberg y otros lugares. Ya hemos mencionado anteriormente el caso característico del trigo y el centeno de Polonia, vendidos un año después de haber sido cosechados, y consumidos de seis a 12 meses más tarde, y aún más si se envían por el Mediterráneo.⁸⁸

Más aún: las mercancías se han de esperar unas a otras al término de largos recorridos previos. En Aquila, en los Abruzos, el activo comercio del azafrán atrae todos los años gran concurso de mercaderes. Pero el azafrán no acude a esta cita como mercancía única: debe ir empaquetado en sacos de lino (ocho sacos por carga), y estos sacos han de ir a su vez envueltos, de cuatro en cuatro, en cubiertas de cuero. Además, los pagos se hacen en barras de cobre que utiliza la Casa de la Moneda de Aquila, que acuña monedas pequeñas, *cavali* y *cavaluzzi*. De modo que el azafrán dependía (y viceversa) de la llegada de las telas de lino y de las placas de cobre que venían de Alemania, y de las balas de cuero provenientes de Hungría.⁸⁹ Ambas procesiones habían de encontrarse. De idéntico modo las especias, pimienta, drogas, sedas y algodón del Levante acudían a la cita concertada con las monedas de plata y los tejidos de lana de occidente. Respecto a la ruta que va de Ragusa a Venecia y de Venecia a Amberes y Londres se conservan datos discontinuos acerca de los cambios de mercancías, negocio del que viven los Gondola, familia de mercaderes ragusinos

instalados en la propia Ragusa y con filiales en Ancona y Venecia (y según parece, se instalaron más tarde en Mesina) y en la misma Londres, que era el centro de operaciones. Se encargaban del trueque de pasas, *uve passe*, o *curanti*, como se las llamaba en un italiano contaminado por el inglés, importadas del Levante, y rosarios (*paternosters*), estos últimos de difícil comercialización, a cambio de cariseas manufacturadas en el campo inglés. El transporte se hace por tierra y por mar, vía Ancona o Venecia, pero las transacciones son tan lentas en llegar a término que en 1545 se hace preciso, para salir del punto muerto en los pagos, que la casa recurra por intermedio de los buenos oficios de los Salviati⁹⁰ a los cambios de Lyon.

Esta lentitud en los circuitos es un mal general. Mercancías, dinero contante y letras de cambio viajan en todas direcciones, se cruzan, se pasan o se esperan unas a otras. Cada centro comercial vive de esta compleja y siempre cambiante circulación de mercancías, de numerario y de letras de cambio, o para decirlo de forma más exacta, de sus compensaciones mutuas. Estas lentísimas circulaciones hacen que estén demasiado tiempo en camino mercancías, monedas y letras de cambio. Es natural que todo mercader deseara recuperar su capital lo antes posible, apuesta decisiva en un juego que recomienza constantemente. No hay duda de que el colapso de las bancas privadas, en el siglo XVI, es consecuencia de su costumbre de lanzar desconsideradamente el dinero depositado por sus clientes en circuitos comerciales excesivamente lentos. Si sobrevenía un pánico o una emergencia, no había la posibilidad de reembolsar en el plazo de unos cuantos días, puesto que el dinero estaba en el camino, prisionero de las lentitudes mortales del espacio.

Que el tiempo es oro lo sabe muy bien todo mercader con “los dedos manchados de tinta” a fuerza de escribir cartas y cartas. La expresión estaba ya en el aire: en marzo de 1590,

Baltasar Suárez, español establecido en Florencia, expresa su exasperación por el retraso de un galeón que le va a salir muy caro “por el tiempo que pierde la mercancía”.⁹¹ La prudencia aconsejaba dividir las partidas (sea en dinero o en mercancías) entre varios circuitos con itinerarios diferentes, o entre varios navíos que hacen la misma ruta, y, lo más importante de todo, escoger el circuito más breve, es decir, el que restituirá más rápidamente nuestro dinero y beneficios. A comienzos del siglo XVII los mercaderes prefieren las rutas terrestres venecianas antes que la cómoda ruta del Po. “Sí [dice un veneciano],⁹² la ruta acuática es siempre más cómoda y conveniente que la peligrosa ruta terrestre, incómoda y dispendiosa.” Pero sucede que a lo largo del río hay demasiadas jurisdicciones privadas, y que en ellas han de detenerse los barcos para sufrir exámenes y extorsiones, operaciones que requieren tiempo, y es este último factor el que hace desequilibrar la balanza en perjuicio del mercader.

Nadie se podía permitir el lujo de perder tiempo. Si un determinado mercader veneciano del siglo XV prefiere traficar con algodón de Siria,⁹³ ello obedece a que es un negocio que se puede concluir en un plazo máximo de seis o siete meses, tiempo francamente más corto que el requerido por los largos viajes en dirección a Inglaterra o Flandes. Sólo los más grandes capitalistas de su época, los más hábiles y afortunados —los genoveses—, han sido capaces de organizar, con Sevilla como centro,⁹⁴ los pagos a través del Atlántico. Era una operación de inmensa envergadura. Pero para el establecimiento de relaciones comerciales regulares entre Lisboa y el océano Índico —empresa todavía más extraordinaria— ha sido preciso que el Estado portugués intervenga con todo su crédito y que el rey se haga comerciante de pimienta; aun así, se acabará descubriendo que la tarea está por encima de los medios. Es inevitable que cuanto

mayor sea la distancia que han de recorrer los productos comerciables, tanto mayor habrá de ser la cantidad de dinero que se deba invertir y tanto mayor tiempo permanecerá ese numerario prisionero de la ruta. El comercio por vía marítima, de Sevilla a América o de Lisboa a Asia, nunca habría sido posible sin las previas concentraciones de capital llevadas a cabo en la Alta Alemania y en la Italia del siglo xv.⁹⁵

Cubrir estas distancias comerciales implica siempre una proeza. Proezas de resistencia de quienes emprenden estos viajes: en julio de 1602, un gran navío de los llamados de Indias toca la orilla a pocas millas de Lisboa, con más de dos *millones en oro* a bordo, pero sólo quedan 30 hombres vivos del total de su tripulación. Los corsarios ingleses se apoderan sin esfuerzos de esta nave extenuada ante las mismas narices de las galeras de defensa.⁹⁶ En septiembre de 1614 ocurre un caso similar (aunque esta vez sin acabar mal): un navío llega a Lisboa de las Indias con *un millón* y 16 supervivientes a bordo, de 300 hombres que eran al embarcar.⁹⁷ Un caso extremo, esta vez en el Pacífico: en mayo de 1657 llega a Acapulco un galeón de Manila sin una sola persona a bordo,⁹⁸ pero todas las riquezas de su carga están completas y el barco fantasma llega por sí mismo al puerto.

También se requerían grandes proezas económicas, como luego veremos. Había que movilizar inmensos recursos, como nos revelan las enormes fluctuaciones que regularmente se dan en los centros comerciales. Así veremos que Venecia, en marzo de 1464⁹⁹ se queda completamente sin numerario al enviar todo el disponible en las galeras que se hacen a la vela hacia Siria. Sus existencias de dinero, todos sus *arzenti*, están desde ese momento sobre las olas, *sono navigati per questi navi di Siria*; la ciudad queda exangüe, repentinamente paralizada. El mismo espectáculo ofrece Sevilla cien años más tarde, aunque en aquel

momento la ciudad estaba en la cumbre de su prosperidad. Aún no había partido la flota de Indias (no franqueará la barra de Sanlúcar sino entre el 24 y el 29 de marzo de 1563)¹⁰⁰ y ya le escribe a Simón Ruiz lo que sigue su corresponsal de Sevilla el 15 de febrero:¹⁰¹ “hace días que nadie ha conseguido en esta plaza el préstamo de un solo real ni aun pagando el precio que sea”. Todo el dinero disponible se había gastado en las compras de último momento de mercancías que se querían mandar al extranjero, y habrá que esperar la vuelta de las flotas para que haya de nuevo abundancia, *larghezza*, de dinero contante. El año anterior, 1562, como la flota tardase, los mercaderes, ya endeudados, hubieron de pedir nuevos préstamos a no importa qué precio: “desde hace un mes [hace notar una carta oficial]¹⁰² la gente está pidiendo a préstamo con interés, con más del 4.5% de pérdida, redundando la cosa en beneficio de los extranjeros”. Y, precisamente, se acerca la hora en que vencen los pagos en la feria de Medina del Campo: ¡Si Su Majestad quisiera graciosamente prorrogar la fecha de vencida y salvar a los mercaderes!

Las ferias: retícula complementaria de la vida económica

Los centros comerciales son los motores decisivos de la vida económica: quebrantan la hostilidad del espacio, lanzan las grandes corrientes de tráfico, las cuales, moviéndose todo lo aprisa que permite la época, triunfan a cualquier precio sobre las distancias. A éstas vienen a unirse otras actividades, siendo las más importantes las de las ferias, a las que conviene considerar como cuasi ciudades, centros comerciales temporales, diferentes unas de otras como lo pueden ser entre sí las ciudades, unas menores, otras medianas y algunas excepcionales, evolucionando

estas últimas de ser ferias de mercancías a serlo de cambio.¹⁰³ Pero nada tiene carácter definitivo en este terreno. Las ferias de Champaña se extinguen en el siglo XIV, para resucitar en Chalon-sur Saône, en Ginebra, y, más tarde, en Lyon. En la Italia del norte y en los Países Bajos, comarcas en las que existía una intensa actividad urbana, las ferias, todavía esplendorosas en el siglo XVI, comienzan a declinar. Y allí donde subsisten, como en Venecia, son, en el mejor de los casos, simple fachada. Cuando se celebra la Ascensión en la plaza de San Marcos la espectacular feria denominada precisamente de la *Sensa*¹⁰⁴ (por el nombre de la fiesta religiosa), ocasión de grandes festejos y de los célebres desposorios del dux con el mar. Pero ése ya no era el corazón de Venecia: latía ahora en la plaza y puente de Rialto.

En este constante diálogo entre las ciudades (o, si se prefiere, centros comerciales) y las ferias, serán aquéllas las que al operar sin interrupción (en Florencia se cotizaban los cambios todos los sábados) se acabarán imponiendo a éstas, que no pasan de ser, a fin de cuentas, sino reuniones excepcionales... O mejor dicho, deberían hacerlo, pero nada evoluciona en sentido único. Siempre son posibles las sorpresas y los colapsos. En la Italia del norte el establecimiento en Plasencia, en 1579, de las ferias (de cambios) de Besançon, es, desde el punto de vista de la historia del capitalismo, el acontecimiento más importante del siglo. En Plasencia queda emplazado, y por muchos años, el exigente *corazón* de la economía mediterránea y del Occidente entero. Volveremos luego sobre este importante acontecimiento. De hecho, no es la ciudad de Génova, sino las cuatro discretas reuniones anuales de un centenar de hombres de negocios en Piacenza, las que dictan el ritmo de la vida material de Occidente. Un veneciano nos dice —y exagera apenas—¹⁰⁵ que lo único que allí cambiaba de manos eran los papeles, pero nunca una sola moneda. Y sin embargo, todo —idas y venidas,

sangre arterial y sangre venosa— culmina en este *polo* decisivo, que distribuye operaciones de banca y descuentos, deudas y créditos, saldos de cuentas y utilidades, oro y plata y transacciones simétricas y asimétricas, sin todo lo cual los cambios perderían sentido y vigor.

Pero las ferias locales representan también su papel, aunque sea a un nivel más modesto; un papel de la misma especie que el de las más ilustres ferias comerciales, Lyon, Medina del Campo, Fráncfort del Maine, y más tarde, Leipzig. Investigaciones recientes nos han ido proporcionando más detalles sobre la historia de esas innumerables ferias regionales: ferias de Lanciano,¹⁰⁶ de Salerno,¹⁰⁷ de Aversa, de Lucera, de Reggio de Calabria en el Reino de Nápoles; ferias de Recanati y de Sinigaglia en los Estados pontificios, las ferias conectadas entre sí de Lombardía,¹⁰⁸ sin contar las que Venecia autoriza en Bérgamo o en Brescia, o las de Bolzano, en el Tirol, que tan prósperas llegaron a ser en el siglo XVII,¹⁰⁹ o, en Siria, la feria marítima de Djeblé y, tierra adentro, a 100 kilómetros al sur de Damasco, la feria caravanera de Mzerib (El Muzeirib).¹¹⁰ Y estaban además las ferias minúsculas, poco más que mercados semanales y que siembran de puntos explosivos todo el espacio de Occidente y el de los Balcanes.¹¹¹ Sólo en Castilla la Nueva, podemos contar, entre los años 1575-1580, 22 de ellas¹¹² en plena actividad, y las hay a docenas en Portugal.¹¹³ Todas, hasta las más humildes, eran como ciudades construidas a toda prisa allí donde poco antes sólo había —como en Medina del Campo— una calle —la *Rúa*— y una amplia plaza; o bien un vasto terraplén a las afueras de la ciudad, como en Lanciano.¹¹⁴ Quince días de actividad febril, quizá tres semanas; un mes a lo sumo: eso es lo que supone la celebración de la feria. En Daroca, en Aragón, la feria principal comienza del día del *Corpus*: con tal ocasión los hermanos de la Trinidad sacan fuera de su iglesia

hostias milagrosas antaño transformadas en carne y sangre (*e ciò si vede chiarissimamente*, dicen con convicción unos jóvenes viajeros venecianos, en mayo de 1581). Esta feria, que dura ocho días, reúne una multitud de tratantes de mulas, vendedores de animales de labor, de silla o de tiro, estos últimos capaces de arrastrar esos vehículos que en España son siempre de dos ruedas solamente¹¹⁵ (notemos, de paso, este detalle).

Pasada la feria, todo vuelve a la normalidad. La decoración de este espectáculo se desmonta y se lleva a otro sitio (algo así como la de los pueblos que Potemkin enseñaba a su emperatriz). Mercaderes, mercancías y bestias de carga pasan de una ciudad a la ciudad vecina. Una feria termina y otra comienza. Los siete u ocho mercaderes flamencos que se marchan de Lanciano en septiembre de 1567, en la feria “de agosto”, pueden llegar a tiempo —tal como desean— a la segunda feria de Sorrento, que comienza el 21 de ese mismo mes.¹¹⁶ En abril de 1567¹¹⁷ un cierto Speranza della Marca, a quien menciona un documento napolitano, “acompañado de sus agentes”, *in giro per il Regno*, visita sin duda todas las ferias, vendiendo artículos de mercería, paños de seda, *zagarelle*,¹¹⁸ hilos de plata y de oro, peines, gorros... Quizá hace felices a sus clientes vendiéndoles esos sombreros españoles que una moda imitadora ha introducido en Nápoles.

Estas ferias eran siempre lugar de cita de importantes mercaderes muy familiarizados con las letras de cambio y el mecanismo de los créditos (en Lanciano se han encontrado montones de paquetes de letras de cambio)¹¹⁹ y que importan especias, drogas y tejidos. Pero, incluso en Lyon (marzo de 1578),¹²⁰ y a decir de los posaderos, “por cada mercader que viene a las ferias a caballo y que puede permitirse gastar dinero y tomar un buen alojamiento, hay 10 que llegan a pie y que se contentan con encontrar acomodo en la más humilde de las

posadas”. Las ferias atraen también a los vendedores ambulantes más modestos, representantes genuinos de un mundo campesino que pone a la venta sus productos: animales, tocino, barriles de carne salada, cueros, pieles, quesos, toneles nuevos, almendras, higos secos, manzanas, vinos corrientes, y crudos tan famosos como el *mangiaguerra*, barriles de anchoas o de sardinas, seda cruda... Lo importante de estas ferias que tienen lugar en el sólido reino de Nápoles, y cuyo lado pintoresco es el que acabamos de atisbar, es que ponen en contacto las grandes rutas comerciales con los caminos campesinos y senderos de mulas, “capilares” que bajan de la montaña a espaldas de Lanciano “siguiendo las depresiones excavadas por las aguas corrientes”. Evidentemente esto da un importante impulso a los cambios y la circulación y también a todo un cortejo de transacciones tanto en dinero como en especies, un vasto movimiento que se beneficia de las exenciones de peajes, pues uno de los obstáculos opuestos por el espacio es ese complejo de puestos aduaneros, derechos de puertas de las ciudades y portazgos.¹²¹

El cuadro es idéntico, dondequiera que miremos. Tendilla,¹²² una ciudad de Castilla la Nueva, en la provincia de Guadalajara, era, hacia 1580, un lugar muy poco conocido. ¿Qué geógrafo la podía situar, de memoria, al pie de la sierra de la Calderina y a orillas del Guadiana, el cual, después de pasar por delante de ella, sigue su camino hacia Ciudad Real, Badajoz y, finalmente, Portugal? Con sus 700 casas, es en esta época una vasta villa señorial de unos 3 000 habitantes. Y una de sus dos ferias, la de San Mateo, que tiene lugar precisamente al final del invierno, es durante todo un mes el escenario de una enorme actividad. Era una feria que acontecía en el momento justo: los artesanos habían trabajado durante todo el invierno tejiendo sus paños y ésta era la primera feria del año, “feria de coyuntura que

todo el imbierno [*sic*] se han labrado los paños, y ser la primera del año”. Llegan a ella mercaderes de todas las ciudades vecinas, e incluso “mercaderes gruesos” de Madrid, de Toledo, de Segovia, de Cuenca, además de mercaderes vizcaínos de telas e hilos, y portugueses, “más numerosos aquí que en ninguna otra feria de Castilla”. Este concurso de gente y la abundancia de puestos evocan la Alcaicería¹²³ de Granada. ¡Cuántas mercancías!: telas de toda especie y de todos los lugares, sedas, especias, drogas, palo del Brasil, marfil, piezas de orfebrería y, junto con ellas, mercancías más cotidianas. Por su parte, el conde de Tendilla percibe cada año 1 200 000 maravedises en concepto de *alcabala*, muy ligera por cierto: sólo 3%. Esto nos da un volumen de transacciones de unos 40 millones (40 *cuentos*) de maravedises, es decir, más de 100 000 ducados. Con semejantes resultados, las ferias rompían las economías locales, de ordinario replegadas en sí mismas, y hacían posible el establecimiento —o al menos, la formación— de los “mercados nacionales”.

Las zonas económicas de escaso radio

El Mediterráneo es, en efecto, un conglomerado de zonas económicas semicerradas, mundos pequeños o grandes organizados para sí mismos, con sus innumerables unidades locales de medidas, sus costumbres y sus dialectos. Su número es impresionante. ¿No están Cerdeña y Córcega, en general, al margen de la gran calzada de relaciones? En Cerdeña¹²⁴ nunca se le ha pedido al campesino que produzca más, que se arriesgue en nuevos cultivos o rompa con los viejos moldes de producción; sigue practicando las chamiceras (*narboni*) y no conoce el cultivo de barbechos. Algunas regiones de la isla, como Orosea y Posada, en la costa oriental, y Gallura, al norte,

todavía ignoran, a la altura de 1860, los vehículos de ruedas, y el comercio “siempre se hace a lomos de caballos”.¹²⁵ Esta isla, más pastoral que agrícola, ignoraba la moneda en el siglo XVI. Los padres jesuitas, instalados en Cagliari desde 1557, se veían colmados de regalos en especie: aves de corral, pan, cabritos, algún que otro capón o cochinito, pichones, carneros, vinos de calidad, terneras. “Pero —se puede leer en una de sus cartas —¹²⁶ las limosnas que recibimos en dinero nunca llegan a los diez escudos.” En Córcega, cada *pieve* es por sí mismo una isla y sus relaciones con el valle que se extiende entre los montes son muy poco frecuentes. Más allá del Ajaccio, los habitantes de Cruzini, de Bocognano y de Bastelica son extraños los unos para los otros;¹²⁷ cada grupo se ve obligado a producir para cubrir todas sus necesidades alimenticias (tal vez esto explique por qué cocinan con manteca de cerdo mezclada con aceite de oliva) y de vestimenta. Visten con telas bastas fabricadas en las propias casas de los campesinos. La isla protestaba cuando los mercaderes genoveses trataban de vender estas telas en sus almacenes. Y se quejaban también de que la *Dominante* (cuya culpa no se ve muy clara) no favoreciese el comercio interior “*di luogo a luogo*”.¹²⁸ No cabe duda de que la geografía, el terreno, la dificultad de los caminos de montaña, son los principales responsables de estos obstáculos permanentes. La isla permanece casi enteramente fuera de la órbita de la economía monetaria: los impuestos se pueden pagar en trigo, en castañas, en capullos de gusano de seda, en aceite o en legumbres secas; el maestro que enseña a leer y escribir recibe ordinariamente como paga dos *bacini* de trigo al año (entre 20 y 40 litros). En tales condiciones, un historiador corso del siglo XVI dice, a propósito de la carestía de 1582: “a pesar de semejante escasez, el trigo no pasó de cuatro *scudi* la mera, pues la isla era pobre en dinero; si éste hubiera abundado, el precio habría subido a más de *ocho*

scudi...”¹²⁹ Sicilia, pese a sus riquezas, no goza de mejor situación que Córcega, en su zona interior. Paga contribuciones para la construcción de puentes; pero el gobierno se gasta el dinero en otras atenciones, y a ello se debe que el interior de la isla no haya contado con rutas importantes hasta el siglo XVIII. Todavía en 1726 se concedían privilegios a todos los mercaderes que abrieran almacenes tierra adentro.¹³⁰ No nos asombremos de que, en el siglo XVI, las telas de consumo popular se fabricaran, como en Córcega, en los hogares campesinos.¹³¹ La región de Jaca, en el Alto Aragón, llevaba también una vida económica confinada. El ideal y la necesidad allí era producirlo todo: el trigo (en las zonas de riego o en los montes), la vid (aunque las condiciones del suelo y, sobre todo, la altitud, no sean las más adecuadas), el olivo, a pesar de las terribles heladas y los granizos de la montaña; las indispensables legumbres, cuya calidad y sabor elogiará dos siglos más tarde el economista Ignacio de Asso. Para el vestido no faltaban las telas campesinas, los *cordelates* aragoneses, cuya reputación tampoco era mala. Todavía en el siglo XVIII, en algunos distritos de la montaña se trocaba trigo por aceite. En el *partido* de Huesca se cocinaba con aceite y con mantequilla de oveja.¹³²

La misma Castilla, tal como nos la describen las *Relaciones topográficas*¹³³ —estos preciosos estudios hechos en los años de 1575 y 1577 por orden de Felipe II—, nos ofrece gran profusión de ejemplos de estas economías de radio limitado: para las poblaciones, vivir era comer lo que producían recurriendo lo menos posible al aceite, vino o trigo de la población vecina... Los estudios sobre las estructuras agrarias de Castilla la Vieja dejan entrever en el siglo XVI una pluralidad de cultivos, y cada vez que el suelo o lo abrigado del lugar lo permiten, el olivo hace acto de presencia, a despecho de los rigores del clima:¹³⁴ la autarquía es el ideal y el dinero hace sólo

breves apariciones desvaneciéndose a continuación tan rápidamente como había surgido.

Cuanto más cerradas en sí mismas eran estas economías arcaicas, tanto más altamente eran estimados el oro y la plata en sus raras apariciones.

La vida en Cerdeña, anota un veneciano en 1558, es cuatro o cinco veces menos cara que en Italia,¹³⁵ evidentemente para quien cuenta con una bolsa bien provista. Del mismo modo, cuando una circunstancia imprevista obliga a una nave veneciana a hacer escala, el día de la Ascensión de 1609, en Fasana, pequeño puerto vecino a Pola, en la costa de Istria, viajeros y marineros bajan a tierra y encuentran provisiones en abundancia: la ternera a tres *soldi* la libra, un cabrito por 40 *soldi*, el aceite a tres *soldi*, el pan y el vino a precios muy bajos, *insomma* —dice un viajero— *buonissimo vivere*.¹³⁶ Los países mediterráneos (lo mismo que los de Europa) están punteados de estas regiones baratas, que, en cada caso, constituyen universos al margen de la vida económica general.

En la Europa Occidental estas regiones de precios bajos son de reducidas dimensiones. En el este pueden ser muy grandes, como ocurre con algunas áreas de los Balcanes que viven en su mayor parte de lo que ellas mismas producen, de sus cosechas, de sus salazones, de su carne seca.¹³⁷ Refiriéndose al Belgrado del verano de 1555, escribe Busbec:¹³⁸ “... Todo en este país es muy barato; el pescado que nos sirvieron habría bastado para dar de comer a cuarenta personas y no pagué por él más que la mitad de un talento...” Este pequeño ejemplo nos demuestra el interés que tenía para los ragusinos, los venecianos y otros extranjeros abastecerse en el enorme mercado de los Balcanes, y la furia que de ellos se apoderaba cuando alguien les importunaba en este tráfico. En enero de 1582, un veneciano, Fabio Canal, se queja enérgicamente ante el Consejo de los Diez

de la fuerte alza del precio de los caballos en la región situada detrás de Spalato. La causa de este nuevo y deplorable estado de cosas eran las compras en masa de los franceses (con motivo de las guerras civiles).¹³⁹

La multiplicidad de estas regiones, pequeñas unas y vastas otras, pero todas situadas al margen de la economía o mal encajadas en ella, no eran un privilegio ni una característica del Mediterráneo. En Alemania, en Francia, a orillas del Báltico, en Reval, en Estonia y en Finlandia, la realidad es la misma, a veces incluso más acusada. Un veneciano que se dirige a Polonia en diciembre de 1590 hace en Viena provisión de cuanto necesita, incluidas las velas¹⁴⁰ y tiene sus buenas razones para obrar así.¹⁴¹ En Francia los viajeros nos suministran ejemplos muy significativos. No existe provincia más retrasada e incómoda que Bretaña: en febrero de 1532, Francisco I proyecta ir allí (e irá) “contra la opinión de toda la corte, que teme a este viaje tanto como al propio Infierno”.¹⁴² En Inglaterra,¹⁴³ el espectáculo es el mismo: todavía en tiempos de Cromwell bastaba apartarse de los “*main highways*”, de las grandes calzadas, para encontrar una Inglaterra arcaica, forestal o cubierta de maleza, en la que seguía vagabundeando el hombre. ¿Y qué decir de Escocia o de Irlanda?¹⁴⁴ No es al Mediterráneo a quien hay que culpar de ello, sino, mejor dicho, al siglo XVI, a su insuficiente economía monetaria, a la impotencia de sus hombres para coordinarlo todo. Y más que al siglo XVI, a un *ancien régime* de la economía que ni comienza ni acaba a la par de esa centuria.

Sin embargo, las economías más cerradas tenían, en realidad, sus ventanas y sus puertas abiertas; dejaban escapar hacia las regiones vecinas pequeñas corrientes que, unidas unas a otras, permitían y animaban la vida general del conjunto. Desconfiemos, pues —siguiendo el consejo de Marc Bloch—, de afirmaciones o de comprobaciones demasiado rápidas, en lo

tocante a las economías cerradas. También los *pievi* corsos, por ejemplo, efectuaban intercambios con el exterior por medio de los pastores, y según las circunstancias, trocaban puercos y castañas por aceite, telas o dinero... Hablando de islas, y con otros motivos, hemos demostrado que la ceñuda Cerdeña no estaba herméticamente cerrada al mundo mediterráneo.¹⁴⁵ Huelga decir que aún menos lo estaba Sicilia, granero de trigo, o Castilla, mercado internacional de la lana.

Sí es útil subrayar que tampoco lo estaban otras regiones, por muy lejanas y perdidas, por perfectamente encerradas dentro de sí mismas que nos parezcan, como la comarca de Huesca y todo el Alto Aragón. No podemos olvidar que por el partido de Huesca pasaba la gran vía de Canfranc, que desde la Edad Media había sido la ruta de los vinos de Guyena y de las telas inglesas,¹⁴⁶ ruta que los mercaderes alemanes frecuentaban todavía en los siglos XV y XVI, camino de Zaragoza para el comercio del azafrán. La pera del deanato y la manzana de Api, que los bearneses llaman “la manzana de Dios”, llegaron a las huertas de Jaca a través de los Pirineos, probablemente de Béarn,¹⁴⁷ y el trigo aragonés bajaba antaño por el Ebro hacia Tortosa y Cataluña, tendencia que aún conservaba en el siglo XVI; durante mucho tiempo, Jaca tuvo su moneda (las libras jaquesas);¹⁴⁸ los *cordelates*¹⁴⁹ se exportaban hasta más allá de Aragón y, por último —lo que no es menos importante—, Aragón se castellanizó en el siglo XVI y alguno de sus señores, contemporáneo de Felipe II, escribió en lengua castellana su diario.¹⁵⁰ Y así, por caminos que no conocemos enteramente, hasta el pobrísimo y desértico Aragón entreabría su ciudadela al aire de fuera.

Por otra parte, era inevitable el diálogo entre regiones adelantadas y regiones subdesarrolladas. Entonces como ahora no había vida económica sin diferencias de nivel, o, valga la

expresión, de voltaje. El mercader genovés de las ciudades corsas obedece a una ley económica que lo constriñe —a él antes que a nadie— y que al mismo tiempo, y en el fondo, lo excusa. Lo mismo le ocurre al veneciano en Alepo u Ormuz, al ragusino en Uskub, en Sofía, en Temesvar o en Novi Bazar, al mercader de Núremberg en Bohemia o en Sajonia: todos se benefician de una mano de obra y un coste de la vida muy baratos.¹⁵¹ Las ciudades no pueden pasarse sin estas regiones pobres situadas delante de sus puertas (y que ellas mantienen, deliberadamente o no, en la pobreza). Cada ciudad, por muy brillante que sea —y Florencia es brillante—, debe, para lo esencial, abastecerse dentro de un círculo de unos treinta kilómetros de radio, trazado teniéndola a ella como centro.¹⁵² De ese círculo que la rodea sacará Florencia su madera, su aceite, sus legumbres, sus productos de granja, un fantástico número de toneles de diferentes vinos, caza y pájaros, que los campesinos venden en manojos a sus puertas.¹⁵³ Se produce, pues, el contacto entre dos economías, una viva, la otra lenta. Si Valladolid¹⁵⁴ está bien provista se lo debe a la rica Tierra de Campos que tiene ante sus puertas. Segovia hace venir el vino tinto y el vino blanco que necesita de las comarcas vecinas de Medina del Campo, de Coca, de Cebreros, a su mercado de todos los jueves, donde los habitantes urbanos van a aprovisionarse. Y podríamos seguir citando casos y más casos... Si Venecia es una ciudad bien alimentada, lo debe a su red de vías fluviales que le permiten traer la comida de todos los días y los quesos de oveja desde regiones tan alejadas como Casalmaggiore, en Lombardía;¹⁵⁵ también lo debe al hecho de que las rutas marítimas son especialmente cómodas cuando se trata de transportar trigo, aceite, vino, pescado y ganado vivo, y —puesto que el invierno es frío— la leña necesaria; barcas cargadas hasta arriba de ésta venían de Istria y del golfo del Quarnero.¹⁵⁶

Hemos mostrado el pro y el contra, los factores que estimulan y a la vez restringen la organización económica de un espacio donde la distancia es un obstáculo. En otras palabras: una división geográfica del trabajo. Y esta división también existe, perfectamente visible, en el Mediterráneo considerado como unidad total.

Ese mundo de 60 días de longitud es, hablando *grosso modo*, una *Weltwirtschaft*, una economía-mundo, un universo en sí. No impera un orden estricto y autoritario, pero se insinúan las líneas generales de un esquema coherente. Toda economía-mundo acepta un centro, una región decisiva que actúa como estímulo de las demás y establece, por sí misma, la unidad necesaria. Resulta actualmente claro que este centro mediterráneo es durante los siglos XV y XVI un pequeño cuadrilátero urbano constituido por Venecia, Milán, Génova y Florencia, con sus conflictos y su rivalidad entre ciudades, todo ello influido siempre por la importancia relativa alcanzada en determinado momento por cada una de ellas: se puede observar el centro de gravedad desplazándose de Venecia, donde permanece todavía a comienzos del siglo, a Génova, donde se establece brillantemente entre 1550 y 1575.

En el siglo XV Venecia es, sin duda alguna, el centro vigoroso del mar interior¹⁵⁷ y también de esa doble o triple unidad surgida de la vinculación de ciertas zonas de Europa al Mediterráneo. Centro evidente, pero en modo alguno exclusivo. Venecia era secundada en sus actividades por la ciudad de Brujas, otro *polo* decisivo, del que hoy se discute si ha estado o no a la altura de la tarea que le correspondía,¹⁵⁸ situado al otro extremo de las rutas acuáticas que llevaban mercancías hacia el norte, hasta el Báltico, el mar del Norte, el *hinterland* de la

Alemania del noroeste, y más importante aún, de cara a Inglaterra. Para poder ser soberana, Venecia se apoya también en las poderosas ciudades vecinas, Milán, Génova y Florencia. Y si hiciese falta un documento para probar lo dicho bastaría con el célebre discurso del dux Mocenigo, en 1423:¹⁵⁹ Hacia Levante, donde se encuentran las más prósperas conexiones de la riqueza comercial de Venecia, despacha ésta los terciopelos de Génova, las telas de oro de Milán, los paños de lana de alta calidad de Florencia; vive del trabajo industrial de estas ciudades y del comercio que encauzan hacia ella.

Esta colaboración múltiple no va adelante sin dificultades. Celos, rivalidades y guerras desgarran este estrecho espacio que es el centro del mundo. Y la historia ha estudiado paso a paso esas comedias, esos engaños y esas tragedias (no pocos). Hasta abril de 1454,¹⁶⁰ hasta el crucial viaje de la paz de Lodi, la Italia aventurera, urbana y principesca ha vivido a su propio estilo esos conflictos económicos y sociales, y a la par, políticos que acostumbramos a agrupar bajo la engañosa etiqueta de guerra de los Cien Años; unos tiempos que la recesión general de todas las actividades ha convertido en sombríos, cuando no en salvajes. Ciudades contra ciudades, Estados contra Estados. Querer interpretar esos conflictos como una búsqueda de una unidad italiana entrevista pero inmediatamente esfumada ante los ojos de los políticos más clarividentes es acordar demasiados honores a una ingloriosa crónica. En todo caso la paz de Lodi ha tenido un mérito: ha marcado el retorno a una vida más tranquila, y, en consecuencia, ha conducido a un incremento de la actividad comercial. Sus efectos durarán hasta la inoportuna llegada de Carlos VIII y sus tropas, en septiembre de 1494.

Durante esta bonanza continuó ininterrumpidamente la hegemonía de los cuatro *grandes*. Y Venecia era soberana. A la señoría le importan menos la política diplomática que el dinero,

las letras de cambio, los tejidos, las telas y las cuestiones de navegación. Su estilo natural de comportarse es casi increíble. En mayo de 1472¹⁶¹ el Consejo de los Diez se reúne diariamente en Venecia, “con *la zonta* de los 35”, para deliberar y discutir largamente como no lo había hecho *gran tempo fa*. El tema que se discute no es el de la guerra turca, reanudada en 1470, sino el de la necesidad de despreciar y finalmente prohibir la circulación de las monedas de plata, *grossetti* y *grossoni*, y en primer lugar las que no habían sido acuñadas en la Zecca de Venecia. Hay que poner término a la invasión de mala moneda: Venecia ya ha conocido y sufrido otras invasiones de la misma especie y ha aprendido a reaccionar frente a ellas de modo despiadado. Se sabe ya en esta época, mucho antes de Thomas Gresham, que la mala moneda ahuyentará la buena, *che la cativa cazarà via la bona*, como escribe el agente de los Gonzaga, en junio de 1472.¹⁶² “Aquí [añade este mismo informador] no hay nada nuevo, excepto que a nadie parecen importarles nada los turcos. No se toma ninguna medida contra ellos.” Así, Venecia, que ha perdido Salónica en 1430, y que acaba de abandonar poco antes, en 1470, la isla triguera de Negroponto, permanece encerrada en sí misma, pues se siente segura de sí, de su riqueza y de su superioridad respecto al mundo exterior; la flota turca había copiado el modelo veneciano; sus plazas fuertes, provistas de artillería y regularmente mantenidas y avitualladas por el Arsenal, no conocen otras que se les puedan equiparar. Y sus negocios van viento en popa. A través de la totalidad del espacio mediterráneo, y, más allá, hasta Flandes, el sistema distributivo de las *galere da mercato* funciona en provecho de los patricios que alquilaban estas naves propiedad del Estado.

La señoría ha perdido, bien es cierto, algunas plazas esenciales: Salónica (1430), Constantinopla (1453), “en verdad ciudad nuestra”, dice un texto del senado; Negroponto (1470),

y La Tana, en el mar de Azov (1475), lugar de donde partían galeras y naves con rumbo a Venecia, una de ellas —según dice un texto tardío— *carga de schiave et salumi*, cargada de esclavas y carne salada.¹⁶³ Cada uno de estos golpes hace su mella, pero los flexibles sistemas de tráfico de la señoría transfieren inmediatamente sus bases a otros puntos, como Creta o Chipre, de la que Venecia es señora indiscutida desde 1479. Aunque los resultados de cualquier comparación son siempre demasiado artificiales, podemos afirmar que la ocupación de Chipre, con la consiguiente expulsión de los genoveses, es, en su época, lo que será la ocupación, o el inicio de la ocupación, de la India por los ingleses a costa de los franceses, después de la batalla de Plassey (1757). Además, las naves y los mercaderes venecianos continúan presentes físicamente a finales de siglo, e incluso más tarde, tanto en Estambul como en el Mar Negro. Y también están en Siria y Egipto, las dos puertas del comercio del Levante; la primera, importante; la segunda, crucial. En 1489 Alejandría le representa posiblemente a Venecia un beneficio de 3 millones de ducados.¹⁶⁴ En 1497, y junto a sus preciosas mercaderías, la señoría envía a Siria y Egipto más de 360 000 ducados en efectivo. En el acto, el marco de plata (pues plata era ya el metal usado) aumenta su precio en más de 5 *grossi* el marco.¹⁶⁵ Venecia se queda así sin plata con el fin de que sus barcos traigan en el viaje de vuelta —y como siempre se hacía— pimienta, especias, drogas, algodón, lino y seda. Era un comercio regular, perfectamente establecido (¿quién podía sospechar la posibilidad del periplo de Vasco de Gama?) y, en cierto modo, políticamente garantizado: Siria y Egipto estaban unidas bajo el Estado de los Mamelucos, y sus tradiciones victoriosas databan de muy antiguo. ¿Cómo podía sospechar nadie las futuras victorias de los turcos contra los sultanes de El Cairo en 1516 y 1517? De modo que Venecia vive en la

beatitud de los ricos. Protesta sonoramente contra el lujo excesivo de los vestidos femeninos, contra los despilfarros escandalosos de los festines, contra los trajes bordados de los hombres. Pero ¿quién, en el fondo de su corazón, no admira, como Sanudo, esas dotes suntuosas que se estaban convirtiendo en la regla de los matrimonios patricios, y que nunca están por debajo de los 3 000 ducados, pero sí, muchas veces, por encima de los 10 000?¹⁶⁶ Algunos gritos lanzados delante del palacio ducal por marineros de galeras que reclaman sus sueldos,¹⁶⁷ alguna que otra queja de los desgraciados del *Arte della Seta* o *della Lana*, y un decreto pesimista emanado por el senado, que habla de la crisis de los grandes tonelajes¹⁶⁸ son las únicas y diminutas notas discordantes en el brillante espectáculo.

Pero el siglo que nace se va a encarnizar con las ciudades demasiado ricas. Venecia se salva milagrosamente después de la derrota de Agnadello en 1509. Por turno sucesivo, Génova, Milán y Florencia sufren desastres irreparables. Si el saqueo de Roma (1527) no hubiera superado todos los horrores anteriores, el saqueo de Génova en 1522¹⁶⁹ tendría la triste fama que merece. No se respetó nada en la ciudad conquistada, excepto —detalle significativo— las letras de cambio de los mercaderes, que fueron entregadas por los soldados obedeciendo órdenes superiores. Finalmente, en 1528, Génova se aliaba a Carlos V, sellando de ese modo su destino. Los milaneses, por su parte, supieron gritar, según la coyuntura, viva Francia,¹⁷⁰ o viva el Emperador, y finalmente se acomodaron a vivir bajo los españoles, como antes se habían acomodado al señorío de los Sforza, y anteriormente a ellos, al de los Visconti. Además, bajo el control de la autoridad española, una aristocracia local de altos funcionarios se hizo cargo de Milán y la Lombardía.¹⁷¹ Todo cambia, pero ellos se mantienen en posición segura.

Resumiendo: las ciudades no podían ser fácilmente

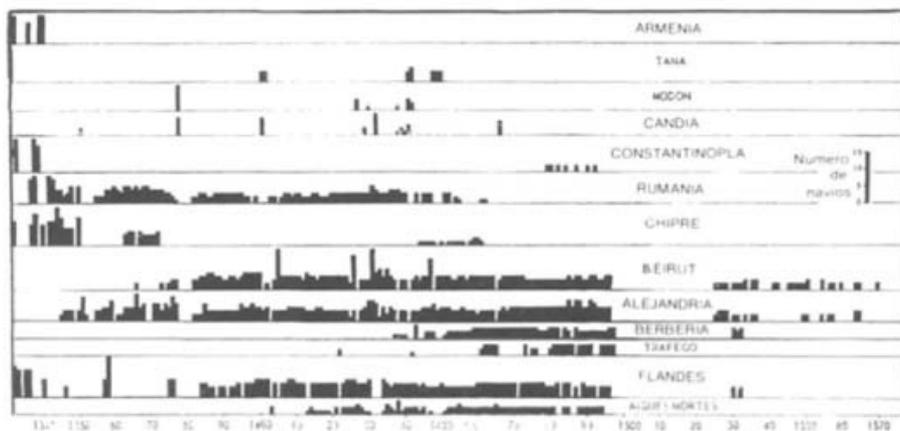
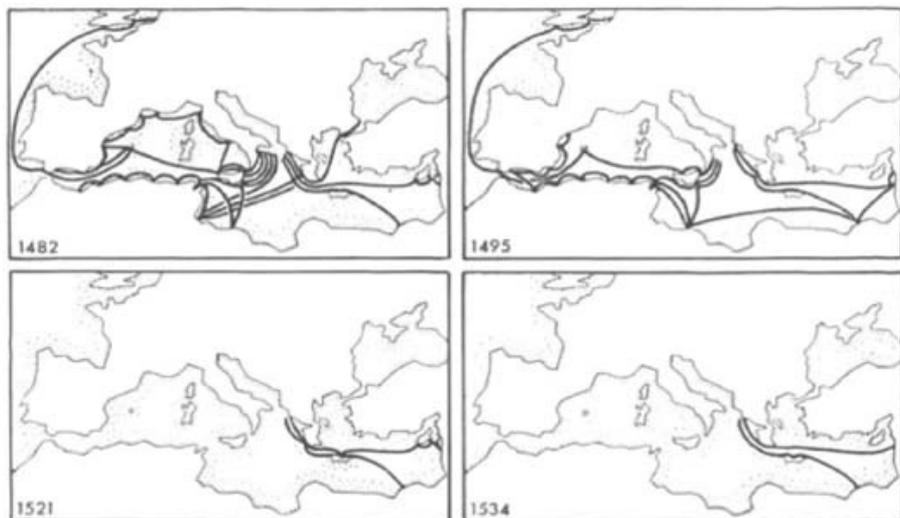
eliminadas del mundo de los vivos y de los poderosos. Su posición continuará siendo buena al menos hasta 1530. En un nuevo universo donde Sevilla y Lisboa ocupan puestos importantes, un rosario de ciudades que va de Amberes a Venecia domina el mundo, con Venecia manteniendo su supremacía en el Mediterráneo oriental. Supremacía mantenida no sin esfuerzo, pues no habrá paz duradera con el turco sino a partir de 1574. También mantiene sus posiciones en Europa Central. En el África Menor, al contrario, lo pierde todo o casi todo¹⁷² después de las empresas españolas de 1509–1511.¹⁷³ Respecto al Atlántico, Venecia, demasiado al este y demasiado metida en el mar interior, nunca llegó a representar un papel de importancia.

El balance sería negativo si Venecia no se hubiera beneficiado de la prosperidad de sus industrias —sedas y manufacturas de lana, artes del vidrio, prensas de imprenta—, prosperidad que durará más que el siglo. Añádase a esto que la ciudad participa —y lo hace de lleno— en el progreso general del *segundo* siglo XVI, como muy bien demuestra la curva de sus presupuestos y las cifras de sus aduanas, hasta 1620.¹⁷⁴ Cada año, la Zecca acuña alrededor de un *million* de monedas de oro y otro *million* de monedas de plata.¹⁷⁵ Sus mercaderes están dispersos por todo el mundo, de Núremberg a Ormuz, es decir, en lugares muy apartados. Proporcionan a su ciudad una especie de *imperio capitalista*, cuya importancia no es fácil valorar, aunque en este terreno nos esperan unas cuantas sorpresas. En 1555, con ocasión de la reorganización de una sociedad, se descubre la actividad de mercaderes venecianos en Sevilla: Antonio Cornovi, Andrea Cornaro, Giovanni Correr, Lorenzo Aliprandi, Donato Rullo y Bald Gabiano.¹⁷⁶ En 1569, un documento napolitano¹⁷⁷ nos da los nombres de los *quinientos* mercaderes venecianos que compraban trigo y aceite en Apulia,

y principalmente en Bari; entre los documentos inéditos del consulado francés de Argel, aparece desde 1579¹⁷⁸ un importante prestamista, Bartholomeo Soma, *mercader veneciano*. A la altura del 1600 los cofres del tesoro público veneciano están llenos a rebosar de dinero;¹⁷⁹ en el puerto de la ciudad entran y salen anualmente —si nuestros cálculos son correctos— de siete a 800 barcos.¹⁸⁰ Venecia es, ante todo, una ciudad donde abunda el dinero contante;¹⁸¹ quizá la mejor provista de toda la cristiandad: *forse* —dice un texto veneciano, y no exagera— *in Europa non si trova altra piazza più commoda*.¹⁸² Naturalmente, los eternos criticones y los perfeccionistas no están satisfechos con la situación. Convendría, dice uno de ellos, establecer impuestos sobre los cambios de moneda, que representan las cuatro quintas partes del tráfico de la plaza, *quali sono li quattro quinti del traffico della piazza*.¹⁸³ Por eso no sorprende descubrir que en el transcurso de tres meses, del 24 de mayo al 9 de agosto de 1603, los libros de una banca de cambio, la del veneciano Bernardo Navagero, anoten un movimiento en parte ficticio, pero que llega casi a los tres millones de ducados.¹⁸⁴ Venecia sufre varios reveses, pero continúa siendo opulenta, y en los últimos años del siglo XVI y los primeros del XVII, se abandona, una vez más, a las delicias de la vida y de la mente. Su tardío Renacimiento nos suministra la prueba.

Pero esta brillante fachada no nos puede engañar. Venecia, más rica ahora posiblemente que en el siglo XV, ha declinado en cuanto a importancia *relativa*. Ya no es el centro del mar interior. Al bascular del este al oeste, las actividades comerciales mayores del Mediterráneo han favorecido inexorablemente la cuenca occidental, en detrimento de la oriental, que durante tanto tiempo había sido la esencial distribuidora de riquezas. Este movimiento bascular ha aportado muy pocas ventajas a Milán, pero ha hecho pasar a Florencia y Génova a primer

plano. Génova, por su parte, se ha quedado con España y América, es decir, con la parte del león; Florencia ha promocionado a Lyon y se ha quedado con Francia, aunque sin perder su posición en Alemania. Y también está ampliamente representada en España. Estas ciudades serán a partir de ahora las dos fuerzas dominantes del cuadrilátero, y tanto más, cuanto que no limitan su actividad a la simple mercancía, en el más humilde sentido de la transacción, sino que practican en grande la actividad financiera. En la segunda mitad del siglo, Génova toma las riendas. Los geógrafos hablan de capturas fluviales; aquí, los activos ríos de dinero han capturado innumerables comercios, en beneficio de los financieros de Génova y Florencia. En primer lugar, capturas internas: en Florencia — ciudad en la que los historiadores podemos ahora ver con mayor claridad—, el crédito desciende hasta extenderse por los niveles más modestos de la vida cotidiana.¹⁸⁵ Capturas externas (son las más importantes): por medio de ellas Génova y Florencia se hacen con el control de todas las regiones económicamente subdesarrolladas, se encuentren éstas en la Europa del Este o en la Italia meridional, en los Balcanes o en Francia¹⁸⁶ o bien en la península ibérica. En este proceso, incluso una ciudad tan invulnerable y poderosa como Venecia acabará envuelta, como vimos antes,¹⁸⁷ en las sutiles redes de la explotación extranjera.



FIGURAS 31 y 32. Venecia: los viajes de las galere da mercato.

Los cuatro mapas de la parte superior, procedentes de la larga secuencia publicada por Alberto Tenenti y Corrado Vivanti en *Annales E. S. C.* (1961), resumen las etapas de deterioro del viejo sistema de *galere da mercato* y de sus convoyes (Flandes, Aigues-Morres, Berbería, el *Trafego*, Alejandría, Beirut y Constantinopla). Todas estas líneas funcionaban en 1482. A la altura de 1521 y 1534 sólo sobreviven los fructuosos enlaces con el Levante. Para simplificar los mapas, los trayectos se han marcado a partir de la salida del Adriático y no desde la de Venecia.

El cuadro que sigue resume la historia cuantitativa de estos convoyes (una laguna de la documentación interrumpe la secuencia a finales del siglo XV y comienzos del XVI). El deterioro del antiguo sistema de convoyes queda sin embargo compensado por una navegación privada que, aunque siempre había existido, aumenta con el paso del tiempo.

Evidentemente, estas actividades no son nuevas; pero la amplitud que alcanzan no conoce precedentes. Nunca había circulado anteriormente en Europa semejante caudal de dinero y de títulos de crédito. Esta circulación domina la segunda mitad del siglo XVI, produciendo un rápido crecimiento y una rápida maduración, a los que sigue un rápido declinar (antes, incluso, de la crisis de 1619-1622),¹⁸⁸ resultado de una especie de explosión estructural, o que a nosotros nos lo parece. En todo caso, con la fundación, en 1579, de las grandes ferias de cambio de Plasencia, los banqueros genoveses se convierten en los amos de todos los pagos internacionales, y de la fortuna tanto de Europa como del mundo; y también a partir de dicha fecha, o quizá ya desde 1577, en los señores discutidos pero inamovibles de la plata política de España. Todo está a su alcance y pueden tomar lo que les plazca. Y por un momento parece, en 1590, como si quisiesen arrebatarse a los portugueses el contrato de la pimienta, que había salido a subasta. Son, en verdad —dice de ellos¹⁸⁹ un mercader español establecido en Florencia y que no les tiene ninguna simpatía—, “una clase de gente a quienes el mundo entero les parece una nadería de la que ellos pueden encargarse”. La “época de los Fugger” ha sido corta y ahora ha terminado definitivamente; la de los genoveses comienza tarde y no tocará a su fin hasta los años 1620-1630, cuando la prosperidad de los “nuevos cristianos” portugueses abra paso al capitalismo híbrido de Ámsterdam.

Desde la perspectiva actual,¹⁹⁰ estos amplios horizontes de la historia resultan claramente visibles. El capitalismo genovés gana su batalla en el curso de los años decisivos 1575–1579,¹⁹¹ después de haber soportado con éxito una dramática prueba de fuerza contra Felipe II y sus consejeros. La caída de Amberes (saqueada por los soldados en 1576), las dificultades y los fracasos de las ferias de Medina del Campo, la debilidad

creciente de Lyon a partir de 1583, son todos ellos signos que acompañan el triunfo de Génova y el de las ferias de Piacenza. A partir de ese momento, no hay posibilidad de igualdad, ni de equilibrio, entre Venecia y Génova, ni entre Florencia y Génova, y, *a fortiori*, entre Milán y Génova. Génova derriba todos los obstáculos¹⁹² y subyuga a sus vecinas. Y éstas no podrán tomarse la revancha —si es que de cumplida revancha se puede hablar— hasta el siglo siguiente.

II. LA POBLACIÓN HUMANA

Es evidente que la cuestión esencial, muy por encima de todas las otras, y que nos da el sentido y la medida del siglo, es la que se refiere al número de hombres. ¿Cuántos son? Es éste el primero y más difícil interrogante. ¿Aumenta su número, como todo hace suponerlo? He aquí la segunda pregunta, no menos difícil que la primera, en especial si uno se propone distinguir diferentes etapas y porcentajes de crecimiento y comparar unas poblaciones con otras.

Un mundo de 60 o 70 millones de hombres

No disponemos de cifras seguras a este respecto. Sólo algunas aproximaciones son posibles y aceptables en lo que se refiere a Italia y a Portugal, y no demasiado aventuradas en lo tocante a Francia, a España y al Imperio otomano.¹⁹³ En cuanto al resto de los países mediterráneos, la ausencia de datos seguros es casi total.

Del lado occidental, las cifras verosímiles, a fines de siglo,¹⁹⁴ son las siguientes: España, 8 millones de habitantes; Portugal,

un millón; Francia, 16; Italia, de 12 y medio a 13; es decir, un total de 38 millones. Faltan los países del islam. Con respecto a la Turquía europea, Konrad Olbricht¹⁹⁵ cree aceptable un cálculo de 8 millones en el año 1600. Dada la habitual equivalencia de los cuadros asiático y europeo en el Imperio turco (con cierta ventaja del primero),¹⁹⁶ podríamos atribuir también, *grosso modo*, la misma cifra de 8 millones a la parte asiática de Turquía. Quedaría el norte de África en sentido amplio. ¿Podríamos asignar de 2 a 3 millones de habitantes a Egipto y al África del Norte?¹⁹⁷ Tendríamos, entonces, un máximo de 22 millones de habitantes para el islam y los pueblos que de él dependían a orillas del Mediterráneo. Lo que daría una cifra global de población de unos 600 millones para todo el Mediterráneo.

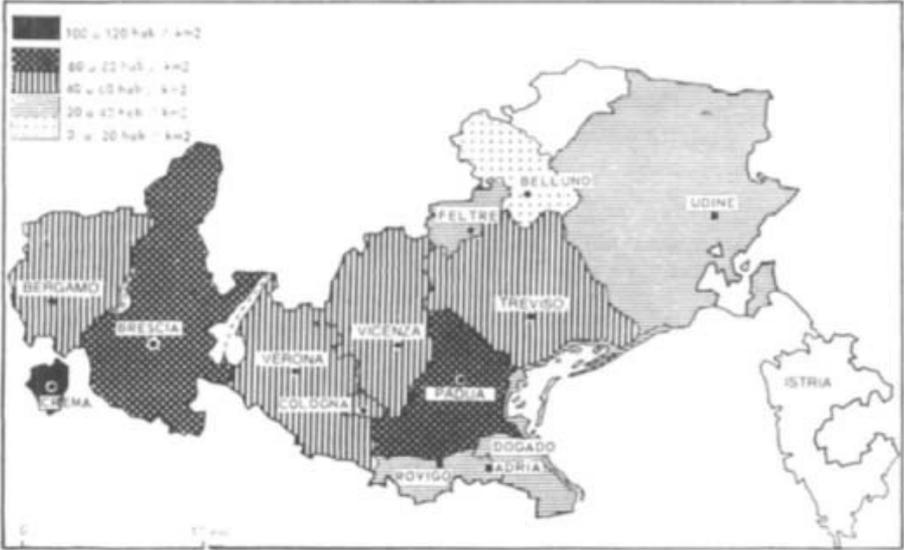


FIGURA 33. La población de la Terraferma veneciana en 1548.

Según D. Beltrami, *Forze di Lavoro e proprietà fondiaria*, 1961, p. 3. La densidad se ha calculado por regiones muy vastas. El *dogado* es el territorio inmediatamente en torno de Venecia que ella poseía antes de la conquista de su *Terra Ferma*.

En estos cálculos, la primera cifra de 38 millones es relativamente segura; no ocurre lo mismo, por supuesto, con la

segunda. Pero la evaluación de conjunto debe considerarse verosímil. Me inclino a disminuir la cifra del primer grupo y aumentar la del segundo. De las comparaciones demográficas a través del tiempo se desprende, en efecto, una proporción válida en términos generales: en el siglo XVI, los pueblos islámicos del Mediterráneo representaban aproximadamente el doble del volumen de la población de Italia. Si la proporción era exacta en 1850,¹⁹⁸ cuando el bloque A contaba con 79 y medio millones de habitantes (Francia 35, Italia 25, España 15 y Portugal tres y medio), el islam, o mejor dicho, el islam más los pueblos balcánicos, debería de contar unos 50 millones de habitantes.¹⁹⁹ La breve comprobación que he podido hacer me lleva aproximadamente a estas cifras, pero habría que calcular esto de una manera precisa. En todo caso, en 1930 había de una parte 113 millones (42, 41, 24 y 6) y de la otra 83; se mantenía, pues, la proporción.²⁰⁰ No hay, evidentemente, ninguna razón para que esta proporción haya sido eternamente la misma, pero, teniendo en cuenta las posibles variaciones, puede llevarnos a una cifra en bruto. Esta medida nos daría para el siglo XVI la cifra de 26 millones de habitantes, que no se aleja mucho de los 22 que ya habíamos calculado para el islam. Es lícito imaginar, como hace Ömer Lütfi Barkan²⁰¹ que el islam mediterráneo cuenta con una población de 30 o incluso de 35 millones de habitantes, pero es un cálculo más bien optimista. Pero si disminuimos la primera cifra y aumentamos la segunda, nos encontraremos con un total de 60 millones de habitantes, lo que me parece —admitiendo un margen de error de 10%— una estimación aceptable para el final del siglo XVI. ¿Qué consecuencias resultan de ello?

En este mundo de 60 millones de habitantes, la densidad de población era de 17 por kilómetro cuadrado, sin incluir dentro del espacio mediterráneo la zona de los desiertos. Cifra

sorprendentemente baja. Había, por supuesto, grandes diferencias entre unas y otras regiones. En 1595, la densidad del reino de Nápoles era de 57;²⁰² la de Campania alrededor del Vesubio, de 160;²⁰³ hacia 1600, la densidad de población en el área comprendida entre el Tesino y el Mincio, auténtico centro de gravedad de la población italiana, era de 100 por kilómetro cuadrado, y algunas veces, mayor (117 en Cremona y su región; 110 en Milán, incluidos sus distritos rurales y Lodi; 108 en la llanura de Bérgamo; 103 en la de Brescia); esta densidad decrece tanto hacia el este como hacia el oeste (49 en el Piamonte; 80 en la todavía rica región de Padua...). La densidad media para toda Italia era de 44²⁰⁴ —cifra enorme—; en Francia era solamente de 34;²⁰⁵ en España y Portugal apenas llegaba a 17.²⁰⁶ Estas son las cifras que dimos en la primera edición de esta obra. Desde entonces se han llevado a cabo detalladas investigaciones y se han podido presentar en cifras las nuevas estimaciones. Pero ellas no obligan a modificar las cifras dadas. La única discusión que permanece abierta concierne, como era de esperar, a los países del islam: creo que no es aceptable estimar en cinco o seis millones la población marroquí en el 1500; rechazo esa cifra, a pesar de la competencia del autor que la propone.²⁰⁷ Parece razonable un incremento de la cifra total, tal como lo propone Ömer Lutfi Barkan,²⁰⁸ pero sigo sin estar convencido de que ambos grupos, la cristiandad y el islam, fuesen equivalentes. Una pequeña prueba adicional nos la ofrece el hecho de que las cifras a que llegamos son las de los observadores contemporáneos, no sólo las de Giovanni Botero,²⁰⁹ sino también las de Rodrigo Vivero, ese espíritu curioso cuyos papeles serán próximamente publicados.²¹⁰

La densidad de población era, en realidad, menor de lo que indican las cifras, pues desde el punto de vista humano, el espacio era entonces mucho más vasto que ahora. Para ponernos en la realidad, tendríamos que imaginarnos una población tres o cuatro veces menos numerosa que la actual y diluida en un espacio mucho más considerable y más difícil de dominar.

En el Mediterráneo había entonces verdaderos desiertos humanos. Con ayuda de la anormal concentración humana y de la aridez natural acaban dando a la población ese carácter de oasis, que sigue siendo uno de los rasgos característicos del Mediterráneo.²¹² Inhóspitos y hostiles desiertos, a veces *grandissimi*, separaban los países mediterráneos. Sus orillas, como las costas marinas, eran lugares privilegiados para los centros urbanos, donde, antes de franquear el obstáculo siguiente, el viajero descansaba plácidamente o, por lo menos, tranquilamente en los *fonduks*. El catálogo de estas Arabias desoladas de todas las dimensiones que interceptaban el espacio y la vida en el Mediterráneo sería interminable. Contentémonos con unas pocas imágenes. No lejos del Ebro, de sus cultivos de regadío, de sus filas de árboles y de sus laboriosos *fellahs*, se extiende la estepa miserable que es el rasgo característico de Aragón, proyectando hasta el horizonte sus monótonas extensiones de brezos y romerales. Francesco Guicciardini, enviado por Florencia a la corte de Fernando el Católico, marchó en la primavera de 1512 a través de ese “... *paese disertissimo nel quale non si trova alloggiamento alcuno, nè si vede pur un arbore: ma tutto è pieno di rosmarini e salvie, per esser terra aridissima*”.²¹³ Las mismas indicaciones encontramos en otros viajeros, como el veneciano Navagero (1525).²¹⁴ Un libro francés de 1617²¹⁵ registra: “En Aragón, cerca de los montes Pirineos, hemos andado jornadas enteras sin encontrar un solo habitante”. Y eso que la más pobre de las regiones aragonesas —

porque hasta en esto hay grados— no es ésta, sino el *partido* de Albarracín.²¹⁶ Verdad de Aragón, verdad ibérica. G. Botero²¹⁷ observa que España estaba poco cultivada porque estaba poco poblada. Cervantes no inventa nada cuando hace peregrinar normalmente a Don Quijote y Sancho Panza por parajes solitarios. En Portugal vemos que la población va perdiendo densidad a medida que se desciende hacia el sur, en las regiones de Algarve, Alentejo y Beira.²¹⁸ En los mismos alrededores de Lisboa hay desiertos, perfumados por el embriagador olor de las hierbas salvajes.²¹⁹ Todas las regiones del Mediterráneo tienen sus desiertos; todas suenan a hueco. “En Provenza, los dominios asignados al hombre y los reservados a la Naturaleza se distinguen claramente. Al hombre le pertenece una cuarta parte: los fondos de las depresiones del terreno, oasis de cosechas, de olivares, de viñedos y de cipreses de adorno; la Naturaleza manda sobre las tres cuartas partes restantes del paisaje, masas rocosas de color rojizo o gris plateado.”²²⁰ Y aquí y allá el hombre ha de arrancar a esas rocas la estrecha banda de los *belts* de las colinas, y transformar en terrazas los flancos de las lomas,²²¹ para practicar una agricultura ágil y móvil: es poco, pero aquí, como en tantos otros lugares, el campesino ha de sacar su sustento de terrenos muy reducidos.

A medida que se va hacia el sur o hacia el este, estos vacíos humanos van creciendo como heridas irremediables. Busbec se abrió paso hacia el Asia Menor a través de verdaderos desiertos.²²² León el Africano, viniendo de Marruecos y antes de llegar a Tremecén, atravesó el desierto de la Muluya,²²³ donde las manadas de gacelas huían ante los viajeros.

La vida animal hace su paraíso de estos territorios sin pueblos ni casas. Se explica que las montañas rebosen literalmente de fieras: En el delfinado, tierra natal de Bayardo,

pululan los osos.²²⁴ En la Córcega del siglo XVI, para proteger a los rebaños, había que organizar inmensas batidas de jabalíes, de lobos y de ciervos; la isla exportaba fieras para los cotos de caza de reyes y príncipes en el continente.²²⁵ En España abundan las liebres, las perdices y los conejos, y esta caza es vigilada cuidadosamente por los servidores reales en los bosques de Aranjuez.²²⁶ Pero la caza más importante la constituyen las zorras, los lobos y los osos, incluso alrededor de Toledo²²⁷ y en la sierra de Guadarrama. Felipe II, en los últimos momentos de su vida, salía a cazar lobos a la sierra de Guadarrama.²²⁸ En Andalucía, para acometer a los señores, los campesinos se avisaban unos a otros con gritos que imitaban los aullidos del lobo.²²⁹ Nada más cotidiano que la desgracia que le ocurre a Diego Suárez, de niño, cuando pastorea rebaños en las marismas del sur español, despobladas por la piratería berberisca y por el temor a ella: un buen día, los lobos devoran el borrico del infortunado pastor y éste huye de la heredad antes de que su amo se entere de lo ocurrido.²³⁰ En Granada, la guerra de 1568-1570 agrava la situación general, al crear en esta región, antaño tan próspera, zonas de eriazos donde la caza ha comenzado a multiplicarse de manera increíble:²³¹ conejos, liebres, jabalíes, ciervos y corzos (estos últimos en *grandes rebaños*), además de lobos y zorras.

Idéntico espectáculo, aunque más vistoso, si pasamos a África del Norte. En octubre de 1573, don Juan de Austria caza leones y toros salvajes en el mismo lugar que antaño se erguía Cartago.²³² Un tráfugo español que trataba de entrar en el presidio de La Goleta, contó que su compañero de viaje había sido devorado por los leones.²³³ En el siglo XVI, los *duars* del norte de África organizaban la defensa común contra las hienas y los chacales por medio de cercas de espinos.²³⁴ Haedo apunta

que en los alrededores de Argel se daban grandes batidas de jabalíes...²³⁵ La misma Italia, prototipo de la riqueza del siglo XVI, estaba aún llena de desiertos, de bosques infestados de bandidos y de fieras, muy abundantes en tiempo de Boccaccio;²³⁶ el cadáver de un personaje de Bandello —un albanés asesinado no sin sus motivos— es abandonado sin sepultura cerca de Mantua a la voracidad de los perros y los lobos.²³⁷ En la Provenza abundaban ordinariamente la liebre, el conejo, el ciervo, el jabalí y el corzo, que andaban “en bandadas”, así como el zorro y el lobo.²³⁸ Este último no desapareció de las extensiones semidesérticas de la Crau hasta mediados del siglo XIX.²³⁹

Se podría escribir un libro muy extenso sobre los animales salvajes en el siglo XVI, y no hay duda de que todos los países del mundo se disputarían el primer puesto, que, por cierto, nunca le podría corresponder al espacio mediterráneo. Las miríadas de imágenes que nos ofrece no son ni originales ni exclusivas. En el Mediterráneo, lo mismo que en otros espacios, el hombre era ya el más fuerte, aunque no todavía el señor absoluto que es hoy virtualmente.

Como era de esperar, en el densamente poblado Occidente había menos terreno salvaje que en los países del islam. El islam, con sus vastos desiertos, naturales o creados por el hombre, es el universo animal por excelencia. Junto a las fronteras de Serbia “el país es desierto [nota Lescalopier en 1574], lo que impide huir a los esclavos cristianos y a los demás”.²⁴⁰ En estas extensiones vacías la vida animal prolifera generosamente. Durante su estancia en Constantinopla, Busbec se entretendrá en transformar su casa en un jardín zoológico.²⁴¹ El vacío humano de los países del islam explica la gran importancia de su ganadería y, por tanto, de su fuerza militar, porque lo que defendía los Balcanes y el norte de África de la Europa cristiana

era, en primer término, la inmensidad de aquellas regiones, y también la profusión de caballos y camellos. Los camellos, a la zaga de los turcos, dieron cima a la conquista de las grandes planicies de la península de los Balcanes, desde Constantinopla hasta el reborde de las montañas dináricas al oeste, y por el norte, hasta Umbría. Los camellos abastecieron el ejército de Solimán el Magnífico delante de Viena, en 1529. Navas “especiales” (con “encierros” para el embarque de las bestias) transportaban sin descanso camellos y caballos de Asia a Europa; este ajeteo formaba parte del espectáculo del puerto de Constantinopla.²⁴² Sabemos también que las caravanas de camellos realizaban inmensos recorridos por el norte de África... Los caballos, los asnos y las mulas superan las dificultades de las montañas, en los Balcanes, Siria, Palestina y las de las rutas de El Cairo a Jerusalén.²⁴³

Frente a Europa, a lo largo de la frontera de Hungría, una de las fuerzas más poderosas del islam y de sus inmediatos vecinos fue, durante largo tiempo, su maravillosa caballería, envidiada y elogiada sin cesar por los cristianos. ¡Qué caballería no parecería lenta y torpe comparada con la de los turcos! De ella decía Giovanni Botero: “si te derrota, no puedes recurrir a la fuga para escapar de ella; si se desbanda ante tu ataque, es inútil que la persigas, pues son como halcones: tan pronto se lanzan sobre ti como se alejan, siempre a gran velocidad”.²⁴⁴

Calidad y cantidad. Tan conocida era esta doble riqueza, que cuando don Juan de Austria trataba de desembarcar en Morea y en Albania, en diciembre de 1571, fue de opinión de que no había por qué ocuparse de los caballos: bastaba con llevar a bordo de la flota las sillas y los aparejos necesarios, y suficiente dinero para comprar los animales.²⁴⁵ En cambio, en la cristiandad, hasta en las regiones más famosas por su ganado caballar, como Nápoles y Andalucía, los caballos eran rarezas

celosamente cuidadas y mercancías de contrabando por excelencia. Felipe II se reservaba la concesión o denegación de los permisos para exportar caballos andaluces y examinaba personalmente los expedientes con esto relacionados.

Resumiendo: unos tienen demasiados hombres y muy pocos caballos; los otros, demasiados caballos y un número insuficiente de hombres. Es posible que ese desequilibrio explique la tolerancia del islam, ansioso siempre de hombres, vengan de donde vengan, y cualquiera que sea el modo de conseguirlos.

¿Un ascenso demográfico del cien por cien?

En el siglo XVI, el hombre se ha multiplicado en todas partes de modo profuso. Una vez más, Ernst Wagemann²⁴⁶ tiene razón en sus obstinadas afirmaciones. Todo gran aumento demográfico —afirma— ocurre simultáneamente a nivel de la humanidad entera. No hay duda de que el siglo XVI ha experimentado ese privilegio de universalidad. Es evidente, en todo caso, que la regla es aplicable a la totalidad humana en torno de las orillas del Mediterráneo. A partir de 1450, o lo más tarde, de 1500, comienza a crecer el número de personas en Francia, España, Italia, los Balcanes y el Asia Menor. El reflujó comenzará a partir del año 1600, y no será general y perceptible sino desde 1650 en adelante. Bien entendido, este amplio movimiento presenta, si lo consideramos en sus detalles, roturas de ritmo a nivel particular, avances y retrasos; no es como un chorro continuo: se puede comparar más bien con esas procesiones donde los penitentes dan dos pasos hacia adelante y uno hacia atrás: el resultado es que van cubriendo el recorrido previsto.

Saltando por encima de dudas y prudencias, que en este

momento no son buenas consejeras, digamos que, en líneas generales, ha podido muy bien duplicarse la población mediterránea en el periodo comprendido entre el año 1500 y el 1600. Pasa de 30 o 35 millones a 60 o 70, lo que representa una tasa de progresión media anual muy próxima al 7 por 1 000. El vivo y revolucionario incremento durante el primer siglo XVI (1450-1550) se atenúa, en general, durante el segundo (1550-1650) (las fechas sólo tienen valor aproximativo). Ésta es la imagen de conjunto que proponemos, aunque sin garantías, al comienzo de este debate; lo hacemos con la intención de que el lector no corra el peligro de perderla de vista entre tantas pruebas y argumentos imperfectos como vienen a continuación. Debe saber, ya de principio, que el movimiento de incremento de la población ha sido de carácter general, que afectó igualmente las regiones ricas y las pobres, las poblaciones de las llanuras y a las de las montañas y las estepas, así como a todas las ciudades, cualquiera que pudiese ser su tamaño, y a todos los distritos rurales. Y estará dispuesto a aceptar que esta revolución biológica ha constituido el factor más importante en los sucesos que nos ocupan, más importante que la conquista turca, o que el descubrimiento y colonización de América, o que la vocación imperial de España. Además, ¿podrían haberse escrito todas estas brillantes páginas de la historia si los hombres no se hubieran multiplicado del modo que lo hicieron? La revolución demográfica es mucho más importante que la *revolución* de los precios: posiblemente la ha provocado, antes incluso de las arribadas masivas de la plata americana.²⁴⁷ Este crecimiento es el responsable de los triunfos y las catástrofes de un siglo al principio del cual el hombre era un obrero eficaz, y en sus últimos años, una carga cada vez más molesta. El año 1550 marca el punto crítico: los hombres son tan numerosos que comienzan a estorbarse unos a otros. Hacia 1600, esta sobrecarga detiene toda expansión y prepara, con el

bandidaje,²⁴⁸ crisis social cuyos efectos se dejaron sentir en todas o casi todas partes, los futuros días amargos del siglo XVII. Y una vez dicho esto a guisa de rápido prólogo, pasemos ahora a la evidencia, a los signos de la pleamar.

Niveles e índices

Lo ideal sería poder apoyarse en largas series de cifras, pero no disponemos de ellas. De modo que quedamos reducidos a utilizar el imperfecto material con que contamos y a contentarnos con seis o siete fuentes; son pocas, pero tienen la ventaja de ser claras y coherentes.

1. *La Provenza, del siglo XIV al siglo XVI*, es una de nuestras mejores fuentes de información, aunque presenta lagunas. Provenza, considerada en su sentido más amplio, e incluyendo el condado de Niza —que pasará más tarde a ser un dominio de Saboya—, cuenta a comienzos del siglo XIV con 80 000 vecinos, es decir, de 350 a 400 000 habitantes. Aquí, lo mismo que en el Languedoc, cuyo destino es análogo, la peste negra (1348) incide con la mayor brutalidad: Provenza pierde un tercio o la mitad de sus habitantes. Sólo a partir de 1470, o sea, mucho más de un siglo después, comienza a aumentar de nuevo su población. “El número de vecinos creció [entonces] tan rápidamente que en 1540 había triplicado el de 1470.”²⁴⁹ La población de Provenza vuelve a alcanzar el nivel en que se encontraba la víspera de la epidemia. No sabemos lo que ha ocurrido con esta población durante el segundo siglo XVI y el XVII, pero es posible que, del mismo modo que sucedió en todas partes, creciera y, más tarde, experimentara un movimiento de reflujo; es posible, pero nos falta la certeza: los historiadores medievalistas y los de la Edad Moderna no han conseguido

llenar el hueco. Pero este problema, aunque importante, no es el esencial. El esencial consiste en que la mayor parte de la progresión demográfica del siglo XVI haya sido una recuperación, una compensación, y que su velocidad, grande antes de 1540, comience probablemente a disminuir a partir de la segunda mitad del siglo XVI.

2. *En el Languedoc*, nos encontramos con una evolución idéntica: el siglo XV ofrece el espectáculo de un país despoblado, invadido por la vida salvaje y la proliferación de los árboles; el siglo XVI conoce una primera expansión rápida y revolucionaria, que declina pasado el año 1550; a la altura de 1600 resulta evidente que el proceso se ha detenido, y después del 1650 se inicia un retroceso tan dramático como catastrófico. Esta es la secuencia cronológica que propone el reciente y sólido trabajo de Emmanuel Le Roy Ladurie.²⁵⁰

POBLACIÓN DE LAS CIUDADES DE LA CORONA DE CASTILLA

	1530	1541	1591
Burgos	83 440	63 684	96 166
Soria	29 126	32 763	38 234
Valladolid	43 749	43 787	55 605
León	28 788	59 360	97 110
Zamora	31 398	86 278	146 021
Toro	37 117	41 230	51 352
Salamanca	122 980	133 120	176 708
Ávila	28 321	31 153	37 756
Segovia	31 878	33 795	41 413
Guadalajara	24 034	26 257	37 901
Madrid	12 399	13 312	31 932
Toledo	53 943	80 957	147 549
Murcia		19 260	28 470
Cuenca	29 740	33 341	65 368
Sevilla	73 522	80 357	114 738
Córdoba	31 735	34 379	46 209
Jaén	24 469	35 167	55 684
Granada		41 800	48 021
Vecinos	686 639	880 000	1 316 237
Habitantes	3 089 875	3 960 000	5 923 066

El número de habitantes se calcula con el índice 4.5. La denominación vecinos equivale a la nuestra de hogares.

3. *En Cataluña* se repite la misma secuencia: flujo y reflujo, produciéndose el paso del uno al otro alrededor del 1620.²⁵¹

4. *En Valencia*, el avance es lento, poco perceptible entre 1527 y 1563, pero muy marcado de 1563 a 1609 (más de 50% en su totalidad y casi 70% entre los prolíficos moriscos).²⁵²

5. *En Castilla* resulta evidente que durante el siglo XVI se produce un poderoso avance demográfico, avance que resulta más claro todavía si descartamos las cifras exageradas que se daban para la población de la España de los Reyes Católicos (las de Konrad Häbler y Albert Girard entre otros). En el siglo XVI el

incremento de población sigue, por lo que parece, un ritmo ascendente regular. En todo caso, así lo demuestran las cifras que ofrece el viejo estudio de Tomás González²⁵³ para los años que corren entre el 1530 y el 1591, a pesar de las serias críticas que se les pueden hacer.²⁵⁴

Los errores de los vastos cálculos de González—y ciertamente los hay— no invalidan los resultados de conjunto. En 61 años, la población castellana se habría simplemente duplicado (con una tasa anual de crecimiento por encima del 11 por 1 000) y eso pese al obstáculo de las guerras y el de la emigración al Nuevo Mundo, la importancia de la cual no deberíamos exagerar.²⁵⁵ En cualquier caso, dos evaluaciones globales contemporáneas poco conocidas no contradicen esta evolución de conjunto: la primera, que se basa en el censo de 1541, fija en 1 179 303²⁵⁶ el número de vecinos castellanos, es decir, una cifra superior a la de Tomás González; la otra, fechada el 13 de enero de 1589, y emanada del Consejo de Guerra, habla de 1 500 000 vecinos.²⁵⁷ Estas cifras, cuyo valor no es indiscutible, no echan por tierra el cálculo final de Tomás González.

Es evidente que estos resultados no satisfacen nuestra curiosidad ni agotan las enormes posibilidades que siguen ofreciendo los documentos guardados en Simancas y otros lugares. En el curso de nuestras investigaciones en Simancas, hemos encontrado múltiples referencias acerca de un vasto censo realizado en 1561, y que muy probablemente da el *padrón* de todas las ciudades²⁵⁸ y sus *partidos*. Si conociésemos esas cifras resultaría más fácil trazar la evolución demográfica entre 1530 y 1591. No hay prueba alguna —y Ramón Carande²⁵⁹ tiene razón *a priori*— de que el flujo haya alcanzado su punto más alto exactamente en 1591; la fecha ha sido fijada a falta de mejor evidencia. Es evidente también que ese momento exacto

que no podemos fijar es el instante crucial del destino de España. Y, finalmente, sería muy útil poder saber cómo se repartía la población entre las diferentes provincias de la Península. Se ha afirmado que hubo un movimiento general hacia el sur,²⁶⁰ lo cual es cierto en el caso de la riqueza y (también) en el de gente indeseable, pero no respecto a la población del norte, sólidamente arraigada, y que sigue sin moverse de su espacio cuando el siglo acaba.²⁶¹

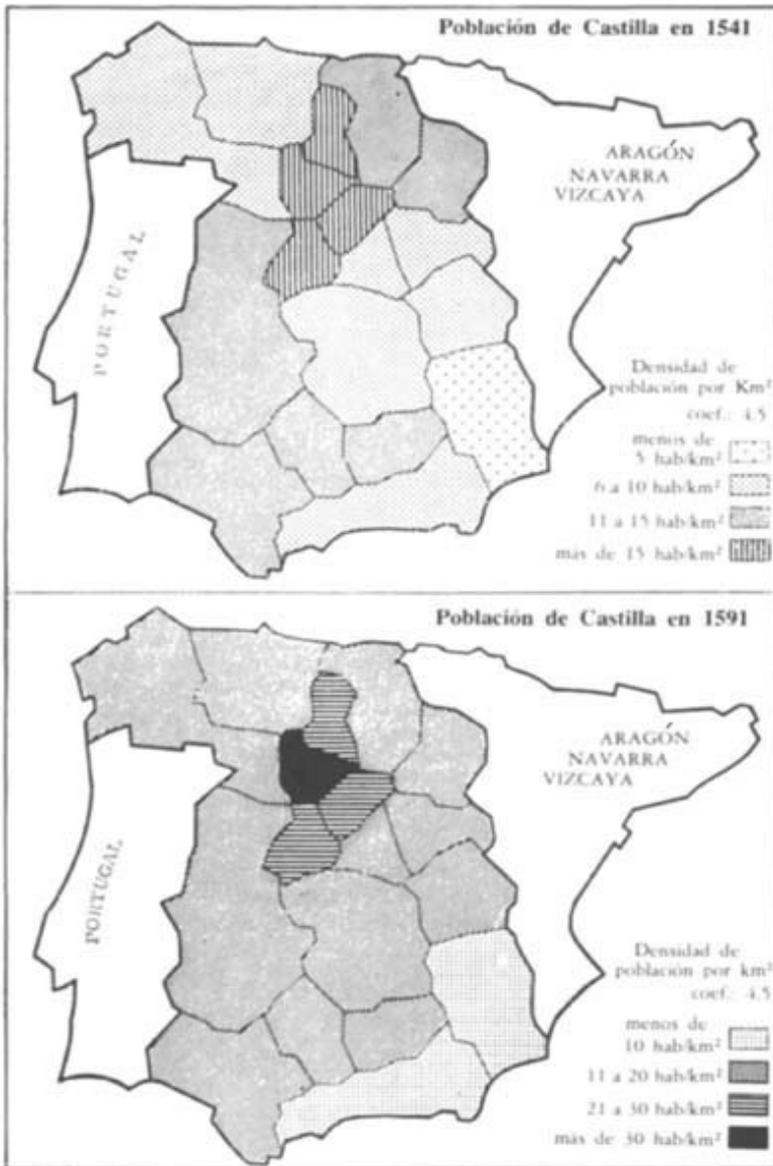


FIGURA 34. *Población de Castilla en 1541 y en 1591.*

Hemos adoptado el coeficiente de 4,5 habitantes por vecino. Estos mapas y los dos siguientes se han tomado del artículo de Álvaro Castillo Pintado, aparecido en *Annales E. S. C.* Las divisiones corresponden a las diferentes provincias de Castilla.

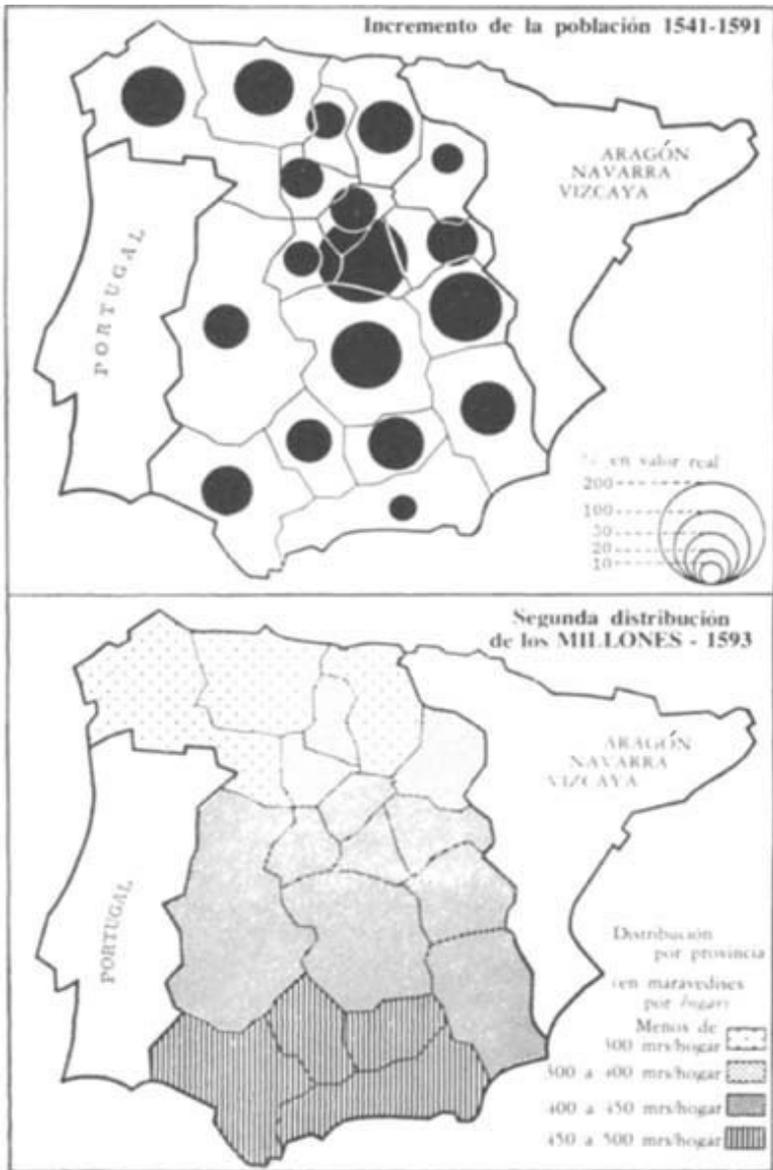


FIGURA 35. *Incremento de la población, 1541-1591, 1593.*

El mayor incremento de población corresponde (mapa superior) al crecimiento de la nueva capital, Madrid. En el segundo mapa, la redistribución de los *millones*, nuevo impuesto sobre el consumo, demuestra, en líneas generales, que las regiones más pobladas son las menos ricas. Más que de *distribución*, como el título indica, se trata aquí de reparto del impuesto.

6. También *Italia* ofrece un testimonio significativo y

fácilmente accesible: todas las cifras han sido coleccionadas y criticadas por Karl Julius Beloch en una obra impresionante, cuyo último volumen no salió a la luz hasta 1961, 32 años después de la muerte del autor.²⁶² Y las cifras, tanto locales como nacionales, concuerdan.

Veamos en primer lugar los censos por regiones. Sicilia, en 1501,²⁶³ contaba con una población de poco más de 600 000 habitantes; en 1548 eran 850 000; en 1570 sobrepasaban el millón; en 1583 se registran 1 010 000; en 1607, 1 100 000. La población de Sicilia permanece estacionaria durante el siglo XVII, y en 1713 se eleva a 1 143 000. La curva es análoga en lo que atañe al reino de Nápoles;²⁶⁴ si nos atenemos a los censos españoles, calculados por hogares, se ve que la población es de 254 823 hogares (es decir, más de 1 000 000 de habitantes) en 1505; de 315 990, en 1532; de 422 080, en 1545; de 481 345, en 1561; de 540 090, en 1595 (que es el censo más seguro de todos); la cifra desciende en 1648 a 500 202,²⁶⁵ y en 1669, a 394 721.

Tomando como 100 la cifra de 1505, vemos que el índice de población del reino pasa sucesivamente a 124 en 1532, a 164.9 en 1545, a 187 en 1561 y a 212 en 1595, para bajar a 190 en 1648 y a 155 en 1669. Con respecto al medio siglo que nos interesa (1545-1595), se acusa, pues, un cambio del índice de 164.9 al de 212, o sea un aumento de más de 28%, sin que se produzca un descenso demográfico hasta llegar el siglo XVII. En este siglo se registra un estancamiento en Sicilia y un sensible decrecimiento en Nápoles: 190 en 1648 y 156 en 1669, lo que hace retroceder al reino hasta una situación inferior a la de 1545 (el índice baja de 165 a 156). Y el Estado pontificio pasa de 1 700 000 en 1550, a 2 000 000 en 1600.²⁶⁶

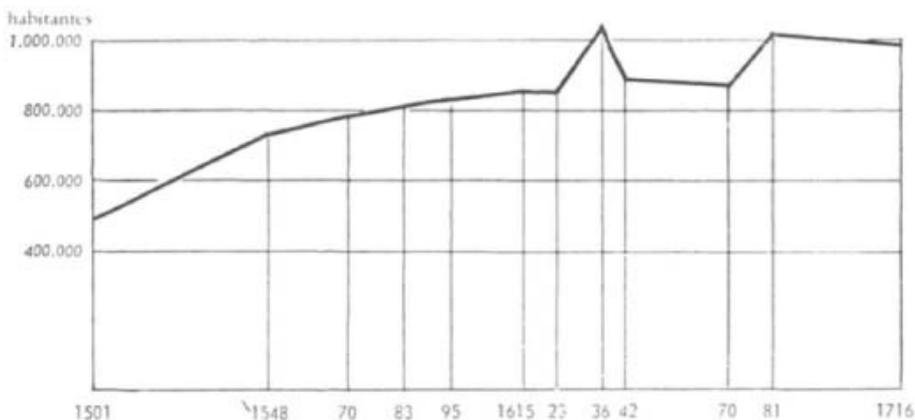


FIGURA 36. *La población de Sicilia, 1501–1716.*

Según Julius Beloch. Las cifras del censo oficial sólo indican una breve regresión entre 1636 y 1670.

Florenia, sumando la población de la ciudad y la de su territorio, pasa de 585 918 habitantes en 1551 a 648 798 en 1622.²⁶⁷ En Milán y el Milanésado el incremento va de 800 000 en 1542, a 1 240 000 en 1600. El Piamonte cuenta con 800 000 habitantes en 1571 y 900 000 en 1612.²⁶⁸ Para Venecia y sus posesiones italianas las cifras de la progresión son: de 1588 741 en 1548,²⁶⁹ a 1 850 000 en 1622.²⁷⁰

Y por último, el caso de Cerdeña: censos levantados con fines fiscales, censos incompletos y con un gran margen de errores y de fraudes, nos dan a pesar de ello una idea del ascenso demográfico. El censo de 1845 arrojó la cifra de 26 163 hogares;²⁷¹ las tierras de la Iglesia representaban 742 hogares, las de los feudos 17 431, las del rey 7 990. El *donativo* de 15 000 liras se reparte del siguiente modo: 2 500 para las tierras eclesiásticas, 7 500 para las tierras señoriales y 5 000 para las tierras de la Corona; no hay duda que la población total era de 100 000 habitantes y pico, correspondientes, sobre poco más o menos, a la cifra de hogares indicada. Un historiador nos habla de 150 000 habitantes en Córcega; el censo de 1603,²⁷² con sus 66 769 hogares, significó, evidentemente, un enorme aumento,

aunque, para computar el número de hogares por el de habitantes, tomemos el coeficiente, muy bajo, de cuatro. Entre 1485 y 1603, el aumento del censo de población, suponiendo que las cifras sean exactas, fue de unos 100 000 habitantes, lo que significó una gran sobrecarga para la isla. Si todas estas cifras indican un aumento general de población, resulta difícil ver cómo éste se ha ido desarrollando. Hubo, no hay duda, un crecimiento diferencial, pero no sabemos el curso que siguió ni cuáles fueron sus causas. Al considerar la situación de conjunto, somos conscientes de que aparecen unas cuantas dudas, las mismas que se le presentaron a K. Julius Beloch,²⁷³ y que nosotros deberíamos tratar de resolver de modo diferente a como él lo intentó. Es cierto que respecto al 1500 es muy deficiente el material que podemos manejar; de él se deduce que Italia tenía un número muy bajo de habitantes, un total que inquietaba —quizá innecesariamente— a K. Julius Beloch. ¿Nueve millones y medio de personas son muchas o más bien muy pocas para la península que la invasión de Carlos VIII había encontrado desprevenida? Muy pocas, concluye nuestro guía, y sugiere la posibilidad de un mínimo de 10 millones. Hacia 1550, el total sería de 11 591 000 (flujo, a pesar de las llamadas guerras de Italia) y 13 272 000 hacia 1600, bajando a 11 545 000 hacia 1658. Es decir, progresión y, luego, disminución. Pero no nos encontramos ante un caso obedeciendo la regla de la población que se duplica, regla que habíamos propuesto al inicio de nuestras explicaciones. No hay motivo que nos impida pensar que el crecimiento de la población en Italia fue más lento que en otros lugares. Era ya de comienzo un país más rico que los demás, y la riqueza es, desde este punto de vista, mala consejera. Pero nada nos autoriza tampoco a aceptar esas otras cifras más altas que propone Beloch. Ni sabemos mucho acerca del momento preciso en que comenzó el reflujó. Aceptemos, pues, *mientras carezcamos de más*

amplia información, que hubo dos momentos cruciales: el primero, en 1630, cuando las pestes azotan el norte de la península; el segundo, en 1656, el año que la peste castiga cruelmente Génova, Roma y Nápoles. Pero se trata de fechas tardías, elegidas a falta de mejores puntos de referencia.

7. *Los censos del Imperio otomano* son una de las más preciosas conquistas de la investigación histórica de los últimos años.²⁷⁴ Una población que en la época de Solimán (hacia 1520–1530) era de 12 o 13 millones, pasó a ser de 17 a 18 millones hacia 1580, y posiblemente a 30 o 35 hacia 1600. Estas cifras son discutibles, pero no imposibles. Lo que queda *fuera de toda discusión* es el evidente incremento, incluso cuando no haya alcanzado las revolucionarias proporciones que sugiere nuestro colega de Estambul.

Nos encontramos evidentemente ante evaluaciones aproximativas, pero que se apoyan en censos actualmente en curso de análisis, y cuyos resultados provisionales hemos utilizado con la autorización de los autores. Y una vez más lo esencial es la correspondencia entre Oriente y Occidente. Si sumamos la población de las cinco ciudades mayores hacia 1501-1509 —Venecia, Palermo, Mesina, Catania y Nápoles— obtendremos un total de 349 000 habitantes. Si volvemos a sumarla, pero esta vez en 1570–1574, nos da 641 000 habitantes, o sea un aumento de 83.6%. Doce ciudades turcas totalizan, antes del 1520, 142 562 habitantes, y 271 494 hacia 1571–1580, o sea un crecimiento de alrededor de 90%.²⁷⁵ Los dos movimientos demográficos que ocurren en las dos mitades del Mediterráneo son equiparables.

Reservas y conclusiones

De modo que todas nuestras cifras concuerdan. *Esas cifras, sin embargo, pueden engañarnos.* Ya lo advertía Julius Beloch en un artículo publicado el año 1900: esas cifras cada vez mayores son un poco como las de un sistema fiscal que fuese mejorando su técnica y, en consecuencia, perfeccionase sus listas de contribuyentes y les exigiese cada vez más. Y es evidente que en el siglo XVII se había perfeccionado notablemente el sistema censal.²⁷⁶ Sin embargo, una vez expresadas estas reservas y después de aceptar la posibilidad de que errores de semejante naturaleza hayan podido agigantar el crecimiento ocurrido en el siglo XVI, y, al contrario, ocultar el descenso demográfico del XVII, el periodo 1500-1600 continúa siempre bajo el signo de la multiplicación humana. Nos quedan abundantes pruebas, ingenuas unas y singularmente brutales otras. Ejemplo de ingenua: no hay duda de que ha aumentado el número de habitantes de nuestro pueblo —dicen en 1576 unos campesinos toledanos—:²⁷⁷ la Iglesia se ha quedado demasiado pequeña para el número actual de fieles; y, en los pueblos vecinos: “Si se han multiplicado [dicen unos testigos, hablando de los habitantes de Puerto de San Vicente] es porque han venido al mundo y se han casado”.²⁷⁸ Ejemplo de prueba brutal lo encontramos en el informe de cierto *provveditore* veneciano (por cierto no muy diferente de algo que dijo Napoleón la víspera de la batalla de Eylau): “Muchos cretenses han sido muertos durante la última guerra [1570–1573], al servicio de la señoría de Venecia —dijo, de vuelta de esta isla—, pero en unos cuantos años se cubrirán las bajas (*sera raiffatto il numero*), pues hay muchos niños de diez a quince años, sin contar los que son aún más jóvenes...”²⁷⁹

Son pruebas directas; y las hay en abundancia. Y no son menos importantes las pruebas indirectas. Por lo que sabemos de las regiones mediterráneas entre 1450 y 1550, parece que con

el transcurrir de los años se pasa a situaciones cada vez más tensas. Por todas partes, tanto en Castilla como en Provenza, y sin duda en las demás regiones, se multiplican las fundaciones de pueblos y ciudades menores. Castilla puede parecer muy poco poblada aún a la altura del año 1600, pero en ese caso la habremos de considerar desierta entre 1465 y 1467 si la vemos a través de los ojos de un viajero muy observador, un noble bohemio llamado León de Rosmithal.²⁸⁰ Lo mismo ocurre con el trigo, con la producción general de cereales y con el abastecimiento de víveres de boca de las ciudades: esa constante y fastidiosa carestía, tan común entre 1550 y 1600, no se produce en los años precedentes. Sé muy bien que un tratado de agricultura no merece nunca una fe total y menos aún el escrito por G. Alonso de Herrera, aparecido en 1513²⁸¹ y que todavía conoció una nueva impresión en una fecha tan posterior como es la de 1620.²⁸² ¡Cuánto no debe a los antiguos agrónomos romanos! El autor, además, tiende demasiado a evocar los viejos buenos tiempos. Pero eso de los viejos buenos tiempos no siempre es un mito, pues precisamente en ellos Castilla exportaba su trigo hacia las regiones periféricas, mientras que ahora ha de importarlo. También es cierto que entonces la vida era barata (por lo menos, hay precios de antes de la inflación). Situación análoga, en lo referente al trigo y los alimentos, se adivina en la Italia anterior al año 1550, o mejor aún, de antes del año 1500; se tiene la impresión de que su población estaba viviendo entonces con un comfortable margen de holgura. Es cierto que las ciudades tropiezan con dificultades en la cuestión del avituallamiento, pero esto, a ojos del historiador acostumbrado a los espectáculos dramáticos del segundo siglo XVI, es un problema de menor cuantía...²⁸³

Recientes e importantes estudios sobre Valladolid,²⁸⁴ Palencia,²⁸⁵ Pavía,²⁸⁶ Bolonia,²⁸⁷ Udine²⁸⁸ y Venecia²⁸⁹ nos aportan confirmaciones y sugerencias. Confirmaciones: la confirmación más importante concierne obviamente al *trend* de alza: las cifras de bautismos, matrimonios y defunciones concuerdan con nuestras estimaciones. Un historiador, B. Bennassar, ha establecido de modo incuestionable este movimiento ascendente para Valladolid y los pueblos de su campiña, buena parte de ellos fértiles y activos. Pero especifica que los movimientos ascendentes conocen un hiato entre 1540 y 1570, es decir, que se produce una pausa coincidiendo con la mitad del siglo, y que el descenso de la tendencia mayor comenzó sin duda hacia 1580-1590, es decir, antes de la fecha establecida por el estudio ya antiguo de Earl J. Hamilton.²⁹⁰ Esta década será la que marque el momento de la crisis biológica de la grandeza de España, con anterioridad al episodio de la Armada Invencible, y bastante antes de que comenzase el declinar del comercio sevillano (lo que no ocurre antes de 1610–1620). Esta década de los años 80 resulta ser cada vez con mayor claridad el eje crucial del destino de España, década en la que Portugal se somete a su poderoso vecino, y en la que comienza a declinar la prosperidad de Córdoba, Toledo y Segovia; década también, en la que las *alcabalas* o impuestos sobre el consumo detienen su *auténtico* ritmo de crecimiento, y durante la cual se multiplican las epidemias.²⁹¹ Nuestros problemas se solucionarían si se pudiese probar que la situación de Valladolid era característica de toda España, pero esto está por demostrar.

Considerado en sus líneas generales, el cuadro es análogo al que resulta de estudiar Pavía o Bolonia, o la misma Udine.²⁹² El

siglo XVI es testigo de un espectacular aumento: en Pavía, de 1550 a 1600, la población pasa de 12 000 habitantes a 26 000, pero alrededor del 1650 ha bajado hasta 19 000. El número de bautismos en Bolonia es de unos 1 000 en 1515 y 3 500 en 1585. Pero ¿para qué seguir multiplicando estos ejemplos concordantes? Mejor será que nos dediquemos a otros problemas generales más importantes.

Algunas certezas

Todas las poblaciones que vamos a considerar pertenecen a lo que ha sido definido como *d'ancien régime*, es decir, anterior a los nuevos equilibrios del siglo XVIII. Todas ellas se caracterizan por agudas fluctuaciones, por tasas de mortalidad terriblemente superiores a las de natalidad, y la vida esforzándose mientras tanto, y pacientemente, en equilibrar lo desequilibrado. La larga curva dibujada por los bautismos de Florencia²⁹³ evidencia con toda claridad las fluctuaciones de la coyuntura biológica *natural*, sometida probablemente a fluctuaciones de orden puramente económico. *Ancien régime*: las tasas de natalidad y mortalidad corresponden, *grosso modo*, en todos los casos que nos son conocidos, a los de las naciones subdesarrolladas de un pasado reciente e incluso de hoy, y que se establecen más o menos en 40 por cada 1 000.

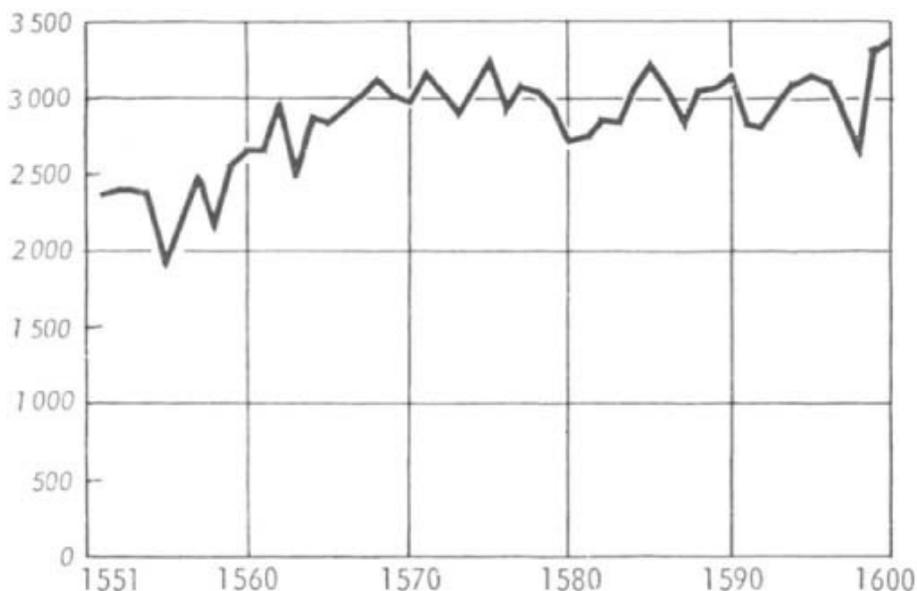


FIGURA 37. *Bautismos en Florencia, 1551-1600.*

La curva asciende hasta 1570; a continuación se produce una cierta estabilidad hasta el año 1600, con una media anual de 3 000.

En Tudela del Duero, un gran pueblo vitícola cercano a Valladolid,²⁹⁴ la tasa de natalidad oscila, entre 1531 y 1579 (para los periodos 1531-1542, 1543-1559, 1561-1570, 1572-1578 y 1578-1591), de 42.7 por cada 1 000 a 49.4, 44.5, 54.2 y 44.7. El coeficiente récord, 54.2 (para el periodo 1572-1578), es *ficticio*, pero las cifras están muy por encima de la natalidad *natural*, que es de 40 por 1 000, cantidad que, por otra parte, no alcanza Palencia,²⁹⁵ ciudad de Castilla, en el periodo comprendido entre 1561 y 1595, en cuyos años la tasa de natalidad oscila entre 34.81 y 37.48 por cada 1 000, pero no hay que olvidar que Palencia es una ciudad. Cifras semejantes a las de Palencia las podemos encontrar en Bolonia (1581, 37.6; 1587, 37.8; 1595, 35.8; 1600, 34.7; 1608, 34.6 por cada 1 000), y ligeramente inferiores en Venecia (1581, 34.1; 1586, 31.8). Pero evitemos caer en la tentación de decir que el coeficiente de nacimientos crecía en razón inversa al de la riqueza, pues las robustas cifras casi campesinas que ofrece

Florencia lo contradicen (1551, 41.1; 1559, 35.6; 1561, 46.7; 1562, 41.9).²⁹⁶

Pero volvamos a los pueblos que rodean Valladolid. El porcentaje de matrimonios en Villabáñez (1570-1589) era de 8 por cada 1 000, con intervalos de 33 meses entre nacimientos; y la relación entre nacimientos y matrimonios, de 4.2 o *un poco más baja*. En Simancas (1565-1590) el porcentaje de mortalidad era de 38.3 por cada 1 000. Sabemos la razón: aquí, como en todas partes, la mortalidad infantil hacía estragos. Durante el periodo 1555-1590 hay 2 234 bautismos y 916 entierros de *criaturas*, es decir, de niños de corta edad, lo que representa 41 por cada 100 del total de decesos. La edad que se tiene en el momento de casarse, *indicador* de primer orden, resulta ser en el pueblo de Villabáñez —modelo pequeño pero válido— algo menor de los 20 años para las mujeres, y entre los 30 y los 35 para los hombres. Debo añadir que la edad en que aquí se contrae matrimonio es más temprana que la que se conoce o supone en otras partes, aunque es imposible generalizar partiendo de un estudio que se limita aquí a unos 50 casos.²⁹⁷

Era un mundo de existencias frágiles, con pocas esperanzas de vida para el individuo que acababa de nacer. Lo sabíamos antes de conocer estas cifras. Sabíamos también que la longevidad femenina era superior a la masculina, esto gracias a los registros de los pueblos castellanos entre 1575 y 1577, donde tantos nombres de viudas aparecen.²⁹⁸ En Venecia, en julio de 1552,²⁹⁹ había 48 332 hombres y 55 422 mujeres (los niños de ambos sexos se suman juntos y dan la cifra de 49 923). Los demógrafos preferirán sin duda las más detalladas cifras de Zara, con sus cuatro apartados³⁰⁰ (Zara ciudad; Zara, islas vecinas; Zara tierra firme; y Zara, inmigrantes morlacos, que han venido *da labrar in aquel contado*): 5 648, 5 419, 2 374, y 2 000, o sea, un total de 15 441 *anime*. Sólo las tres primeras cifras aparecen

subdivididas en *vecchi, homini da fatti, donne, putti e putte*. Escasean los ancianos: 181, 190 y 94, es decir 365 viejos para una población de 13 441 personas. Los niños varones: 1 048, 559, 1 170; niñas: 893, 553 y 1 215. En total 2 777 niños y 2 261 niñas: como era de esperar, ligera ventaja de aquéllos. *Homini da fatti* (de 18 a 50 años): 1 156, 1 023 y 505; en total 2 648 frente a 4 854 mujeres (2 370, 1 821 y 663); la mayoría femenina resulta evidente. La misma situación encontramos en Creta, que nos servirá de ejemplo final:³⁰¹ su curva demográfica general es, más o menos, la que ofrecemos a continuación: 1525, 100 000 habitantes (según cálculo de Sanudo, que se queda un poco corto); 1538, 198 844; 1606, 212 000; 1608, 220 000; 1636, 176 684. Pero no tomamos sino una parte de la isla, el territorio propio de la ciudad de Candía. En 1636 cuenta con 98 114 habitantes, de ellos 23 169 hombres (entre los 18 y 50 años), 21 362 muchachos y viejos y 48 873 mujeres. Es evidente que hay que sumar las dos primeras cifras para obtener el número de las personas de sexo masculino. El resultado es 44 531 hombres para 48 873 mujeres. Es más o menos la misma proporción que encontramos en la más antigua *descrittione* de la población de Bolonia, en 1581: 19 083 hombres y 22 531 mujeres. Y la población femenina sigue siendo mayoría 15 años después, en el 1596.³⁰²

Estas cifras indican la alta proporción de población activa. Hombres, mujeres y niños, todos, o casi todos, trabajan. Esta era la única ventaja de estas poblaciones jóvenes, en las que apenas hay lugar para los viejos y los inútiles, sobre todo para los viejos. Cada uno se gana su pan cotidiano.

Pero las pocas indicaciones y cifras en que se apoyan no nos consienten en modo alguno resolver el problema de la proporción existente entre población femenina y población masculina. Podemos aceptar como regla que las mujeres eran en

mayoría, pero se presentan excepciones. En Venecia, por ejemplo, comprobamos que la regla se cumple en 1548, pero las cifras del libro ya clásico de Danièle Beltrami³⁰³ vienen inmediatamente a contradecirnos: en 1563, en 1581 y en 1586 hay más hombres que mujeres (51.6, 51.3 y 51% del total). Sin embargo, en 1643, y posiblemente un poco antes, se vuelven las tornas (49.3). Venecia, ciudad en que el inmigrante joven representa un gran papel, nos ofrece así un testimonio que no sabemos si es específicamente suyo o válido para todas las ciudades donde continuaba creciendo la tasa de nacimientos y que por ello tenían una población predominantemente masculina. Es tentador suponer que esto ocurre a causa de las oscilaciones que se producen alternativamente en un sentido y en otro.

Otro índice: las emigraciones

Si el Mediterráneo hubiera vivido de sí mismo, si no hubiera abierto sus puertas por todas partes, especialmente por el oeste, sobre el Atlántico, habría tenido que resolver por sus propios medios el gran problema del excedente de población; es decir, se habría visto obligado a absorber el exceso de hombres, repartiéndolo a través de su espacio. Algo de esto fue, por lo demás, lo que sucedió.

Una prueba de la superpoblación de la Europa mediterránea la tenemos en las repetidas expulsiones de los judíos desde finales del siglo xv: en 1492 fueron arrojados de Castilla y Portugal; en 1493, de Sicilia; de Nápoles, en 1540 y 1541; de Toscana, en 1571, y por último, de Milán, en 1597.³⁰⁴ De estos emigrantes involuntarios, los más numerosos, los judíos ibéricos, llegaron hasta Turquía, Salónica, Constantinopla y el norte de

África, donde arraigaron. En los países demasiado poblados para sus recursos —y tal era quizá ya el caso de la península ibérica en tiempo de los Reyes Católicos— la religión ha sido el pretexto como la causa de estas persecuciones. Es la misma ley del número que, andando el tiempo, se volvería también contra los moriscos, en la España de Felipe III. Y, más tarde, en Francia, contra los protestantes de la época de Luis XIV, como hace tiempo lo hizo notar Georges Pariset.³⁰⁵

Otra prueba: los diversos descensos en masa de la población de las regiones montañosas hacia las planicies y hacia las ciudades. Ya hemos tratado ese tema detenidamente. Del mismo modo, los múltiples desplazamientos de los hombres de la cristiandad hacia las tierras del islam tienen todos los caracteres de movimientos compensatorios. La ciudad de Argel, que creció “a la americana”, era, en realidad, una ciudad de inmigrantes. Paralelamente, se produce una continua emigración italiana que se desparrama hasta muy lejos, hacia el norte europeo, los países islámicos y hasta las Indias, llevando a las nuevas tierras una mano de obra cualificada de artesanos, artistas, mercaderes y artilleros. En las postrimerías del siglo, sabemos que vivían en el Cercano Oriente de 4 000 a 5 000 familias venecianas.³⁰⁶ Aquí y allá se pueden descubrir emigraciones semejantes; por ejemplo, la de los obreros de Como que, a fines del siglo XVI, se establecen en Alemania y en Moravia,³⁰⁷ o la de los peones agrícolas que en 1587 dejan Liguria y se marchan a las planicies corsas,³⁰⁸ o la de los técnicos³⁰⁹ a quienes nos encontramos casi en todas partes, especialmente en Francia, implantando los procedimientos de fabricación de la península italiana, ya se trate del arte de tejer la seda para hacer brocados de oro, o los secretos de la vidriería a la moda de Murano³¹⁰ o las mayólicas de Albissola.³¹¹ Inventores, artistas, canteros y albañiles italianos esparcidos por todas las rutas de Europa.³¹² Pero ¿cómo hacer la

lista de estas aventuras, a menudo individuales, o calcular, en sentido contrario, las insistentes emigraciones hacia Italia procedentes de Alemania? Se ha tendido tal vez con exceso a creer que sólo se trataba, en uno y otro caso, de un pequeño número de gente. Pero los pequeños números, sumados unos a otros, acaban formando grandes masas, por lo menos, medidas por la escala del siglo XVI. Los 100 000 españoles³¹³ que en esta época pasan de la Península a las tierras de América constituyen una importantísima emigración, cuyas consecuencias habrán de ser considerables; 100 000 a lo largo de una centuria, es decir, 1 000 por año: no muchos, según nuestros patrones actuales. Pero observemos cómo se inquieta, hacia 1632, Rodrigo Vivero: “Tal como van las cosas [escribe], España se va a quedar sin gente”, y las Indias corren el riesgo de arruinarse con estos perezosos recién llegados (Vivero había nacido en Nueva España, y padece los prejuicios propios de esa circunstancia). Y en cuanto desembarcan, “los que eran zapateros remendones se creen señores, y los destripaterrones no quieren volver a tomar un pico entre las manos...”³¹⁴ El problema está sin duda analizado desorbitadamente por los contemporáneos y por todos aquellos que, habiendo visto Sevilla, reflexionan acerca del destino de la España de su tiempo.

A la inversa, ha imperado un silencio casi total sobre el tema de la corriente de emigrantes franceses con destino a España; la amplitud de aquélla en el siglo XVI ha sido puesta al descubierto por estudios recientes.³¹⁵ País típicamente superpoblado, Francia vierte en la península vecina un torrente de artesanos, mercaderes ambulantes, aguadores y braceros agrícolas. Procedían principalmente, pero no en forma exclusiva, del sur de Francia. Cataluña recibe grandes contingentes de estos trabajadores, quienes con frecuencia se asientan definitivamente en ella; ya en agosto de 1536, un bando español señala que más

de la mitad de la población de Perpiñán es francesa.³¹⁶ Como también lo será la mayoría de la población catalana de comienzos del siglo XVII, “habiendo oído decir que hay un tercio más de franceses que de naturales”, comenta un viajero³¹⁷ en 1602; Barthélémy Joly —que ése es su nombre— indica además que “todos los días” llegan a Cataluña personas de *Rouergue, Auvernia, Gevaudán y Gascuña*.³¹⁸ ¿Procederá quizá del nombre de Gevaudán el apodo de *Gavaches*³¹⁹ que los catalanes aplican a esos pobres inmigrantes franceses? Parece poco probable.³²⁰ Lo que es indudable es que nos encontramos ante un caso importante de emigración. Estos recién llegados van incluso a Aragón: artesanos atraídos por los altos salarios, “porque en España son caras las manufacturas”;³²¹ gente sin oficio que se alquila como pajes y en el acto “se les viste de librea, pues esos caballeros [sus amos] se huelgan de tal vanidad”³²² —o campesinos, mejor acogidos aún, “a causa de la pereza de los naturales”—; es evidente que quien habla es francés; y añade: “se casan siempre que pueden con las viudas de sus amos”;³²³ vienen huyendo de las en exceso abrumadoras *tailles* de Francia, y atraídos por los encantos de las prostitutas españolas, esas hermosas damas, perfumadas con almizcle, cubiertas de afeites y vestidas como princesas de Francia.³²⁴

Pero Cataluña y Aragón no eran las únicas regiones a las que se dirigían. En Valencia³²⁵ hay franceses venidos de no se sabe dónde como pastores y mozos de labranza en los pueblos de los cristianos viejos. En Castilla, la Inquisición nos informa abundantemente acerca de esos artesanos franceses de lengua demasiado atrevida, de los salmos que cantan, de sus andanzas y de las tabernas en que acostumbran a reunirse. Cuando se les mete en prisión se denuncian unos a otros... Con tal motivo se mencionan todos sus oficios: tejedores, tundidores de paños,

caldereros, fabricantes de palas, herreros, orfebres, cerrajeros, cocineros, vendedores de carne asada, cirujanos, jardineros, campesinos, marineros, capitanes de barco, mercaderes, o mejor dicho, vendedores ambulantes de libros, mendigos profesionales... Por lo general son gente joven, de menos de 20 años a 25. Resulta asombroso verlos lanzarse a ese viaje, viniendo de todas partes de Francia, como en el caso de esos impresores de cartas de la baraja, que habiendo salido de Ruán encuentran su trágico destino final en Toledo.³²⁶

Aunque esta emigración cese, como se ha supuesto, hacia 1620,³²⁷ es seguro que muy pronto ha reemprendido su flujo. “Por Bearne —dice un texto de 1640—³²⁸ pasa cada año una inmensa multitud de segadores de heno y de trigo, castradores de ganado y otros diferentes trabajadores que alivian sus casas de la carga de la nutrición de sus personas y vuelven con algunas ganancias para sus familias...”.

Hasta ayer se creía que sólo Auvernia³²⁹ había respondido con emigrantes temporales o definitivos al atractivo de los altos salarios de España. Hoy sabemos que no fue así. Y esa multitud de emigrantes ha podido —a mi juicio— cubrir ampliamente los huecos dejados por quienes partían a Italia o hacia las Indias.

III. ¿ES POSIBLE CONSTRUIR UN MODELO DE LA ECONOMÍA MEDITERRÁNEA?

¿Contamos con el material suficiente que nos consienta medir el Mediterráneo considerado como una totalidad y construir un modelo general donde todo quede incluido (y calculado —si ello es posible—) en bloque? La unidad resultante podría entonces compararse con otras economías-mundo que bordean o tocan el espacio mediterráneo.

Un intento a esta escala nos puede proveer en el mejor de los casos de indicaciones de órdenes de magnitud, de líneas generales. A decir verdad, ésta es la única forma de presentar el material. Un *modelo* de esta especie —si se logra construir— no pretende representar un año determinado o un periodo particular, sino la totalidad del siglo, por encima de sus crisis y prosperidades. Lo que nos ofrecería —en el caso de ser posible— sería la media, la línea de flotación de las sucesivas experiencias. Es evidente que semejante objetivo no es posible, pero vale la pena de intentar la empresa, pese a las dificultades que implica y la cantidad de obstáculos que previamente se habrá de salvar.

¿Podemos decir que el Mediterráneo es una zona coherente en sí? La respuesta debe ser afirmativa, a pesar de los límites indefinibles y particularmente variables de los volúmenes continentales que lo cierran y de los confines marítimos que lo bordean: Mar Negro, Mar Rojo, golfo Pérsico, estrecho de Gibraltar y océano Atlántico. Cuestiones todas que ya hemos abordado anteriormente sin poder llegar a conclusiones fijas.³³⁰

Yo creía, cuando la primera edición de este libro, que era posible evocar estas diferentes dimensiones del Mediterráneo del siglo XVI multiplicando los ejemplos y seleccionando una serie de detalles importantes y significativos:³³¹ una ciudad de 700 000 habitantes, Estambul; una flota triguera que unos años con otros ha transportado un millón de quintales de trigo u otros cereales; esas 3 000 toneladas —más o menos— de lana almacenadas en 1580 en los muelles de Liorna;³³² los quizá 100 000 hombres entre turcos y cristianos que el 7 de octubre de 1571 combaten en la batalla de Lepanto; esas 600 naves que forman la expedición de Carlos V contra Túnez en 1535 (sumando, quizá, 45 000 toneladas); el tráfico máximo de Liorna (150 000 toneladas de entrada registra su puerto en

1592-1593, cifra probablemente exagerada); o esas cantidades anuales tan diferentes que arrojan los totales de Nápoles: 1 300 000 ducados del negocio de los cambios, contra 60 000 o 70 000 en seguros.³³³ Pero esto significaría dejar enormes espacios en blanco entre minúsculas manchas de color; nos podría ofrecer, como mucho, una leve noción de la distancia que separa nuestro mundo del mundo periclitado del siglo XVI.

El lenguaje que hoy más me atrae es ese que los economistas llaman *contabilidad nacional*. Desearía *echar las cuentas* del Mediterráneo del siglo XVI, no para juzgar su mediocridad o modernidad relativas, sino para determinar las relaciones esenciales entre los diferentes sectores de su actividad; en suma: para captar las estructuras mayores de su vida material. Proyecto tan difícil como azaroso. Los riesgos que comporta resultarán evidentes a cualquier economista que haya estudiado la economía de aquellos países subdesarrollados que no han sido nunca plenamente penetrados por la economía monetaria. Lo mismo ocurría en el siglo XVI. Y la diversidad de monedas, reales y ficticias, haría que todo cálculo fuese complicado aun en el caso de disponer de datos precisos,³³⁴ los cuales, naturalmente, nos faltan. Se debería también tener en cuenta la desenvoltura con que los textos de la época barajan ducados o coronas en España y, ducados, escudos o florines en Florencia. Así nos encontramos, en Florencia, con lo siguiente: *Ducati 1 000 d'oro di moneta di lire 7 per ciascun scudo*. Lo importante aquí es la referencia a la moneda de siete *lire*.³³⁵

La agricultura es la industria más importante

Está generalmente admitido que el consumo anual de trigo y otros cereales era del orden de dos quintales (actuales) por

persona.³³⁶ Esta cifra oculta sin duda amplias oscilaciones de consumo. Pero la podemos aceptar, *grosso modo*, para la totalidad mediterránea del siglo XVI. Si su población es de 60 millones de habitantes, el total del consumo anual es de unos 120 millones de quintales de trigo u otros “cereales panificables”. El resto, carne, pescado, aceite y vino, es simple complemento de lo indispensable. Si aceptamos que el precio medio del quintal es, hacia 1600, de cuatro o cinco ducados venecianos,³³⁷ el consumo mediterráneo (suponiéndolo igual a la producción) debe haber llegado de los 480 a los 600 millones de ducados al año, es decir, a un nivel que no admite comparación con esos “seis millones en oro” que llegan anualmente a Sevilla.³³⁸ El trigo se basta a sí mismo para establecer de una manera aplastante la superioridad de la producción agrícola sobre cualquier otra. La agricultura es la industria más importante del mar interior, tanto más cuando los cereales sólo constituyen una parte de la renta agrícola.

El cálculo precedente no ofrece más que un límite inferior. Las cifras que se encuentran en el curso de las investigaciones son por lo general más elevadas. Venecia, por ejemplo,³³⁹ consume, hacia 1600, sean los años buenos o malos, alrededor de 500 000 *staia* de trigo (aparte de arroz, mijo y centeno). La ciudad tiene en aquellos momentos 140 000 habitantes; pero si contamos los territorios anejos (el *Dogado*) hemos de añadir por lo menos otras 50 000 personas; en resumen, una población de 200 000 habitantes y un consumo individual de cuatro quintales si las cifras se refieren únicamente a Venecia, o de 3.1 quintales si se incluye toda la aglomeración urbana. A dos quintales por cabeza, el avituallamiento podría haber alimentado a 300 000 personas. Es muy posible que detrás de las cifras que hemos dado se esconda este último número de posibles consumidores. También es posible que Venecia, ciudad de altos

salarios, consume más que cualquier otra ciudad.

Consideremos otro ejemplo: cierto corresponsal veneciano en Madrid³⁴⁰ se hace eco de una noticia según la cual se pagaría una tasa de dos reales por fanega de trigo (*ch'è come un mezzo staio veneziano*) antes de la molienda del grano en los molinos y *fanno conto di cavar da questa impositione nove milioni d'oro l'anno*. Nueve millones de oro, es decir, nueve millones de ducados (un ducado = 350 maravedís; un real = 35), o sea, 45 millones de fanegas para una población global de 6 000 000 de habitantes, a siete fanegas y media por cabeza, o, digamos, a siete fanegas, ya que la cifra de población es teórica; a 55.50 litros por fanega, nos encontramos con la enorme cifra de 388 litros por persona, lo que demuestra o bien que los cálculos fiscales eran optimistas o bien que los castellanos del año 1621 consumían mucho, en una época en que Castilla no exportaba prácticamente trigo alguno.

Otro ejemplo, también castellano: en 1576³⁴¹ diez pueblos toledanos suman, entre todos, 2 975 vecinos, o sea que cuentan con un número de habitantes que oscila entre los 12 y los 13 000, en su mayor parte campesinos; la producción de cereales que declaran es de 143 000 fanegas (aproximadamente 64 000 quintales). La media por cabeza es de unos cinco quintales, de modo que debe haber un margen que se exporta a las ciudades, sobre todo considerando que el menos cerealero de estos pueblos (puesto que ha empleado en viñedos buena parte de sus tierras) dispone de dos quintales por habitante.

Los datos que a continuación exponemos nos aportan argumentos más convincentes, pero no decisivos. La primera serie de cifras nos la proporcionan las provincias productoras de cereales del reino de Nápoles que dan al Adriático y al golfo de Tarento, es decir, los Abruzos, la provincia de Bari, la Capitanata y la Basilicata, en enero de 1580; la segunda serie

nos la suministra el célebre *Censo de la riqueza territorial e industrial de España en el año 1799*,³⁴² cuyos números nos pueden servir de patrón retrospectivo de referencia y control para el siglo XVI.

Las provincias napolitanas citadas, y que constituyen una importante porción del reino, nos ofrecen sus cifras en un precioso documento de la *Sommaria*; vemos que en aquel invierno de 1579-1580 cuentan con 173 634 *hogares* o familias (siendo 475 727 el total de las del reino)³⁴³ y, según el coeficiente adoptado (4 o 4.5) con un número de habitantes oscilando entre los 700 000 y 760 000. En la recolección se han cosechado, según los censos oficiales, más de 100 000 *carra* de trigo. Como hay que descontar 8 500 *carra* de *tratte* (permisos de exportación) quedan 92 000 *carra* a disposición de la población, o sea alrededor de 1 200 000 quintales actuales y una cuota individual evidentemente inferior a los dos quintales. Y de esa cantidad hay que restar todavía el grano destinado a la siembra del año siguiente. Sin embargo, al mismo tiempo que nos proporciona estas cifras, la *Sommaria* nos dice que el consumo individual es de seis *tomoli* al año, es decir unos 220 kilogramos. ¿Se contradice? No, puesto que *per ordinario, non si revela tutto il grano che effettivamente si raccoglie*, y la *Sommaria* cuenta con este excedente no declarado para completar el abastecimiento necesario.³⁴⁴

Aunque el Censo de 1799 es muy posterior a la época a que nos estamos refiriendo, los porcentajes son casi idénticos a los del siglo XVI. En una España de 10.5 millones de habitantes, la producción de trigo se eleva a 14 500 000 quintales (en números redondos). Si el consumo se iguala con la producción, la parte que le corresponde a cada individuo es, por año, ligeramente inferior a 1.4 quintales. Y si añadimos los restantes cereales y las legumbres secas, habrá que sumar 13 millones de

quintales al total obtenido.³⁴⁵ Al hacerlo, la cifra se duplica, y si bien no todos estos cereales secundarios los utiliza el hombre para su alimento, resulta con todo evidente que nuestro promedio de dos quintales por persona queda prácticamente cubierto o rebasado. Las legumbres secas eran sin duda muy importantes (más de 600 000 quintales)³⁴⁶ ya en el siglo XVI. Los documentos venecianos hablan una y otra vez del drama que representa para algunos pueblos perder, a causa de una repentina tormenta de verano, sus plantas de judías y lentejas. Pero basta ya de cifras de esta especie. Y puesto que estamos bastante seguros de que la cantidad total es cierta, vayamos a las consecuencias:

1. El trigo transportado por vía marítima totaliza, como mucho, un millón de quintales, o sea 0.8% del consumo, lo que representa al mismo tiempo, tanto un enorme tráfico (considerando las posibilidades del siglo) del que pueden depender un millón de personas, como un tráfico insignificante, si se compara con la totalidad de lo consumido. Gino Luzzatto³⁴⁷ tiene razón cuando lo minimiza, y yo también cuando en la primera edición de este libro³⁴⁸ le concedí preeminencia. La dramática crisis del año 1591, sobre la cual volveremos más adelante, hizo arribar a España e Italia, incluida Venecia, entre 100 000 y 200 000 quintales de trigo del Norte, cantidad muy grande si la consideramos en términos de transporte, pero pequeña en relación a lo que se consume cotidianamente. Sin embargo bastó para salvar de la muerte por hambre a ciudades enteras.

Pero antes y después de esta crisis, el Mediterráneo ha vivido siempre y esencialmente de los productos de su propia agricultura. No hay nada aquí que se parezca a lo que ocurre en los Países Bajos con Ámsterdam o, mucho más tarde, en la Inglaterra del libre-cambio. Los universos urbanos no quieren

confiar a los de fuera el cuidado de aprovisionarlos. El “trigo del mar” será un expediente, un último recurso, un alimento para los pobres, pues los ricos prefieren el trigo de las campiñas próximas: en Lisboa, el apreciado trigo de Alentejo;³⁴⁹ en Marsella, el de las llanuras provenzales;³⁵⁰ en Venecia, el trigo *nostrale*. “Se nos está dando ahora —dicen los panaderos de Venecia, en 1601— ciertos trigos traídos de fuera que no dan tan buen resultado como los nuestros”; se están refiriendo al trigo *padoan*, al *trivisan*, al *polesene* y al *friul*.³⁵¹ Y eso que estos trigos *forestieri* proceden, en su mayor parte, del Mediterráneo.

2. La agricultura no sólo asegura al mar interior su vida diaria, sino la posibilidad de exportar sus productos a altos precios, a veces en cantidades limitadas, como el azafrán y el comino, pero otras en grandes cantidades, como en el caso de las llamadas pasas de Corinto, *uve passe*, los vinos de calidad como la malvasía, que continuó siendo el vino más apreciado hasta la aparición del Oporto, el Málaga y el Madera; o los vinos de las islas y vinos de mesa corrientes que un sediento mercado alemán iba a buscar cada año, después de la vendimia, al pie de los Alpes meridionales. Y también aguardiente,³⁵² poco después, por no mencionar el aceite, las frutas del sur, naranjas, limones, y sedas crudas... Estos excedentes se combinan con las exportaciones industriales para compensar las compras de trigo, de pescado seco y azúcar procedentes del Atlántico (además de las de plomo, estaño y cobre del norte), y en una fecha tan tardía como la de 1607, la balanza de pagos entre Venecia y Holanda se inclina todavía a favor de aquella, a decir de los *Cinque Savii*.³⁵³

3. De modo que el Mediterráneo continúa siendo un mundo de campesinos y terratenientes, de estructuras rígidas. Los métodos de cultivo, el equilibrio entre los diferentes cereales o entre los cereales y los magros pastizales, viñas y olivos, estos dos

últimos haciendo rápidos progresos e invadiéndolo todo en Andalucía, Portugal, Castilla y —aún en mayor grado— Venecia, apenas cambian, a no ser bajo fuertes presiones provenientes del mundo exterior. Las demandas de la América colonial llevan a Andalucía a incrementar su producción de aceite y vino. Y no habrá ninguna revolución *interna* hasta la intrusión del maíz, que, al parecer, llegó muy pronto a las provincias vascas y a Marruecos,³⁵⁴ pero que tardó bastante en alcanzar otros lugares. No hizo su aparición en las campiñas venecianas³⁵⁵ antes del 1600, y hasta 1615 en el Tirol del norte.³⁵⁶ La revolución del moral, menos profunda, ha sido más precoz.

4. La tierra continúa siendo la más deseada de las posesiones. Toda campiña, tanto en el Mediterráneo como fuera de él, constituía un confuso laberinto de rentas, *censos*, hipotecas, arrendamientos y alquileres de tierras, con numerosas propiedades sujetas a vínculo, y un continuo ir y venir entre ciudades y campos de dinero prestado y reintegrado. En todas partes se repite monótonamente la misma historia. Contamos con la suficiente evidencia, gracias a estudios recientes, para detectar en las campiñas que rodean a Ginebra³⁵⁷ una articulación de dinero, a corto término, iniciada en el siglo XV, factor decisivo “en una economía de circuito cerrado y perpetuamente jadeante”, donde la usura practicada por los de la ciudad no necesita disimularse (en los países protestantes) bajo la forma de arrendamientos y censos. Un “arbitrista” español del siglo XVI, Miguel Caxa de Leruela,³⁵⁸ señala la natural tendencia a invertir dinero en tierras o viñedos próximos a la ciudad. “Como se vio que 2 000 ducados producían 200 por año, y que el capital se podía rembolsar en seis años, se consideró una inversión interesante.” Muy raramente ofrecen los hombres de negocios o el Estado tan buenos beneficios a los

prestamistas. Así vino la tierra a competir con ellos: la tierra era una garantía sólida y visible (si el campesino no puede pagar los intereses o no devuelve lo prestado se le puede quitar la tierra). Y el prestamista puede ver con sus propios ojos prosperar su dinero en una viña o en una granja. Esta seguridad no tiene precio. Y como la agricultura era la fuente más importante de ingresos que conocía el Mediterráneo, una inmensa cantidad de riqueza dependía de este sector. No hay motivos para dudar de las palabras de Valle de la Cerda en 1618, cuando afirma que, en aquel momento, había en España más de 100 millones de ducados prestados en *ducados a censos*.³⁵⁹

La enorme cantidad de 400 a 600 millones de ducados depositada por los cereales en nuestra balanza puede parecer, a la vez, mucho y poco. Los cereales sólo representan la mitad del *producto* agrícola, si aceptamos los porcentajes recientemente establecidos respecto a la producción agrícola de Francia (bien es cierto que en el siglo XVIII)³⁶⁰ y de España en 1799.³⁶¹ Sería posible hablar —en términos muy generales— de una producción agrícola general con un valor entre los 800 y los 1 200 millones. La estimación está hecha, evidentemente, *muy a la larga*. Los precios del mercado veneciano del que hemos partido son elevados y por lo tanto sólo valen como representativos de la economía de una ciudad rica. En segundo lugar, y lo más importante, no todo el trigo consumido ha pasado por la economía del mercado. De manera que nuestra estimación queda muy en el aire, y es lógico que sea así. Volviendo al ejemplo de los pueblos castellanos de 1576, que citamos anteriormente, deben éstos haber consumido 26 000 quintales de los 60 000 que producen, es decir, algo más de 50%; pero la mitad restante no tiene por qué pasar necesariamente por el mercado, y parte de él va directamente a los graneros de los del diezmo o de los propietarios urbanos. Así

60 o 70% de la producción global del Mediterráneo escapa a la economía de mercado en la que nuestros métodos de *contabilidad* la habían encajado a la fuerza y por las buenas.

6. Este largo porcentaje del producto agrícola que queda fuera del tráfico de la economía monetaria, y en consecuencia, fuera también de la elasticidad relativa que ésta procura, viene a acrecer la falta de flexibilidad de la que era, tanto en el Mediterráneo como fuera de él, la actividad económica predominante. Además, tanto las técnicas como el rendimiento son mediocres. Todavía en el siglo XVIII el trigo que se siembra en Provenza³⁶² da solamente el 5 por 1, y ése es, sin duda, el promedio que se puede encontrar en todas partes. Para obtener sus 120 millones de quintales anuales, el Mediterráneo debe arar y sembrar un mínimo de 24 millones de hectáreas: superficie enorme si uno se detiene a pensar que estos 24 millones anuales suponen en un sistema de rotación bianual la disponibilidad de 48 millones de hectáreas, la mitad de las cuales reposan mientras las otras fructifican. Y en 1600 Francia sólo dispone de un total de superficie laborable de 32 millones de hectáreas.³⁶³

Estos cálculos son muy aproximativos y las cifras resultantes muy poco seguras, pues el trigo (y los demás cereales) no en todos los lugares se cultiva según el sistema de rotación bianual. Hay tierras que sólo se siembran cada tres o cuatro, o incluso diez años. Aunque, por otra parte, también hay campos que producen más del cinco por uno.

En Chipre, donde sólo se cultiva una vigésima parte de la totalidad de su suelo, el trigo da el 6 por 1 y la cebada el 8 por 1.³⁶⁴ En Apulia, en las nuevas tierras que resultan del abandono de la vida pastoral, el grano da el 15, y hasta el 20, por 1. Pero es la excepción.³⁶⁵ Además hay que contar las malas cosechas y las catástrofes. Los accidentes climáticos son los que mandan, y el trabajo de los hombres, por muy tenaz que sea, no puede

conjurar su peligrosidad. De modo que la agricultura no es elástica. Las cifras de importaciones agrícolas que conocemos, y que cuando componen series muy largas, mantienen una cierta correlación con la producción, muestran por lo general un nivel constante, sea cuando se trata de la lana exportada de España a Italia, o bien cuando se trata del trigo y la seda de Sicilia enviados a los mercados exteriores,³⁶⁶ representado gráficamente, y muy *grosso modo*, por líneas paralelas al eje de las abscisas.

Era posible a veces algún progreso. Técnicamente considerada, la sustitución, en Castilla, de los bueyes por las mulas,³⁶⁷ como animales de tiro, trae consigo una aceleración del laboreo de las tierras, que ahora se pueden arar más veces, y en consecuencia, producen más grano. Pero esta sustitución ha sido muy imperfecta. El arado del Norte hace su aparición en el siglo XVI, en Languedoc,³⁶⁸ pero el papel que allí representa es más bien modesto; y también se emplea, sin duda, en la Italia septentrional.³⁶⁹ Pero el arado clásico continúa siendo el útil dominante: un instrumento que no voltea adecuadamente la tierra ni permite una buena ventilación de los suelos.

Ya hemos hablado antes de las bonificaciones,³⁷⁰ auténticas conquistas y mejoras considerables. Es indudable que durante el siglo XV, cuando la población era pequeña, los campesinos del área mediterránea han podido contar con tierras nuevas. Se ha producido una expansión, o mejor dicho, una recuperación de la prosperidad de otros tiempos, la que reinaba en el siglo XIII. Ruggiero Romano tiene razón cuando sostiene que una revolución agrícola ha precedido y sustentado todos los movimientos de expansión del siglo XVI. Pero este impulso hacia delante se ve finalmente detenido a causa de la específica falta de elasticidad de la agricultura, y lo hace exactamente del mismo modo —en las mismas condiciones— que en el siglo XIII. Todas estas tierras nuevas rinden, por lo general, poco. El número de bocas por alimentar aumenta más rápidamente que el alimento, y ya se deja ver la lógica de los argumentos que más tarde presentará Malthus.

El siglo cambia íntegramente de signo quizá hacia 1550, y más ciertamente a la altura del 1580. Se inicia una crisis latente en el mismo momento que se acelera la circulación de la plata (digamos circulación; evitemos por el momento el empleo de la expresión *revolución de la plata*). Historiadores especializados en

España se inclinan a pensar que las inversiones agrícolas tropiezan, tarde o temprano, con dificultades: a los campesinos comienza a resultarles más difícil encontrar crédito, los acreedores que no cobran se apoderan de las propiedades³⁷¹ e, incluso, los grandes terratenientes se ven afectados por la crisis financiera de los años 1575-1579,³⁷² cuando, como luego veremos, los genoveses dejaron repercutir las propias pérdidas sobre quienes les prestaban el dinero. Estas explicaciones y las que sugiere el análisis del caso del Languedoc³⁷³ son posibles y válidas. Pero la explicación básica es la de la falta de elasticidad de la producción agrícola, metida ahora en un callejón sin salida. Esta situación en punto muerto ocasionará la *refeudalización* del siglo XVII, o lo que es lo mismo, una revolución agrícola al revés.

Un balance industrial

Hablando de la Europa de comienzos del siglo XVII, John U. Nef³⁷⁴ sugiere que en su población de 70 millones de habitantes debía haber unos dos o tres millones de artesanos. Un número semejante se podría dar sin duda para ese universo de también 60 o 70 millones de personas que es nuestro Mediterráneo. Si las ciudades representan más o menos 10% de la población total, es decir, cuentan con un número global de habitantes que oscila entre los seis y siete millones, es imposible que entre ellos haya dos o tres millones de artesanos, o dicho con otras palabras, que uno o dos de cada tres de sus habitantes lo sea. Pero en el caso particular de Venecia comprobamos, si hacemos los cálculos, que ésa era la proporción. Veamos: 3 000 obreros en el Arsenal³⁷⁵ más 5 000 *lanaioli*³⁷⁶ y 5 000 *setaioli*,³⁷⁷ suman 13 000 artesanos, a los que hay que añadir sus familias: en total,

50 000 personas; y la ciudad tiene en esos momentos 140 000 habitantes. Y no hemos incluido los artesanos de los múltiples arsenales privados de los que conocemos nombres y actividades;³⁷⁸ tampoco hemos contado el numeroso grupo de los albañiles, los *muratori*: los hay en enorme cantidad en una ciudad que no cesa de construir y reconstruir, ni de remplazar la madera por el ladrillo y la piedra, y que constantemente se debe preocupar de dragar sus *rii*, tan propicios al encenagamiento. Y podríamos incluir los tundidores de paños de Mestre,³⁷⁹ que está junto a Venecia. Y más allá, el personal de los molinos que muelen el grano para ella o trituran los trapos de los que se hará el papel o que sierran las tablas y tablones que necesita la ciudad. También se podrían incluir los caldereros, los herreros, los orfebres, los especialistas de las refinerías de azúcar, los vidrieros de Murano, los talladores de la piedra y los obreros que trabajan el cuero,³⁸⁰ estos últimos en la Giudecca. Y aún podríamos incluir otros más, por no mencionar a los impresores: la Venecia del siglo XVI produce una parte muy importante de la totalidad de los libros impresos en Europa.³⁸¹

Podemos aceptar, quizá, la cifra dada por John U. Nef, si aclaramos que se trata de dos o tres millones de personas en las que están incluidos todos aquellos que *viven* gracias a la actividad artesanal: maestros, obreros, mujeres y niños, es decir, tanto los activos como los no activos en ella. Ése es el modo de hacer los cálculos cuando se trata de Venecia: 20 000 personas —se decía comúnmente a finales de siglo— viven del trabajo múltiple que brinda la lana.³⁸²

Conviene añadir a esta cifra global la masa de artesanos rurales. No hay pueblo, por modestas que sean sus actividades, que no cuente con artesanos propios, o que carezca de sus actividades industriales menores. Pero éste es un terreno en el que al historiador cuantitativo se le escapa todo o casi todo.

Además, si este historiador ha cedido a los hábitos adquiridos, tendrá tendencia a subestimar el trabajo oscuro y sin embargo decisivo de los distritos rurales pobres, muchas veces, el único modo de tener acceso a las preciosas circulaciones monetarias. Hasta hace muy poco, el historiógrafo se ha sentido exclusivamente atraído por la nobleza de las profesiones urbanas, pero los oficios rurales habían existido desde siempre en Aragón, en los Pirineos, en torno de Segovia,³⁸³ en algunos humildísimos pueblos de Castilla³⁸⁴ y León³⁸⁵ y en el entorno rural de Valencia.³⁸⁶ Su presencia es evidente en los alrededores de Génova.³⁸⁷ Los pueblos que rodean a Alepo³⁸⁸ trabajan la seda y el algodón. De hecho, no hay una sola ciudad que no haga surgir, más o menos próximas a ella, las industrias que necesita y que, por falta de espacio, materias primas o fuerza motriz no puede instalar dentro de sus muros. Eso explica todas esas fraguas, esos molinos e industrias papeleras en las montañas a espaldas de Génova; y también las múltiples minas, fraguas y fábricas de pólvora diseminadas por el reino de Nápoles y particularmente en las proximidades de Stilo, en Calabria;³⁸⁹ eso explica la serrería sobre el Adigio, a las mismas puertas de Verona,³⁹⁰ donde los barcos que transportan troncos y tablones se detienen gustosos, por ser un sitio ideal para el contrabando; y todos esos molinos que muelen el trigo que nutre la ciudad vecina (más de 80 en los alrededores de Venecia) y las hileras de molinos a orillas del Tajo y río abajo de Talavera de la Reina³⁹¹ o, al otro extremo del Mediterráneo, los treinta molinos de viento que son visibles desde la ciudad de Candía.³⁹² El Languedoc cuenta con sus industrias urbanas, pero en los Cévennes y en el Macizo Central encontramos muchos pueblos industriales.³⁹³ Y lo mismo ocurre dentro de un amplio radio en torno de Lyon:³⁹⁴ la ciudad vive de ese trabajo barato de las campiñas próximas y lejanas.

Es probable, sin embargo, que las industrias rurales del Mediterráneo nunca han llegado a alcanzar nada que se pareciese a la importancia que ya habían adquirido en Inglaterra (la manufactura de cariseas) o en la Europa del Norte; nunca toman la forma de vastos archipiélagos rurales, controlados a distancia por los mercaderes urbanos, como era frecuente en la Francia del siglo XVIII.³⁹⁵ Creo incluso que la constelación de industrias rurales en torno de Lyon, en el siglo XVI, no encuentra equivalente en el Mediterráneo, o al menos no nos consta por evidencia alguna. Si la observación es correcta puede probar dos cosas: primera, que las campiñas del Mediterráneo poseen un equilibrio interior superior al de buena parte de las zonas rurales del Norte (el cual es sin duda posible porque la viña y el olivo son con frecuencia el equivalente de las industrias rurales de los países septentrionales.³⁹⁶ la arboricultura reequilibra los presupuestos campesinos); y, segunda: la industria urbana de las ciudades grandes y medianas es capaz de cubrir, en cuanto a lo esencial, los requerimientos de un inmenso mercado. Pero a finales del siglo XVI y comienzos del XVII, nueve veces de cada 10 la industria preferirá instalarse en una ciudad pequeña o en un pueblo en vez de hacerlo en una ciudad grande.³⁹⁷ Este movimiento subraya las realidades y virtualidades rurales y semirurales ya presentes al comenzar el siglo XVII: cuando Murat toma posesión del reino de Nápoles, viste a su ejército (con la intención de no tener que recurrir al costoso paño rojo inglés) con el paño negro campesino, el mismo que usaba la gente de campo.³⁹⁸

Si aceptamos estas proporciones que acabamos de vislumbrar, deberemos considerar la posibilidad de que la industria rural del siglo XVI sea capaz de soportar una comparación en plano de igualdad con la industria urbana, en lo referente al número de personas que requiere, si no en la calidad

o en el total de ingresos. No hay nada que lo demuestre, pero tampoco nada que lo contradiga. La totalidad de la comunidad manufacturera al servicio de la economía del mercado mediterráneo debe haberse elevado a un máximo de tres millones de personas pertenecientes al medio rural y otros tres millones pertenecientes a las clases pobres de la ciudad. De ellos, podemos calcular que 1 500 000 constituían el elemento activo. Supongamos que su salario medio fuese equivalente al de los mineros de las minas de cobre que Venecia poseía en Agordo,³⁹⁹ o sea, 15 *soldi* diarios o 20 ducados al año (no se trabaja los festivos, pero se cobra al día); esto nos da un total de unos 30 millones de ducados en salarios. La cifra es, probablemente, baja, pues los salarios que paga la ciudad son bastante más altos (precisamente a causa de estos salarios excesivamente elevados se hundió más de una industria urbana). En Venecia, a finales de siglo, el artesano del *Arte della Lana* cobra 144 ducados al año y aún pide más.⁴⁰⁰ De modo que nuestra cifra debería, o al menos podría, elevarse hasta los 40 o 50 millones. Salto final, prácticamente en el vacío: si consideramos el valor de la producción industrial como el triple o cuádruple de la suma total pagada en salarios, llegaremos a una cifra global máxima de 200 millones.⁴⁰¹ Aun cuando hubiésemos de aumentar esta cifra, seguirá quedando todavía muy lejos de los 860 o 1 200 millones atribuidos *teóricamente* a la agricultura. ¿Nos puede sorprender que, en las discusiones del Mercado Común, hayan podido decir los expertos que la comercialización de la carne constituye hoy la mayor industria del mundo?

En cuanto a la industria del siglo XVI, la masa de sus productos era más frecuentemente absorbida en la economía del mercado que los cereales, el aceite y el vino, aunque también aquí se daba un elevado grado de autosuficiencia. Pero ésta tendía a disminuir. Thomas Platter⁴⁰² nota a propósito de Uzés,

en 1597: “Cada familia hila su lana en casa y la lleva luego a tejer y teñir, para emplearla en diferentes usos. Utilizan tornos de hilar como nosotros (en Basilea; Thomas Platter estaba estudiando medicina en Montpellier), y no se ve nunca una rueca, pues sólo los pobres hilan cáñamo. Esas telas las compran también los mercaderes y se venden más baratas que las hiladas a mano”. Apostaríamos que la expansión de la industria textil y de la venta de tejidos encuentra sus causas tanto en el aumento demográfico como en la concentración de talleres y en un probable declinar de la autarquía.

El Verlagssystem y la expansión de las industrias urbanas

A partir de 1520-1540 ha comenzado en el Mediterráneo un decisivo periodo de expansión de las industrias urbanas; es una segunda racha del capitalismo que afecta al mismo tiempo el Mediterráneo y Europa. La “primera Revolución Industrial”, de la que John U. Nef hace a Inglaterra protagonista única a partir de 1540,⁴⁰³ o la expansión del “gran capitalismo industrial”, que J. Hartung⁴⁰⁴ señala hace ya mucho en la Alemania posterior a 1550,⁴⁰⁵ son *grosso modo*, dada su insuficiente diferenciación, acontecimientos representativos de aquella Europa y de aquella totalidad mediterránea. Estudios futuros demostrarán probablemente que vinieron a compensar el reflujó terriblemente brutal que más tarde o más temprano había de cercenar la expansión del siglo XVI. Cuando el capitalismo mercantil hubo declinado, tomó el relevo un capitalismo industrial que sólo iba a actualizar todas sus potencias en la posterior etapa *metálica* del siglo. En todas partes, la industria compensaba la recesión.

Y casi en todas partes (allí donde la observación es posible)

esta industria es de tipo capitalista, conforme al modelo habitual del *Verlagssystem*⁴⁰⁶ de los historiadores alemanes, expresión que yo traduciría por *sistema de anticipos*: el mercader, el emprendedor o *Verleger* proporciona al artesano la mercancía que ha de trabajar y le paga un salario. Este sistema no data del siglo XVI, pero durante este periodo llega a lugares donde no era conocido (como parece ser el caso de Castilla) o por donde todavía era poco practicado (como en Venecia). Dondequiera que hace acto de presencia lesiona las corporaciones artesanales, *arti* italianos o gremios españoles, y beneficia a los mercaderes que financian el lento proceso de la producción y se quedan con los beneficios de las ventas y exportaciones. El papel de estos mercaderes *qui faciunt laborare* es todavía más decisivo en el proceso —relativamente reciente— de la seda que en el más antiguo de la fabricación de los tejidos de lana. La concentración de los telares resultaba muy visible en los talleres grandes, por ejemplo, en Génova, aunque nadie hizo, aparentemente, ningún intento de poner fin a dicha concentración;⁴⁰⁷ también era evidente en Venecia, pero allí suscitó protestas inmediatas y la intervención del Estado. La Ley del 12 de diciembre de 1497 había prohibido a todo tejedor de la seda tener más de seis *tellari* a su servicio.⁴⁰⁸ La cuestión se replantea en 1559, cuando se comprueba que “la avidez de ciertas personas, que tienen funcionando 20 ó 25 telares, está causando evidentes perjuicios a otros”.⁴⁰⁹

De modo que el mercader adelantaba las materias primas y el dinero de los salarios, y se reservaba la comercialización de los productos. El más nimio detalle resulta significativo y nos consiente reconstruir, por medio de él, la totalidad del sistema. Por ejemplo: encontramos en Venecia, durante el invierno del 1530, a Rodrigo Nino,⁴¹⁰ embajador de Carlos V, a quien su señor ha encomendado la tarea de comprar sedas: damascos

verdes, azules, rojos y carmesíes. Nino dice que enviará algunas muestras y que discutirá los precios, pero que, en cualquier caso, hay que adelantar 1 000 ducados al hacer el pedido, pagándose el resto de la cantidad establecida una vez que el trabajo esté terminado. El tejedor, en efecto, debe comprar la seda al mercader que la hace venir en madejas de Turquía, y trabajarla a sus expensas. En este caso, el comprador hace las veces de mercader, y a él le corresponde entonces adelantar en forma de dinero la materia prima. En Cattaro, en agosto de 1599, ocurre un pequeño incidente que nos habla con mayor claridad.⁴¹¹ En este rincón perdido en el mar, los *filatogi* se dedican a trabajar la seda cruda que compran directamente, contraviniendo con ello una ley de 1547 que prohibía trabajar *per conto suo* a los hilanderos. El senado decide restablecer el orden: de ahora en adelante los *filatogi* hilarán las sedas de los mercaderes a fin de que éstos no se vean obligados a comprar las hilaturas a los precios que les dé la gana imponer a estos *filatogi* demasiado independientes. La transparencia de este ejemplo es cristalina. Otras imágenes: un artesano de Génova dice, testimoniando acerca de otro,⁴¹² en 1582: “Sí, sabe muy bien lo que dice por haber sido compañero de trabajo de Agostino Costa, *filatore*, y por haber visto muchas veces en el taller del dicho Agostino al dicho Battista Montorio [el mercader], que le traía la seda cruda y se llevaba las sedas terminadas”. Diez años más tarde, en España, en Segovia, con ocasión de la llegada, en 1570, de la reina Ana (la última esposa de Felipe II) se organiza el desfile de los gremios; en cabeza van los obreros de la Moneda, luego los “tratantes en lana” y a continuación “los fabricantes de paños, a quienes el vulgo llaman impropriamente mercaderes —dice un historiador del siglo XVII—, cuando en realidad son unos verdaderos padres de familia que, en sus casas o fuera de ellas proporcionan a mucha gente el modo de ganarse el pan (a veces a doscientas o trescientas personas), fabricándose así por obra de

tantas manos una gran variedad de paños muy finos...”⁴¹³

El sistema resulta próspero

No sólo debemos considerar el papel predominante del mercader, sino también el éxito económico del sistema y la resistencia que será capaz de ofrecer cuando las circunstancias dejen de serle favorables. El sistema condujo a la concentración y expansión de la industria, a una división más racional del trabajo y a un incremento de la producción. Esto es lo que evidencian ciudades tan apartadas entre sí como lo son Segovia, Córdoba, Toledo, Venecia, y, naturalmente, Génova. Su vitalidad a finales de siglo contrasta con ciertos centros industriales al antiguo estilo, como es el caso de Florencia, donde el antiguo arte de los paños de lujo y de la seda da no pocas muestras de esclerosis y *mezquindad*. ¿Nos encontramos ante un problema de estructura? Si es así, nuestros argumentos se habrán enriquecido de golpe con la aportación de un elemento de interés excepcional, como sostiene cierto avisado historiador.⁴¹⁴ O bien —razón obvia que nos viene a la mente *a priori*— Venecia ha resultado víctima del alto coste de vida que impera en ella. Y más que cualquier otra ciudad (si exceptuamos Génova) resulta afectada por la llegada de los metales preciosos y la aguda alza de precios que produjeron. Y además la banca y la tierra, que hacen la competencia a las *arti*, a las cuales, en una Europa desgarrada por la guerra, les es muy difícil —excepto en el caso de España— encontrar quien compre sus productos de lujo. Cualesquiera que fuesen las razones, es evidente que a partir del año 1580 comienza el declinar de la actividad industrial de Florencia.

En cambio, las demás ciudades, y Venecia en particular,

continuarán hasta el siglo próximo su impulso ascendente. Todo ha contribuido a ello, la abundancia de la mano de obra y las nuevas técnicas, entre otros factores. Los paños de Venecia son de mediana calidad, manufacturados con lana española de segunda clase, y adaptados a los gustos de sus clientes del Levante, que continúa siendo su principal cliente; del mismo modo los paños de Segovia, las sedas de Toledo y Córdoba se adecuan a los requerimientos del mercado español y del americano. A esto hay que añadir las características de los *hombres nuevos* que controlan la producción en esta época. En Venecia, al menos, estos empresarios son, por lo general, extranjeros, y un buen día, después de quince o veinte años de leales servicios, solicitan de la señoría el derecho de ciudadanía que, en su opinión, se han ganado ampliamente en virtud de haber fabricado cientos y miles de piezas de paño.⁴¹⁵ En suma, han entrado en juego muchos elementos nuevos: novedades en las instalaciones, novedades en los métodos, y hombres nuevos tanto a nivel empresarial como artesanal. Nada más móvil que la mano de obra industrial.

Una mano de obra itinerante

La comunidad artesana del siglo XVI está compuesta por gente procedente de los más diversos lugares, y sólo muy raramente es autóctona. Los gremios florentinos empleaban, ya en el siglo XIV, obreros de Flandes y Brabante.⁴¹⁶ En el siglo XVI, los lugares de procedencia de los aprendices del *Arte della Lana*, en Florencia, se inscriben en una amplia área de reclutamiento que, como ya hemos dicho, rebasa los límites de la Toscana.⁴¹⁷ En Verona, que ha obtenido de la señoría de Venecia el derecho de la fabricación de los *velluti neri*, había, en 1561, 25 maestros;⁴¹⁸

ni uno solo de ellos es veneciano (algo que la señoría no habría tolerado); 14 son de Génova, tres de Mantua, dos de Verona, dos de Brescia, uno de Vicenza y uno de Ferrara. En cuanto a los mercaderes *che li fanno lavorare*, sólo son cuatro, dos de Verona y dos de Génova. Consideremos estos ejemplos citados como un pequeño tragaluz abierto sobre la movilidad de la vida artesanal y mercantil.

También Brescia nos ofrece el mismo espectáculo: el *Arte della Ferrarezza*, que manufacturaba armaduras, armas blancas y arcabuces, no cesaba de dilatarse o contraerse de acuerdo con las circunstancias, perdiendo sus obreros en beneficio de las ciudades vecinas, y recuperándolos más tarde... para volverlos a perder de nuevo. Y así sucesivamente. A finales de siglo, y por iniciativa de Francesco Molino,⁴¹⁹ nuevo *Capitano* de la ciudad, recupera ésta uno de sus maestros armeros que se había marchado a Saluzzo llevándose consigo mucho *lavoranti*; también se recuperan obreros que estaban en Pistoia y Milán (31 a expensas de esta última ciudad) y el número de *botteghe* de estos maestros sube inmediatamente a 23. A continuación se produce una nueva crisis a causa de las dificultades que encuentran para aprovisionarse de hierro y porque el número de mercaderes es escaso: harían falta uno o dos más.

La industria depende de los mercaderes, es decir, de sus capitales: en la primavera de 1610,⁴²⁰ Tommaso Contarini, en viaje a Inglaterra, adonde se dirige como embajador de Venecia, hace un primer alto en Verona, y luego, en su camino hacia Trento, pasa por Roveretto. Cuál no sería su sorpresa al encontrar en esta pequeña localidad un activo *negocio delle sede*, que ocupa a un buen número de *filatogi*, y más de 300 *telleri che lavorano ormesini*: estos obreros se habían marchado poco antes de Verona. Cuatro años más tarde, en mayo de 1614, la señoría de Venecia acepta⁴²¹ la singular proposición que a continuación

referimos: de una persona que mantiene el anónimo, y que se ofrece a dar a la justicia los nombres de los obreros y maestros de importantes sectores de la industria y en particular del Arte de la Seda *che intendono partire*, obtendrá a cambio de este servicio la libertad de un *bandito*, que estaba en la cárcel. Y, por la misma época, Venecia amenaza con represalias sobre sus personas y sus bienes a todo obrero o maestro de sus refinerías de azúcar (*pratico o professore di raffinare zuccari*) que se marche de la ciudad para ir a ejercer su oficio en otro lugar.⁴²²

Estos viajes o fugas de los artesanos obedecían a la coyuntura. Una mano de obra desplazándose a distancias más o menos largas respondía constantemente a las oscilaciones de la demanda. Este movimiento que va de las ciudades grandes a las medianas o a las pequeñas será moneda corriente a finales del siglo XVI. Y en un área más extensa contamos con el ejemplo de la difusión de la industria de la seda por toda Europa durante el siglo XV y a lo largo del siglo XVI. En la Italia del siglo XVII se produce la expansión de la industria de la seda en el *Mezzogiorno*, que conoce así una segunda juventud industrial. Pero en la década de 1630⁴²³ cesa de golpe esta prosperidad: la fortuna sonríe ahora a las pequeñas ciudades del norte, que sustituyen a las ciudades meridionales en el trabajo de la seda. Este cambio brusco habrá de ir inevitablemente acompañado de emigración artesana.

Movimientos generales y movimientos locales

No podemos saber *a priori* si todas estas actividades en rápida evolución admiten los mismos ritmos de conjunto. Es posible, aunque a condición de imaginar que existían compensaciones y excepciones. En realidad, el conjunto de estas actividades

continúa siendo un misterio para nosotros. En lo concerniente a las industrias textiles —las más importantes junto o inmediatamente después de las de la construcción, pero en modo alguno las únicas— contamos con una evidencia de carácter comprensivo, dado que conocemos la cantidad de alumbre que se exportaba a partir de España y de los Estados pontificios, y en consecuencia, las cantidades totales de este mordiente, indispensable para el teñido de los tejidos, o mejor dicho, para la preparación del tinte. Es una guía infalible, y su respuesta, clara: las oscilaciones son las de la coyuntura general, alcanzando su nivel más alto entre 1590 y 1602.⁴²⁴ Pero queda por saber si todas las industrias obedecen a estos ritmos generales (lo que es posible e incluso probable). Los historiadores ansiosos de señalar las conexiones entre la actividad industrial y las demandas de los mercaderes⁴²⁵ nos han instado a que así lo creamos, a que consideremos a los mercaderes como los directores de escena. Pero aceptemos que a la corta o a la larga se deben haber producido excepciones, pues la industria también podía ser una forma de compensación o de sustitución. La industria de la construcción, por ejemplo, podía ir *a veces* a contracorriente de estos movimientos de conjunto.⁴²⁶ Y comenzamos a contar con evidencias de primera mano de que se producen peculiares coyunturas locales. Conocemos, por ejemplo, unas cuantas curvas de la producción textil. Lo curioso del caso es que, cualquiera que sea la fecha, se parecen mucho unas a otras. Todas las curvas de expansión industrial siguen una trayectoria de flecha: suben derechas y, una vez alcanzado el punto más alto, se lanzan hacia abajo tan dramáticamente como ascendieron. En Hondschoote⁴²⁷ la curva de la producción de estameñas sigue la trayectoria de un cohete: sube casi verticalmente y, en determinado momento, se precipita hacia abajo; en Leyde la producción textil sigue una doble curva

claramente discernible; en Venecia (según Pietro Sardella⁴²⁸ y Domenico Sella)⁴²⁹ toma la forma clásica de parábola. En Florencia las cifras que poseemos se ordenan, pese a su insuficiencia, en una curva análoga.⁴³⁰ En Mantua,⁴³¹ ejemplo menor, se confirma la regla; y es probable en el caso de las industrias laneras de Brescia y del Val Camónica.⁴³² Resulta evidente en Segovia, Córdoba, Toledo⁴³³ y Cuenca... ¿Será una regla general?

En todo caso, parece suceder lo mismo incluso en las industrias más modestas. Venecia, por ejemplo, puso especial empeño en eliminar toda suerte de competencia en la costa este del Adriático, tanto si se trataba de navíos como de manufacturas o comercio; aunque no siempre lo consiguió. Las *galere da mercato* y otras naves procedentes de Venecia tenían por costumbre hacer escala en el pequeño puerto de Pola, en Istria, para completar allí sus tripulaciones, sus remeros y sus provisiones. Y a estos hombres ya embarcados o a punto de hacerlo, Pola les resultó el mercado mejor provisto de tejidos fabricados a partir de la lana ordinaria de las islas, esas *rascie y grigie* de las que ya hemos hablado,⁴³⁴ provenientes de las zonas del interior de Istria y Dalmacia. Hacia 1512 estos tejidos hacen acto de presencia en las ferias del *Sottovento*, Sinigaglia, Recanati y Lanciano, donde se hacen tan populares que Pola acaba quedándose sin la que había sido su mercancía habitual y característica. La situación se prolongará unos 10 o 15 años, hasta el día en que, hacia 1525, la señoría intervenga para restablecer el orden. En el intervalo ha habido tiempo suficiente para que se haya producido una expansión y un descenso.

También en el Imperio otomano se pueden descubrir movimientos análogos. Su industria estaba, por lo general, en manos de los inmigrados, cautivos cristianos que, en Constantinopla y demás lugares del imperio, se convierten casi

siempre en maestros⁴³⁵ y fabrican paños preciosos;⁴³⁶ y, en mayor grado aún en las de artesanos judíos. Estos últimos habían introducido la industria de paños en Constantinopla y Salónica.⁴³⁷ Sabemos que en Salónica la producción de paños de algodón comenzó a declinar a partir de 1564, y que los rabinos, verdaderos amos de la comunidad judía, tomaron múltiples medidas, encaminadas a evitar la decadencia (prohibición de poder comprar lana libremente, obligación de vestirse con productos fabricados en la ciudad...). Los datos que poseemos nos permiten fijar alrededor del 1564 el punto más alto de la producción. Y nos lo confirma Safedo, capital de Galilea, pequeña ciudad a orillas del lago Tiberiades, que, gracias a los inmigrantes judíos y a los telares que trajeron consigo,⁴³⁸ conocerá una rápida prosperidad lanera de 1520 a 1560-1580. En 1536, escribe un viajero: “La industria textil prospera de día en día. Se dice que este año se han fabricado en Safed más de 15 000 cariseas, sin contar otros tejidos menos ligeros. Algunos son de tan buena calidad como los de Venecia. Todo aquel que se ocupa, hombre o mujer, de una tarea que tenga que ver con la lana, se gana muy bien la vida... Yo he comprado algunas pocas cariseas y otros tejidos y los he revendido con buenos beneficios...” La fiscalización turca nos confirma la prosperidad de la pequeña ciudad: en 1525-1526, los tintoreros pagan un impuesto de 300 aspros; hacia 1533 ha subido a 1 000, y en 1555-1556 hay cuatro tintorerías que han de pagar 2 236 aspros. Se inicia muy poco después de esta última fecha la decadencia, de modo que, en líneas generales, hay coincidencia entre el declinar de Safed y la crisis de Salónica. En 1584 los judíos abandonan Safed, y la industria sufre un inmediato colapso (en 1587 se cierra un taller de impresión que había sido fundado diez años antes). Y a la altura de 1602 no queda en el lugar una sola manufactura.

Este testimonio es una evidencia más que añadir al probable proceso de pauperización que afecta las comunidades judías del Próximo Oriente, como un índice de la salud general del Imperio otomano después de transcurrida la primera mitad del siglo. Entre las circunstancias causantes de esta decadencia podemos incluir el hecho de la dificultad cada vez mayor de proveerse de lana, y la llegada, durante la década de 1580, de los tejidos ingleses traídos directamente al Levante por barcos ingleses. También hay que tener en cuenta la expansión de la industria italiana, y, en mayor grado, la crisis monetaria y económica que va a sumergir al Imperio otomano en los infortunios en cadena que provoca la inflación.⁴³⁹

En todo caso, los vértices de las curvas de la actividad industrial tienen su propio y particular interés. Y nos permiten descubrir:

1. Que entre 1520 y 1540 comienza casi en todas partes un periodo de expansión general;

2. Que los vértices de las curvas ocurren hacia 1564, 1580 y 1600.

3. Que, si bien la industria no es todavía esa potencia sin rival que llevaba camino de ser en el siglo XVIII y que definitivamente será en el XIX, posee ya una vivacidad excepcional. Su progreso es veloz.

4. Que su declinar es tan espectacular y relativamente más fácil de observar que el tiempo del impulso ascendente. En Venecia, por ejemplo, parece ser que la industria de la lana se inició triunfalmente hacia 1458;⁴⁴⁰ que se produjo un evidente marasmo hacia 1506⁴⁴¹ —al menos en el territorio continental—, y que, a partir de 1520,⁴⁴² tuvo lugar una recuperación que conocería una larga vida, pues sólo a la altura de los años 1600-1610 se observan los síntomas del agotamiento de este enorme

impulso,⁴⁴³ precisamente en el mismo momento en que se inicia —1604— el periodo de expansión de las industrias textiles en los Países Bajos protestantes.⁴⁴⁴

Expansiones y decadencias se responden en el espacio entre lugares que con frecuencia pueden estar muy lejos unos de otros. La industria —o mejor aún, la pre-industria— está sometida a un continuo ir y venir; se convierte en el espacio de un continuo *new deal*, de una incesante redistribución de las cartas. Cuando se ha jugado una mano, vuelve a comenzar el juego. El perdedor puede tener suerte en la próxima partida, y Venecia parece probarlo. Pero el último llegado a la mesa de juego será siempre el favorito. La victoria de las nuevas ciudades de Italia y España, en el siglo XVI, así lo prueba. Y la victoria del Norte, en el siglo XVII, sea cual fuere la antigüedad de las actividades textiles en la encrucijada de los Países Bajos, es la de un joven rival.

Las industrias surgen por todas partes instalándose en cualquier lugar, incluso en ciudades tan humildes que ningún historiador habría podido sospechar previamente que tal cosa pudiese ocurrir; y también en ciudades tenidas siempre por ociosas, ciudades que, como Nápoles, caldea el sol.⁴⁴⁵ Son como innumerables pequeños fuegos, encendidos en una vasta llanura de hierba seca.⁴⁴⁶ Son fuegos que se propagan fácilmente o que a veces se apagan, para reavivarse más allá. Un golpe de viento en una determinada dirección y la llama prende en hierbas intactas hasta el momento. Y todavía hoy, en 1966, sucede, con frecuencia, lo mismo.⁴⁴⁷

El volumen de las transacciones comerciales

El comercio es una actividad múltiple que escapa a cualquier

control o cálculo. *Comercio* puede ser la fruta que una campesina vende en el mercado o el vaso de vino que se toma un pobre a la puerta de la bodega de un rico (pues los ricos practican con frecuencia este tipo de comercialización al por menor), o los tráficos de las *galere da mercato* en Venecia, o los de la *Casa de la Contratación* en Sevilla. Es inmensa la cantidad de actividades que puede abarcar. Además no todo está comercializado en el siglo XVI, sino muy al contrario. La economía de mercado es sólo una fracción de la vida económica, que se ve desbordada en todas partes por formas más primitivas, como lo son el trueque y la autarquía. Si se acepta la definición⁴⁴⁸ de que el comercio es el estadio final del proceso de producción, o, dicho con otras palabras, si se acepta que añade un valor suplementario a las mercancías que mueve, se habrá de reconocer que esta plusvalía, y especialmente el beneficio, resultan difíciles de calcular, incluso cuando se trata de un caso del que —aparentemente— estamos bien informados. Por los años de la década de 1560 llegaban anualmente a Europa unos 20 000 quintales de pimienta, procedentes de la India e Insulindia. En Calicut se podía comprar la pimienta a cinco *cruzados* el quintal ligero (unos 50 kilogramos), y se vendía en Lisboa a más de 64, es decir, a más de 12 veces el precio de compra. Pero es evidente que no es el mismo individuo quien hace la compra y quien se beneficia más tarde de la venta: los gastos de transporte, los impuestos y los riesgos de la operación eran tan grandes y complejos que no podemos saber con mediana seguridad cuántos de esos 1 300 000 *cruzados* que se obtenían al vender el producto iban a parar a la bolsa del mercader.

Más aún: la mercancía no es sino una de las múltiples ocupaciones del *mercader* del siglo XVI; así nos lo demuestran sus libros, y, mejor aún, los interminables balances de quiebra. Todas las operaciones y especulaciones aparecen entremezcladas:

compras de tierras o casas, inversiones en empresas industriales, actividades bancarias, seguros marítimos, loterías,⁴⁴⁹ rentas urbanas y rurales, cría de ganado, anticipos de los *Monti di Pietà*, especulación con los cambios... Auténticas transacciones de mercancías aparecen anotadas junto con las transacciones ficticias del dinero. La importancia de lo ficticio y todas sus posibles sofisticaciones no cesa de aumentar en la misma medida que el mercader es importante, y según transcurren los años, relativamente prósperos, de finales del siglo XVI. Era cosa sabida que se podían resolver las operaciones mercantiles en las ferias de un modo casi *milagroso*. Hablando de las ferias de Lyon, dice De Rubis en 1550: “a veces se paga... sin desembolsar una sola moneda, un millón de libras en una mañana”.⁴⁵⁰ Cincuenta años más tarde, Giovan Battista Pereti, que lleva el *giornale* de cambios del Banco de Rialto, explica en un informe a la señoría de Venecia que en cada feria de Plasencia se negocia por valor de tres o cuatro millones de escudos y que, la mayor parte de las veces, *no vi è un quatrino de contanti*.⁴⁵¹ El cambio y el recambio, los convenios de *ricorsa*⁴⁵² que en el siglo XVII extienden y multiplican sus buenos y no siempre leales servicios, habían comenzado su carrera en una fecha mucho más temprana: en el siglo XV en Génova;⁴⁵³ y a finales del XVI se habían difundido más o menos por todas partes;⁴⁵⁴ Lyon nos brinda, a la altura de 1584,⁴⁵⁵ un ejemplo típico: dos mercaderes italianos consienten en adelantar dinero al obispo de Langes y sus dos hermanos; un tercer mercader, un tal *sieur Guicciardini*, toma la suma *as cambium et recambium*. Y ahora, intentemos una estimación. Los resultados serán, sin duda, falsos, pero el ejercicio resultará instructivo.

Y la primera puerta que se nos abre es la de los documentos fiscales de Castilla. No hace falta que nos detengamos a explicar hasta qué punto son imperfectos. Pero las *alcabalas* fluctuaban

de acuerdo con las circunstancias reinantes, y por ello nos resultan guías nada despreciables. Indican además los diferentes grados de actividad, riqueza e ingresos en las diferentes ciudades y regiones. En Valladolid, en 1576,⁴⁵⁶ el ingreso de 22 millones de *maravedís* (la alcabala representaba en principio la décima parte de todas las ventas) debe corresponder aproximadamente a un volumen de negocios de 220 millones de maravedises, y, para cada uno de los 40 000 habitantes que tenía la ciudad entonces, 5 000 maravedises (o sea, algo más de 15 ducados), lo que no significa, dicho sea de paso, que cada habitante se haya beneficiado de su teórica alícuota en los beneficios obtenidos en las transacciones. Era el *flux* de los negocios efectuados en la ciudad. Como el lector adivinará muy bien, la actividad comercial, que con frecuencia ocurría en circuito cerrado, abarcaba una amplia escala de transacciones compensatorias unas veces, especulativas otras y falaces unas terceras. Y es posible que la cifra de 220 millones se quede muy por debajo de la real, porque las ciudades estaban *abonadas* a los impuestos: pagan una cifra anual previamente establecida, y, luego, se reembolsan, a veces con beneficios. Pero pasada la década de 1580, las ciudades dejan de pagar así los impuestos, y las *alcabalas*, que ya no dan los beneficios de antaño, se someten al control central.⁴⁵⁷ En todo caso, las cifras de 220 millones y de 15 ducados por cabeza, en 1576, denotan un nivel relativamente elevado. Y encontraremos cifras más altas en la Sevilla de 1597,⁴⁵⁸ pues la ciudad era más rica que Valladolid y entre 1576 y 1598 la inflación ha hecho su labor. La cifra resultante es de 15 000 maravedises por sevillano (100 000 habitantes, y alcabalas de 159 millones de maravedises), es decir, el triple de la cifra de Valladolid en 1576.

Pero dejemos ya estas cifras locales (que nos proporcionan una reveladora imagen geográfica de la riqueza castellana)⁴⁵⁹ y

pasemos a la cuestión más general de la evaluación del volumen total del movimiento del comercio. En 1598, y a la escala de Castilla, el volumen de la alcabala (con el que se incluyen, por desgracia, el de las *tercias*) se eleva a mil millones de maravedises (las *tercias* representan los $\frac{2}{3}$ de ciertos diezmos pagados a la Iglesia; como es natural, deberían ser excluidas de nuestros cálculos). Pero nuestra hipotética cifra de 10 000 millones de maravedises nos da una idea de la escala del volumen total alcanzado por los cambios del comercio interior. Si lo repartimos *per capita*, obtendremos 1 500 maravedises por habitante, es decir, exactamente cuatro ducados. La cifra es inferior a la que arroja Valladolid en 1576 y a la de Sevilla en 1598, pero el hecho no debe sorprendernos: las economías urbanas son siempre las más dinámicas.

Las aduanas para el comercio exterior nos pueden servir de base para algunos cálculos (aunque no permitan conclusiones seguras). Calculando arbitrariamente dicho comercio según la base de uno a 10 entre derechos de aduana y valor de los tráficos, se llega a una cifra de 3.63 miles de millones de maravedises (importaciones). Y aunque la balanza de pagos sea desfavorable a España, no resulta arbitrario suponer 3.63 miles de millones en exportaciones: añadamos 700 millones para las entradas de metales preciosos, y —sin justificarnos en exceso— sumemos los 10 000 millones correspondientes a las alcabalas y los 7 960 millones del comercio exterior, con lo que alcanzaremos un total de unos 18 000 millones de maravedises, o nueve ducados por cabeza (en una Castilla de cinco millones de habitantes). Ya habrá notado el lector que la relación entre comercio exterior (importación) y comercio interior es, aproximadamente, de uno a tres.

Segunda puerta que se nos abre: la Francia de los años 1551-1556. En este caso conocemos una cifra segura: el valor total de

sus importaciones⁴⁶⁰ es de 36 millones de *livres tournois*, de las cuales, dice la fuente de estas cifras, 14 o 15 millones representan artículos de lujo, inútiles *bifferies*, como los llama. Estos 36 millones (a dos *livres* y seis *sous* el *écu*) equivalen a 15.7 millones de *écus*. Doblaremos esta cifra para obtener el total de las importaciones y exportaciones, con lo que obtenemos 31.4 millones, los que multiplicaremos por tres para obtener el volumen del comercio interno (47.1 millones). El total se eleva entonces a 78 millones y medio de *écus*. Si Francia tiene en ese momento 16 millones de habitantes (cifra que, como es bien sabido, aceptan todos los historiadores, pero para la que se carece de pruebas), le corresponderán cinco *écus* a cada habitante. Si expresamos esta cifra en ducados españoles, nos da alrededor de 5.6. Esta cifra, aplicable únicamente al periodo 1551-1556, es, como era de esperar, más baja que la española de finales de siglo. Pero Castilla es más rica que Francia; además la cifra española de 1598 está afectada por la inflación, y por lo que respecta al divisor del caso francés, 16 millones, no tenemos certeza definitiva. Pero todas estas incertidumbres juntas no nos pueden privar de la satisfacción de ver cómo estos dos *índices* soportan una confrontación.

¿Se puede usar el más débil de ambos como baremo a escala del Mediterráneo, considerado éste como un todo? Hay buenas razones en pro y en contra. Solucionemos la cuestión redondeando la cifra del índice francés, y concluyamos diciendo, *sin la menor garantía de certeza*, que el volumen total de las transacciones comerciales es, para los 60 millones de mediterráneos, de unos 300 *millones en oro*.

Esta cifra es tan poco sólida que ningún economista la aceptaría. Sin embargo podemos decir: 1. que este volumen es muy superior al beneficio, a la renta del mercader, que puede elevarse muy bien a 10, 20 o 30% del volumen de negocios

efectuados; 2. que la puesta en juego de las transacciones comerciales —suponiendo que nuestra cifra sea exacta— sólo asciende, y apenas, a un tercio de la producción; 3. que en este contexto, imperfecto sin duda, pero revelador, es importante descubrir la parte que representa el comercio a largas distancias, el *Fernhandel*, auténtico corazón del capitalismo comercial. La cuestión merece, como es natural, algunos comentarios.

Significado y limitación del comercio a largas distancias

La razón de ser del comercio a largas distancias es que pone en contacto, y a veces con no pocas dificultades, regiones donde determinados productos se pueden comprar a precios bajos con otras donde se pueden vender a precios elevados. Citemos unos ejemplos conocidos: comprar cariseas o mandarlas hacer en los Costwolds ingleses y venderlas en Alepo o en Persia, o comprar telas en Bohemia y revenderlas en el Brasil, o comprar pimienta en Calicut y revenderla en Lisboa, Venecia o Lúbeck. Estas largas rutas suponen amplias diferencias de voltaje, enormes en verdad a comienzos del siglo XVI, particularmente en Lisboa, donde los beneficios comerciales crecieron como plantas tropicales. B. Porchnev⁴⁶¹ tiene razón en lo que afirma acerca del comercio báltico en el siglo XVII: lo que cuenta no es tanto el volumen de los tráficos como el tanto por ciento final de los beneficios. El capitalismo, dotado entonces de la agilidad propia de todo cuerpo joven (pues en ese momento era la fuerza económica más moderna y alerta), se sentía atraído por esos elevados beneficios y sus rápidas *acumulaciones*. Resulta evidente a la larga que todas las diferencias de niveles de precios tendían a ser eliminadas, particularmente cuando los negocios iban bien. El comercio a largas distancias debió entonces cambiar sus opciones. Así conocerá periodos más o menos fastos: muy fasto,

la primera mitad del siglo XVI,⁴⁶² en su segunda mitad se estabilizan los beneficios; y en el siglo XVII se produce una renovada prosperidad. Ha sido posiblemente la baja relativa del comercio lo que ha decidido a un gran número de hombres de negocios a invertir en préstamos al gobierno y en los cambios; esto acabó culminando en una especie de capitalismo financiero. Entendámonos: no se trata de diagnosticar un descenso en el volumen del comercio, pues continuó creciendo durante ese periodo. Nos referimos exclusivamente a los *beneficios* obtenidos por los mercaderes importantes.

El historiador Jacques Heers⁴⁶³ protesta contra la excesiva importancia generalmente atribuida al comercio de especias y drogas, como si en el siglo XVI fuese éste más importante que el de cualquier otro producto. Y añade: “Cuando, después de la historia del alumbre,⁴⁶⁴ se escriba la del comercio de vinos y granos, la de la sal, la del algodón y hasta la del azúcar y la seda, surgirá ante nosotros una historia económica del mundo mediterráneo muy diferente, en la que la pimienta y las drogas ocuparán un lugar menos importante, en particular del siglo XIV...” Todo depende del punto de vista. No hay duda de que Jacques Heers tiene razón en el plano de una geografía económica. Pero está equivocado si se trata de un estudio sobre el primer gran capitalismo. Deberíamos tener *in mente* la observación de B. Porchnev: Lo que verdaderamente cuenta en este terreno son los porcentajes y los beneficios fáciles, es decir, la acumulación de capital. No cabe duda de que el volumen del comercio del grano es mucho más importante que el de la pimienta. Con todo, Simón Ruiz no se sentía muy animado a comprar trigo, porque la operación conlleva no pocos riesgos para el mercader. El trigo no es, como la pimienta o como la cochinilla, una *mercancía real*, relativamente exenta de riesgos. Quien negocia en trigo ha de contar con las exigencias de los

transportistas, y también con la vigilancia de las ciudades y los Estados. Excepto cuando estaban en juego enormes cantidades de dinero, como ocurrió en 1521⁴⁶⁵ y en 1583,⁴⁶⁶ o con ocasión de las compras masivas de los años 1590-1591, el capitalismo de altura no participa de modo continuo en el comercio de cereales,⁴⁶⁷ al menos durante la segunda mitad del siglo; ni tampoco en el vigiladísimo comercio de la sal.

Vemos, pues, que el comercio a largas distancias depende siempre de coyunturas muy precisas. Toda la historia económica de Castilla bajo la influencia genovesa lo evidencia claramente desde que Felipe Ruiz Martín⁴⁶⁸ ha analizado el funcionamiento de sus mecanismos. Sólo cuando encuentran dificultades en exportar de España la plata de América, compran los genoveses alumbre, lana, aceite e incluso vinos andaluces, para obtener por estas mercancías el dinero contante que necesitan tanto en los Países Bajos como en Italia. El último *boom* de la lana en Venecia parece haber sido resultado de una de estas operaciones.⁴⁶⁹ Estoy seguro que un sistema semejante, dirigido desde arriba, funcionaba en el reino de Nápoles para cualquier compra eventual de azafrán, seda, aceite o del mismo trigo de Apulia. Todo un ejército de mercaderes milaneses, florentinos, genoveses y venecianos (en especial bergamascos) se asienta en las ciudades del reino de Nápoles; son en su mayor parte, pese a los aires que se dan y la cantidad de mercancías que contienen sus almacenes, comerciantes de poca monta; su tarea consistía en permitir beneficiarse a sus amos o a sus corresponsales de los privilegios y franquicias adquiridas localmente en el transcurso de los años. Operan solamente obedeciendo órdenes, del mismo modo que los mercaderes marseleses que compran de golpe grandes cantidades de moneda contante⁴⁷⁰ en Alepo o Alejandría se están limitando a ejecutar las órdenes de los mercaderes lioneses, que eran quienes movían estos largos hilos

de acuerdo con las oscilaciones del mercado. Y de manera idéntica los mercaderes españoles estaban al servicio de los grandes negociantes extranjeros.⁴⁷¹

De modo que el alto capitalismo mercantil era el resultado de una serie de atentas elecciones; o si se quiere, un sistema de vigilancia y control que sólo interviene cuando hay esperanzas de ganar mucho, y sin riesgo. Se adivina toda una *estrategia* (es más: a veces se nos presenta a plena luz) que interviene tan pronto en un lugar como en otro de acuerdo con la variación del precio de las mercancías y con el grado de riesgo posible. Se puede ganar más con la mercancía pura que con los cambios, pero también se pueden sufrir pérdidas mayores. Giovanni Domenico Peri, informador seguro, nos lo dice: “por lo general hay más posibilidades de ganar con 1 000 escudos en mercancías que con 10 000 en cambios”.⁴⁷² Pero sabemos que en los cambios los hombres de negocios comprometen más el dinero ajeno que el propio y que el movimiento de esas enormes sumas estaba concentrado en muy pocas manos. Tampoco hay duda de que se podían conseguir mayores ganancias generales con los cinco millones de ducados que pueden representar el tráfico marítimo de los granos del Mediterráneo a finales del siglo que el millón en oro que pueda valer la pimienta asiática a su llegada a Europa. Pero en el primer caso hay comprometidas muchas partes, mientras que en el segundo unas pocas firmas poderosas dominan el juego del mercado. Y la acumulación de capital operada funciona a su favor. Los *marranos* portugueses que en 1627 desplazan a los banqueros genoveses son, en su origen, mercaderes de pimienta y especias.

Y, del mismo modo, los todopoderosos banqueros y financieros genoveses sólo llegan a controlar, en los días de su mayor esplendor, un sector, en modo alguno mayoritario, de la vida económica de la España imperial. Pero consiguen grandes

beneficios gracias a ser ellos muy pocos. Los contemporáneos se dan cuenta con frecuencia de su importancia relativa. En junio de 1598 vemos a los *financieros* genoveses tratando de conseguir que se prorroguen las ferias de Medina del Campo, ocasión para ellos de conservar más tiempo en sus manos el dinero que les habían confiado los inversores. Pero los mercaderes de Burgos, antaño sus leales secuaces y ahora sus más encarnizados enemigos, se niegan a cooperar. Y explican que en el volumen total de los negocios que se han hecho en la feria, los de los *asentistas* que prestaban dinero al rey son inferiores a los tratos de los mercaderes ordinarios y en ningún modo comparable con éstos. “A decir verdad [explican los demandantes] podemos asegurar a Vuestra Majestad que las cantidades que deben de pagar en las ferias los que no están incluidos en el decreto son muy superiores a lo que deben pagar los mercaderes mencionados en el mismo.”⁴⁷³ (El decreto mencionado es el del 29 de noviembre de 1596.) El testimonio es claro, pero no liquida el problema que nos preocupa. El hecho esencial es que en ciertos sectores se ha establecido la concentración de negocios como característica permanente.

Las concentraciones capitalistas

Esta concentración de empresas ha sido un proceso muy frecuente a lo largo del siglo XVI. Pero según las diferentes coyunturas ha experimentado retrasos o aceleraciones bruscas. Durante el *primer* siglo XVI, ese momento que todo va tan aprisa, surgen las grandes empresas familiares, los imperios de los Fugger, Welser, Hochstätters y Affaitati.⁴⁷⁴ Después de la recesión de mediados del siglo comienza a presentarse una situación diferente que favorece la aparición en grandes cantidades de pequeñas empresas. Desde ese momento

aumentan la difusión de la información y las posibilidades de especulación, como Wilfrid Brulez⁴⁷⁵ ha demostrado en su estudio sobre Flandes. Para integrar estas pequeñas empresas en el vasto mundo, es preciso que el transporte se haga autónomo, que se generalice el trabajo a comisión, que se normalice y se extienda el papel del corredor, y que el crédito resulte más fácil de conseguir y en consecuencia más peligroso. Y sucesivas rachas de quiebras irán marcando, a partir de 1550, todo cambio brusco de la coyuntura.

Muy poco sabemos de lo que pasaba en las altas esferas del capitalismo mediterráneo. El silencio de los archivos genoveses nos condena a explicaciones incompletas. Sería interesante poder ver cómo estos altos sectores del comercio, las finanzas y la banca se apoyan en los estratos más bajos, es decir, dependen de los pequeños mercaderes y de una gran cantidad de inversores más o menos ingenuos. Sin los pequeños negocios, verdadero campo de cultivo de la vida económica, los bancos, tanto en Nápoles como en cualquier otro lugar, no habrían podido subsistir. Y sin los cargamentos a cuenta de clientes muy modestos, las mismas flotas del Nuevo Mundo habrían encontrado no pocas dificultades. Y, para terminar, sin el ahorro español e italiano, que ellos fueron los primeros en movilizar, los *asentistas* de Felipe II nunca habrían podido llevar a término sus enormes operaciones financieras.

La firma familiar, tanto a altos como a bajos niveles, y las asociaciones a corto término, raramente renovadas, son las características del capitalismo mediterráneo. El codo con codo, los divorcios y los nuevos matrimonios son eficaces a cierta escala. Así los genoveses que prestan dinero al Rey Católico constituían ya una asociación permanente, sin que ninguna fórmula jurídica les una formalmente antes del *medio general* de 1597: operan de dos en dos o de tres en tres, y con frecuencia

todos juntos en tiempos de crisis o cuando hay buenas operaciones a la vista. Su pequeño número y su solidaridad de clase los mantienen firmemente unidos. Se les conoce comúnmente bajo el nombre genérico de *la contratación*, lo que demuestra, si hiciera falta probarlo, que constituyen un grupo. Las casas que no estaban unidas por la necesidad constituían *ententes* que podían resultar muy beneficiosas, como claramente demuestran los estudios genealógicos que tan minuciosamente ha realizado Hermann Kellenbenz, los cuales arrojan una luz muy viva sobre la compleja red de matrimonios, lazos familiares, amistades y complicidades que se extiende de Ámsterdam a Lisboa, Venecia y las Indias portuguesas, y que preparan —o se integran en él— el gran vuelco geográfico de la riqueza mundial que marca la transición del siglo XVI al XVII.⁴⁷⁶

Es muy posible que basten estas costumbres y estas soluciones para explicar la razón por la cual el Mediterráneo nunca ha sentido, como el Norte, la necesidad de las grandes compañías, las *Joint Stock Companies*, a quienes acabará perteneciendo el futuro.

*El tonelaje real de las flotas mediterráneas*⁴⁷⁷

En nuestro intento de calcular el tonelaje total de las flotas mediterráneas vamos a contar con cifras que valen muy poca cosa. Inglaterra, Francia, los rebeldes Países Bajos y España tenían cada uno, en la década del 1580, 200 000 toneladas de navíos, siendo seguramente los Países Bajos⁴⁷⁸ quienes poseían más (unas 225 000 toneladas en 1570), y estando las otras tres naciones muy por debajo de ellos: España con unas 175 000 (cálculo para el año 1584),⁴⁷⁹ y Francia e Inglaterra muy por debajo de esta cifra, aunque no sabemos con cuántas toneladas

contaban. Si se acepta el total de 4 000 navíos que da Saint-Gouard⁴⁸⁰ (quien, para ser exactos, dice: de 4 000 a 5 000 navíos) como efectivo de la flota francesa y se acepta un tonelaje medio por navío de 40 o 50 toneladas, el resultado —contando por lo bajo— se coloca en las 160 000 toneladas. Si aceptamos que la flota inglesa contaba con 2 000 navíos en 1588,⁴⁸¹ la cifra más elevada a que llegaremos será la de 100 000 toneladas. Y, según el mismo baremo, habrá que aceptar para 1629⁴⁸² la cifra de 200 000 toneladas, teniendo en cuenta la prosperidad marítima de Inglaterra. Así que en el Atlántico se movían unas 600 o 700 000 toneladas de barcos, cifra obtenida sin contar las de las otras marinas del Norte, pero tampoco sin restar los que pertenecían a los puertos mediterráneos de Francia y España. Pero poco importan, porque estas cifras relativas al Atlántico sólo tienen un interés marginal en relación con el problema que nos ocupa.

Si intentamos ahora calcular el tonelaje mediterráneo durante los 30 últimos años del siglo, podemos comenzar concediéndole un máximo del tercio de la flota española, o sea, 60 000 toneladas. Venecia cuenta, en 1605,⁴⁸³ y de acuerdo con cifras bastante dignas de confianza, con 19 100 toneladas contando sólo los barcos grandes, y de 30 a 40 000 toneladas si incluimos también los pequeños. Concedamos esta misma cifra de 40 000 toneladas a Ragusa, Génova y Marsella respectivamente, y también ésta a las marinas de Nápoles y Sicilia; si, para terminar, añadimos la turca, concediéndole el doble que a cada una de estas últimas, tendremos un máximo de 280 000 toneladas, que, sumadas a las 60 000 de España, dan una cifra total mediterránea inferior a las 350 000 toneladas. Aun así, la diferencia entre el Mediterráneo y el océano no es exagerada: 300 o 350 000 toneladas el primero frente a las 600 o 700 000 el segundo, es decir, una proporción de uno a dos.

Por una parte el nada insignificante Mediterráneo y por otra el Atlántico y los Siete Mares. Y los viajes por el Mediterráneo eran, como es natural, más numerosos que los de los largos itinerarios oceánicos: es muy corriente que una nave ragusina haga dos o tres viajes por año.

¿Deberíamos incluir en el activo del Mediterráneo los barcos del Norte que comienzan a irrumpir en sus aguas a partir de 1570? Posiblemente suman un centenar de unidades, y si calculamos para cada uno de 100 a 200 toneladas, nos encontramos con 10 o 20 000 toneladas más que añadir a la cifra dada anteriormente para el Mediterráneo. Pero, puesto que este tonelaje está en la proporción de uno a 15, o de uno a 35 con el total del de dicho mar, la cifra final no varía de modo significativo. Tampoco hemos contado el centenar de naves redondas de los corsarios berberiscos —unas 10 000 toneladas quizá a comienzos del siglo XVII—.

En resumen, pese a la incertidumbre respecto a nuestras 300 o 350 000 toneladas, nuestros cálculos establecen: 1) que el Mediterráneo pertenece prioritariamente a los barcos y tripulaciones mediterráneas; 2) que los barcos del Norte son un accidente y que su presencia no altera drásticamente las estructuras de la navegación mediterránea, que como hemos visto estaban sólidamente establecidas; 3) que la mitad al menos de estos barcos del Norte estaban al servicio de las ciudades y la economía mediterráneas, navegando en torno del mar, de puerto en puerto, cargando fletes, cruzando una o dos veces el estrecho de Gibraltar para volver en seguida sobre sus pasos. No debemos, pues, exagerar, ni tampoco minimizar, el papel de estos navíos, al servicio —de hecho— de ciudades demasiado ricas para poder permitirse el ser autosuficientes.

Un historiador⁴⁸⁴ nos ofrece una serie de cifras seguras sobre el tonelaje de la flota de Ragusa: 55 000 toneladas hacia 1570,

32 000 hacia 1600; sobre el número de hombres que las tripulaban: de 3 000 a 5 000; sobre su valor total: 200 000 ducados hacia 1540, 700 000 hacia 1570, 650 000 hacia 1600; y, finalmente, su renta anual: de 180 a 270 000 ducados. ¿Podemos extender estas cifras, basadas en una sólida documentación, a todo el Mediterráneo? Si hacemos así, el valor total en dinero de este conjunto de cuerpos flotantes alcanza *grosso modo* unos seis millones de ducados, su renta se aproxima a los dos millones y el total de sus tripulaciones a 30 000 hombres. Si, como en el caso de Ragusa, por lo menos la mitad del beneficio de los fletes es para pagar a la tripulación, y el resto va a las manos de los propietarios de las *partes*, los ingresos anuales de un marinero son de unos 30 ducados al año, suma modesta. Estos salarios, sin embargo, inciden seriamente en el beneficio de los propietarios, a cuyo cargo corre entretener un navío que requiere cuidados y reparaciones: una vez será un gobernalle, otra un mástil (siempre difíciles de conseguir), otra unos simples barriles o un esquiife... Y hay que proveer las mesas de los oficiales y la marinería. Además los seguros sobre *casco y flete* son por lo general de 5% o más del capital invertido. Basta que aumenten los salarios de los marineros y de los oficiales, o que aumente el precio unitario de la tonelada de construcción (o de venta), sea en Lisboa⁴⁸⁵ o en Venecia,⁴⁸⁶ para que el mercader *capitalista* comience a pensar si no será mejor abandonar esta poco rentable actividad: dos o tres millones de ducados de renta es, desde luego, mucho, pero repartidos entre 10 000 navíos, significan muy poco para el propietario de un barco. En Venecia, si el módulo en que apoyamos nuestros cálculos es exacto, los barcos dejan de 180 000 a 200 000 ducados: una buena rebanada de pan y nada más.

Pero todo esto no pasa de ser un ejercicio conjetural. Sabemos muy poco acerca de las cuentas de las naves: unas hojas a todas luces insuficientes, un cuaderno en el *Archivio di Stato*

de Venecia,⁴⁸⁷ un documento muy posterior (1638) concerniente al gran galeón veneciano *Santa María Torre di Mar...*⁴⁸⁸ Deben existir bastantes documentos, pero hay que dar con ellos. Y, para terminar, es muy probable que nuestros cálculos sean más indicativos de los movimientos a largas distancias que del puerto a puerto del cabotaje: importante omisión. Pero una cosa es cierta: a finales del siglo XVI los enlaces marítimos son un trabajo abandonado (excepto en el caso de algunos ricos propietarios) en manos de hombres de negocios de inferior o mínima categoría. Si se están armando unos galeones en Nápoles, bastará enviar unos pocos reclutadores a los puertos de Apulia para encontrar los marineros necesarios.⁴⁸⁹ Y cuando un navío llega al final de su carrera después de más de veinte años de buenos servicios, vendrá otro más pobre y pequeño a ocupar el puesto que deja vacante.

Los transportes terrestres

Ya hemos indicado,⁴⁹⁰ de acuerdo con las cifras españolas, que la relación de tráficos entre vías terrestres y marítimas podía ser, más o menos, de una a tres. Si tres millones representan el volumen del transporte marítimo, el tráfico terrestre sería, por sí solo y a escala del Mediterráneo, de un millón de ducados. No creo en absoluto en la validez general de esta proporción. Pero aun en el caso de que supongamos igualdad de tráfico entre ambas circulaciones, el valor que resulta, seis millones de ducados, aparece como muy insuficiente y casi absurdo. Debemos conseguir, en efecto, encuadrar dentro de este magro espesor monetario la múltiple agitación de las rutas mediterráneas, que, como ya hemos visto, es una de las

características esenciales (entre otras tantas) del mar interior.

Es inevitable que se deslicen errores en nuestros cálculos. Pero de lo que no cabe duda es de la pobreza, de la modesta vida de los transportistas, marineros unos y campesinos otros; estos últimos dividen su tiempo haciendo unas veces de arrieros, y cultivando las tierras, criando animales, ejerciendo de artesanos otras. Contamos, por ejemplo, con algunas informaciones circunstanciales, de finales del siglo XVI, sobre los arrieros de la Maragatería, la región de Astorga, en el reino de León.⁴⁹¹ Los maragatos eran verdaderamente indigentes y externamente lo seguirán pareciendo aún después de haber hecho fortuna, más adelante, en los siglos XVIII y XIX. A finales del reinado de Felipe II, su ocupación consiste en cargar pescado, especialmente sardinas, en los puertos del Cantábrico, y traerlo a Castilla, además de trigo y vino. Eran los camioneros de aquella época, y la distribución del pescado que realizaban por todas las ciudades de Castilla⁴⁹² era ya notable en el siglo XVI. El problema de cómo se ganaban la vida se aclara al estudiar los detallados censos de 1561 y 1597, cuando nos damos cuenta de que el *traginero* asocia a estas actividades los recursos de la cría de ganado, la agricultura, el artesanado y el comercio. El que se limite sólo al transporte será sempiternamente pobre, como es el caso del joven Juan Nieto, que transporta pescado “e mas vezes traia alquilado que por sus dineros”. Quien vive mejor es el *traginero* que compra y revende el pescado que transporta.

Siempre al borde de la miseria, el transportista no era sólo transportista, sino también campesino o artesano. Lo mismo ocurre en toda Europa hasta mucho después del siglo XVI. Las embarcaciones que llevan la sal Ródano arriba, en el siglo XVII, desde las salinas de Peccais hasta los cantones suizos, no pueden ir más allá de Seyssel. Desde allí se transportaba la sal en carros a Ginebra. Pero estos transportes se han de supeditar a hacerse

fuera de la época de la siembra o de la recolección, pues los campesinos sólo están dispuestos a transportar mercancías durante las pausas de sus propias faenas agrícolas.⁴⁹³ La industria del transporte no se puede separar fácilmente de la vida campesina que la anima y tampoco de la vida de las pequeñas ciudades que de él derivan buena parte de sus ingresos. Cartagena, a comienzos del reinado de Felipe II, resulta ser esencialmente una ciudad especializada en transportes, en *acarateo*.⁴⁹⁴

De manera que la circulación de mercancías estaba asegurada por múltiples actividades, mal retribuidas tanto en mar como en tierra, que resultaban atractivas a marineros y arrieros por los pequeños beneficios que se obtenían con el constante cambio, puesto que cada uno acarrea las mercancías por cuenta y riesgo propios. De este modo, el transportista, con frecuencia en contacto con una economía primitiva, entraba en relación con la economía monetaria; su posición de intermediario tiene necesariamente sus ventajas cuando, de vuelta en su pueblo, lleva a término sus transacciones. Sin embargo, desde un contexto general, los transportes eran baratos en el siglo XVI, y esa baratura relativa se fue acentuando con el paso de los años, yendo la retribución de los transportistas muy por detrás del movimiento de los precios.⁴⁹⁵ Circunstancia que sin duda ha servido de estímulo a la actividad comercial.

El Estado, principal empresario del siglo

Los Estados del siglo XVI se afirman cada vez más como grandes recaudadores y redistribuidores de rentas; por medio de impuestos, venta de servicios, rentas y confiscaciones, se apoderan de una enorme parte de los diferentes *productos*

nacionales. Este múltiple acaparamiento de fondos resulta muy efectivo porque el conjunto de los presupuestos estatales fluctúa a la par de la coyuntura general y sigue la marea de los precios.⁴⁹⁶ La irrupción de los Estados en el centro mismo de la vida económica no es un accidente, ni tampoco una fuerza intempestiva, como ha pensado, quizá un poco precipitadamente, Joseph A. Schumpeter.⁴⁹⁷ Lo haya pretendido o no, el Estado se ha convertido en el empresario más importante del siglo. De los Estados dependen las guerras modernas, con su constante y creciente requerimiento de efectivos humanos y dinero; y lo mismo ocurre con las mayores empresas económicas: la *Carrera de Indias*, con base en Sevilla, la ruta entre Lisboa y las Indias Orientales, a cargo de la Casa de Indias, es decir, del rey de Portugal.

La *Carrera de Indias* es *mutatis mutandis* el sistema veneciano de las *galere da mercato*, prueba evidente de que este capitalismo de Estado ha rebasado su estadio inicial. Permanece muy activo: en el Mediterráneo, el Arsenal de Venecia⁴⁹⁸ y su copia, el doble arsenal de Gálata son los mayores centros manufactureros del mundo de entonces. También dependen del Estado todas esas Casas de la Moneda⁴⁹⁹ activas tanto en la cristiandad como en el islam, en la cristiandad frecuentemente bajo el directo control del Estado, y cedidas por contrato en el Imperio turco y en la regencia de Argel, pero estrictamente supervisadas por el Estado. También dependen del Estado —y volveremos más adelante sobre el tema— las bancas públicas, cuyo momento de gloria llegará con el final del siglo. Pero aquí eran los Estados urbanos, o, si se prefiere, de carácter esencialmente urbano, los que dirigían la marcha. Los Estados territoriales habrán de esperar todavía largo tiempo, y la primera de sus bancas será la de Inglaterra (1694).⁵⁰⁰ Felipe II no prestará atención, en 1583, a los consejos del flamenco Peter

van Oudegherste,⁵⁰¹ que en vano tratará de persuadirle a crear una banca de Estado.

Estas ausencias no impiden que sea larga la lista de las *operaciones* públicas. Como dice un historiador, las grandes instalaciones puestas a punto por el gobierno pontificio en Tolfa y Alumiere para la explotación de las minas de alumbre representan un verdadero *complejo industrial*.⁵⁰² El mismo gobierno turco, más dirigista que cualquier otro, cuenta en su activo con múltiples creaciones; la rápida construcción de la mezquita Suleimaniya⁵⁰³ (y contamos ahora con un reciente y magnífico estudio sobre las obras *in situ* de la construcción) nos ofrece un excelente ejemplo. Y si ampliásemos lo que llamamos capitalismo de Estado en Occidente a ciertas operaciones mixtas, capitalistas y públicas, como lo es la construcción de El Escorial,⁵⁰⁴ obra tan notable por lo que se refiere a las técnicas de construcción empleadas, alargariamos notablemente la lista de semejantes realizaciones. Por medio de todas estas actividades, el Estado reintegra al torrente circulatorio el dinero llegado a sus arcas, y, en caso de guerra y si las circunstancias lo requieren, gasta sumas superiores a las de sus ingresos. Guerras, obras públicas y empresas son, en grado mayor de lo que se puede suponer, incitaciones económicas. Lo verdaderamente desastroso para la economía es que el dinero se vaya amontonando en los cofres, en el tesoro que amasa Sixto V en el Castillo Sant'Angelo,⁵⁰⁵ en las arcas de la Zecca de Venecia o en las de Sully en el Arsenal...

Una vez dicho esto, no nos resultará muy difícil calcular la riqueza de los Estados. Sabemos hoy muchas cosas sobre sus presupuestos y podríamos, sin esfuerzo, saber muchas más. Si aceptamos para finales del siglo XVI las cifras que vienen a continuación, y que son las de los presupuestos que conocemos, nueve millones de ducados para Castilla,⁵⁰⁶ 5 millones para la

Francia de Enrique IV,⁵⁰⁷ 3.9 millones para Venecia y su imperio,⁵⁰⁸ seis millones para el Imperio turco,⁵⁰⁹ es decir, un total de 24 millones para una población de unos 30 millones, y si multiplicamos esta cifra por dos de acuerdo con los 60 millones de personas que pueblan la totalidad del mundo mediterráneo, llegaremos a una cifra final, indudablemente artificiosa, de 48 millones de ducados. Según este baremo, cada hombre proporciona menos de un ducado anual a su príncipe (y otro ducado, sin duda, a su señor...).

Estoy seguro que después de las elevadas cantidades que hemos estado barajando antes, esta cifra parecerá muy baja. Los Estados, tan agobiantes, reclaman exclusivamente para sí todo el escenario de la historia, ¡y si sólo se conformasen con eso! Es posible, sin embargo, que estas cifras sean las más exactas de todas las que hemos ofrecido hasta ahora. Pero no estará de más tener presente que los Estados, incluido el Imperio turco, han ido más allá del estadio de la economía no monetaria. Los tributos anuales exigidos por ellos se pagan con la *sangre velocísima* de la circulación de las monedas *contantes y sonantes*, mientras que las evaluaciones que habíamos efectuado hasta aquí eran una traducción en lenguaje monetario de transacciones que escapan en buena parte a la economía de mercado. Así, esos Estados poseen la agilidad de la economía moderna. Acaba de nacer el Estado moderno, armado hasta los dientes y, a la vez, indefenso, puesto que no es autosuficiente para llevar a cabo sus tareas: para hacer la guerra, percibir los impuestos, administrar sus propios intereses y hacer justicia, debe supeditarse a los hombres de negocios y a una burguesía hambrienta de promoción social. Pero esto es a la vez clara señal de su original energía. En Castilla (que nos provee de un ejemplo particularmente claro) mercaderes, grandes señores, letrados, todo el mundo participa en empresas estatales. Había

comenzado la escalada de honores y beneficios. Tarea laboriosa: incluso de los más modestos secretarios del Consejo de Hacienda y Junta de Hacienda conservamos informes, cartas, pruebas de devoción al rey y al bien público, pero junto con ello, también peticiones y denuncias dictadas por el interés personal.

Queda abierto el debate para saber si ha sido o no beneficiosa esta expansión del Estado. En cualquier caso, era tan inevitable como el capitalismo vigilante de los grandes mercaderes. Se opera en beneficio del príncipe una concentración de medios de una envergadura hasta entonces desconocida. Cuarenta o 50 millones de ducados (no *supuestos* con el fin de permitir nuestros cálculos, sino *reales*) funcionan como una excelente palanca de mando.

Metales preciosos y economía monetaria

Tanto en el campo de la historia, como en el de las otras disciplinas científicas, las explicaciones clásicas pierden su fuerza, se gastan, a fuerza de ser repetidas. Y hoy ya no vemos el siglo XVI como el siglo tumultuoso de los metales preciosos y los precios incontrolables que nos presentaba François Simiand.⁵¹⁰ Frank Spooner y yo⁵¹¹ hemos tratado de calcular el volumen total de moneda en circulación en Europa y el Mediterráneo *antes del descubrimiento de América*. Nuestra cifra, obtenida a partir de ecuaciones simples pero no seguras, ronda un total de 5 000 toneladas de oro y 60 000 de plata. La llegada de lingotes de América durante el siglo y medio que va del 1500 al 1650 representa, según los cálculos de Earl J. Hamilton,⁵¹² 16 000 toneladas de metal blanco y 180 de metal amarillo. Si suponemos por el momento que, muy en líneas generales, todas

estas cifras son correctas, veremos que alteran ciertos problemas y confirman otros. Es decir:

1º Nos ofrecen un cuadro más optimista de la situación anterior al 1500, y, en consecuencia, del siglo XV, punto de vista que entre nosotros, los historiadores,⁵¹³ cuenta con sus defensores. Podemos anotar en su activo el enorme avance experimentado *en Occidente* por la economía monetaria: a la altura del 1500 ya había conquistado toda la esfera de los impuestos debidos al príncipe, y una parte de lo que se había de pagar a los señores de las tierras y a la Iglesia.

2º François Simiand creía que los minerales americanos habían representado el factor decisivo. Según él el *stock* monetario se habría duplicado de 1500 a 1520, duplicado de nuevo de 1520 a 1550, y finalmente, más que duplicado de 1550 a 1600. “Lo que da, para el total del siglo XVI [escribía] un aumento del *stock* superior a las cinco veces. En el siglo XVII, en el siglo XVIII y en la primera mitad del XIX, vemos, al contrario, que incluso considerando periodos de 100 años apenas si se llega a una duplicación del *stock*.”⁵¹⁴ Hoy ya no podemos aceptar semejante interpretación. El siglo XVI no ha conocido una marea de riquezas sin precedentes en la historia. El crecimiento demográfico, las devaluaciones monetarias, la relativa expansión de la vida económica, y, sin duda, la acelerada circulación del dinero contante y otros medios de pago pueden valer también para explicar esas altas cotas y esas revoluciones o pseudorevoluciones del siglo XVI.⁵¹⁵ Pero ya volveremos luego sobre este problema.

3º En cualquier caso, el Mediterráneo, pese a la expansión del crédito, no contaba en el siglo XVI ni con el numerario ni con el papel equivalente que le consintiera contabilizar cada año, aunque fuese por un solo instante, los cambios y salarios de una masa de 60 millones de seres. Insuficiencia que era

endémica. En Venecia, en 1603, y aunque los cofres de la ciudad están repletos, llega un momento en que no hay monedas de plata para pagar el salario de los obreros.⁵¹⁶ Cuánto mayor no sería su carencia en las regiones de economías retrasadas, donde el trueque omnipresente colma esta deficiencia. Por otra parte, hay que reconocerle al trueque no poca agilidad: fue él quien preparó el camino a la economía monetaria, pero ésta sólo puede animarse y prosperar con los pagos en contante. A orillas del Báltico, las pequeñas cantidades de dinero que invierten mercaderes hanseáticos y occidentales ayuda a acelerar una economía todavía primitiva. A finales de siglo se generalizan las letras de cambio, y quizá compensan el retraso (si es que lo ha habido)⁵¹⁷ con que llegan de América los metales preciosos durante la segunda y tercera décadas del siglo XVII. En 1604,⁵¹⁸ un veneciano nos habla de un tráfico anual de 12 a 16 millones de escudos en las ferias de Plasencia. Domenico Peri indica un tráfico de 30 millones hacia 1630.⁵¹⁹ Pero no son cifras seguras. Y estos cambios sólo animan la circulación en las cotas más altas de la vida económica.

4º No hay duda de que la economía monetaria hizo progresos. En el Imperio turco este progreso va acompañado de una serie de depreciaciones monetarias en marea creciente que alcanzan, virtualmente, dimensiones revolucionarias. A diario descubren los historiadores evidencias de todas estas realidades. Todos los precios suben. Se rompen todos los antiguos modelos sociales y los dramáticos cataclismos de Occidente se prolongan aquí casi de modo independiente: mismas causas e idénticos efectos.⁵²⁰

5º Pero la importante y nada sorprendente conclusión es la que sigue: La circulación monetaria (y para mí existe con cualquier tipo de moneda, por muy baja que sea) sólo penetra determinadas áreas de la vida humana. La viva circulación de los

ríos sufre el efecto de la ley de la gravedad y desciende hacia las regiones bajas. Pero la circulación monetaria se encaminó, mejor dicho, hacia las altas regiones de la vida económica. Y eso ha ocasionado enormes disparidades: desigualdades entre las regiones de alto voltaje —las ciudades— y las regiones con poca o ninguna moneda —las rurales—; disparidades entre zonas modernas y zonas arcaicas; entre países desarrollados y países subdesarrollados (porque ya existe entonces esta distinción, los primeros avanzando sin descanso, y los segundos, aunque haciendo progresos —como era el caso de Turquía—, sin poder alcanzar el pelotón de cabeza); desigualdad entre las diferentes formas de la actividad humana, pues sólo el transporte, la industria, y, sobre todo, el comercio y la fiscalidad estatal tienen acceso a la circulación del dinero; desigualdad entre el pequeño número de ricos (*quizá* 5%) y la gran masa de pobres y muy pobres, aumentando cada vez más la distancia que separa a aquella minoría de esta aplastante mayoría. Yo creo que si los evidentes intentos de revolución social han fracasado —es más, ni han llegado a formularse claramente— ello se debe a la intensa pauperización relativa de la mayor parte de la población.

¿Constituían los pobres de solemnidad un quinto de la población?

En Málaga,⁵²¹ ciudad que tomaremos como ejemplo (y de los más favorables), una evaluación llevada a cabo con la ayuda de los curas de las parroquias da, en 1559, 3 096 vecinos, es decir, a cuatro personas por hogar, un poco más de 12 000 habitantes. Según los ingresos podemos distinguir tres clases: *razonables*, *pequeños* y *pobres*. Entre estos últimos más de 700 viudas y 300 trabajadores (contándose como medio vecino las viudas y como uno los trabajadores), lo que da un total aproximado de 2 600 personas muy pobres, o, dicho de otra forma, más de 20% de la

ciudad. Los *razonables* (lo que no quiere decir ricos) eran unos 300 vecinos, es decir, 1 200 personas (10%). Los *pequeños* constituyen la enorme mayoría, 70%, o sea unas 8 500 personas. La exactitud de estas proporciones es más que probable. Veinte por ciento de la población viviendo en la más extrema miseria, representa un margen muy amplio, pero perfectamente posible sea en el Mediterráneo o fuera de él.⁵²² Observadores contemporáneos señalan, además, las más espantosas miserias en el corazón mismo de las ciudades más ricas: en Génova, el invierno agrava la vida de pobreza;⁵²³ en Ragusa, tan próspera y sin embargo tan mal equilibrada socialmente, donde en 1595, según nos dice un testimonio, “hay también mucha miseria...”.⁵²⁴ Carecemos de pruebas que nos consientan saber si las cifras de Málaga pueden también valer para ciudades más o menos favorecidas que ella, y sobre todo, si esta escala de medidas se puede aplicar a las comunidades campesinas, donde los ingresos, estimados en moneda, son magros, pero donde la vida, aunque más ruda que en la ciudad, está más equilibrada. Si aceptamos esta proporción, ello significaría que de 12 a 14 millones de habitantes del Mediterráneo estaban viviendo en la más extrema miseria: una cifra que aunque enorme no es de descartar.⁵²⁵

El hecho es que no nos hallamos ante economías donde la totalidad de la mano de obra disponible tenga la posibilidad de encontrar trabajo. Sobre el mercado laboral pesa toda una masa de trabajadores mal utilizados, vagabundos o semivagabundos que son una de las constantes —podríamos decir mejor: una de las estructuras— de la vida europea y mediterránea desde al menos el siglo XII.⁵²⁶ En cuanto al nivel de vida del campesinado, apenas sabemos nada. Nos permitiremos, en consecuencia, algunas incursiones en ese terreno aunque los resultados no pueden evidentemente pretender valor general

alguno...

El día 8 de mayo de 1555,⁵²⁷ un pueblo de la región bresciana resulta destruido por un violento incendio. Dependiendo de la comuna alpina de Collio de Valnopia, el pequeño asentamiento de Tizzo mide nada menos que media milla de circunferencia y cuenta con 260 casas, que resultan todas tan afectadas por las llamas que el encargado del informe sólo encuentra las paredes en pie; y detalle final: paga 200 ducados en impuestos a la señoría de Venecia. En estas 260 casas, 274 familias suman un total de 2 000 personas, lo que significa (si las cifras son exactas, y tenemos motivos sobrados para creerlo así) que en cada *hogar* había más de siete personas. Sin incluir el precio de las casas, se valoran las pérdidas en 60 000 ducados, o sea, 30 por persona. En julio de ese mismo año, un incendio destruye dos casas campesinas del Trevisano, una región de la planicie; una de ellas se valora en 250 ducados y la otra en 150. En la primera, muebles, forrajes y grano ascienden a 200 ducados, y en la segunda, el heno y los cereales valen unos 90, sin contar los muebles (¿han podido salvarlos?). Las dos víctimas de los siniestros se describen a sí mismos, al presentar su súplica, como *poveri*, y dicen que se han quedado *nudi*, expresiones, sin duda, naturales en quienes están pidiendo dinero, pero que, en todo caso, no debían estar en contradicción con la valoración oficial de lo perdido. Permitámonos, pues, suponer que estas cifras particulares pueden servirnos como unidad de medida. Y, volviendo a Tizzo, completemos el balance del desastre: cada casa, unas con otras, se estima como valiendo 200 ducados, lo que añade 52 000 ducados suplementarios al activo, con lo cual se llega a un total de 112 000, y el capital acumulado es de 56 ducados, en vez de 30, *per capita*. Y si suponemos que cada familia recoge una cosecha análoga a la del menos favorecido de nuestros dos siniestrados, es decir, de unos 100 ducados, el ingreso total del pueblo se

establece entonces en 27 400 ducados, es decir a 13 ducados y 7/10 por cabeza. Esta serie de cálculos nos conduce al borde mismo de la pobreza, por no decir —aunque sería más justo— de la miseria absoluta. Pero no podemos saber con certeza por dónde corre esta línea divisoria.

He descubierto, demasiado tarde para poder explotar plenamente su extraordinaria riqueza, los documentos de la Sommaria, la Oficina de Contabilidad de Nápoles. Pues bien, todos estos documentos fiscales nos conducen por veinte mil caminos diferentes a un mundo de miseria y de vida difícil. Pescara,⁵²⁸ en la orilla adriática, es una pequeña y miserable ciudad de 200 a 250 *hogares*, y unos 1 000 habitantes, todos ellos forasteros o extranjeros, *tomagnuoli, ferraresi, comachiesi, mantovani, milanesi et slavoni*. De este millar de emigrantes sólo “cincuenta familias [200 personas] poseen casa propia, viñas y practican alguna industria; los demás no poseen absolutamente nada si no es sus cabañas, o mejor dicho, sus chozas de paja; viven al día, trabajando en las salinas o cavando la tierra”. El texto añade que todo iría mejor si los campesinos propietarios tuvieran bueyes con que arar el suelo, prueba evidente de que carecían de ellos. Nos encontramos ante un claro ejemplo de miseria. Y sin embargo, esta pequeña ciudad tiene su puerto, sus tiendas e incluso una feria, la de la *Annunziata*, en marzo.

La Sommaria suministra también detalles acerca de los pueblos que vende y revende, de acuerdo con los azares de las sucesiones, a compradores de rentas señoriales. Lo general es que cada habitante pague un ducado al propietario de la tierra —ducado que abona bajo formas muy diferentes— y esta renta señorial se vende “al cinco o 10%”, es decir a 10 o 20 ducados por cada ducado de renta. Esta regla del ducado por cabeza, que he deducido un poco precipitadamente, vale lo que vale. Otra regla: la renta *per capita* del campesino es del orden de los 10

ducados. Pero veamos un caso particular: Supertino,⁵²⁹ en el territorio de Otranto, es, en mayo de 1549, un pueblo de 395 *hogares*, es decir, un pueblo grande, casi una ciudad pequeña. Tiene más habitantes que Pescara. Su riqueza la constituyen principalmente los olivos. Aquí la regla del ducado de renta señorial por cabeza funciona muy mal: había unos 1 600 habitantes, y el señor percibía 900 ducados. Pero en este caso particular sabemos el diezmo que se pagaba en especies al señor y con ello tenemos la oportunidad de calcular la producción y los ingresos en moneda del pueblo: 3 000 barriles de vino, 11 000 *tomola* de trigo, 4 000 *tomola* de cebada, 1 000 *tomola* de avena, 1 250 *tomola* de habas, 50 *tomola* de garbanzos y lentejas, 550 *galatri* de lino y 2 500 *staia* de aceite, lo que representa 8 400 ducados en dinero. La renta, si la lista de nuestros ingresos es completa y si el diezmo era efectivamente una décima parte, resulta ser algo superior a los cinco ducados por habitante.

Sin embargo, los pueblos de Castilla, y según las *Relaciones Topográficas*⁵³⁰ de las averiguaciones de 1576 y 1578, nos ofrecen cifras más altas. El nivel de vida calculado por medio de una selección⁵³¹ es de 15 522 maravedises o 44 ducados por familia; de modo que, si suponemos que cada familia se compone de cuatro miembros, la renta *per capita* es de 11 ducados.

Podríamos seguir haciendo cálculos. Los copiosos archivos de los gremios no han sido todavía investigados seriamente. Sin duda, las contabilidades fiscales nos permitirían calcular en más vasta escala el *producto nacional* de cada una de las islas venecianas: Corfú, Creta y Chipre. Por lo que respecta a Sicilia, contamos con excepcionales series de documentos tanto en Palermo como en Simancas. Creo que se podría (con dificultad, pero se podría) calcular el producto bruto del Estado veneciano o del Estado toscano.

Hubo un tiempo en que creí poder resolver estos problemas tomando como límite mínimo el precio de los esclavos o de los galeotes, o el salario de los forzados voluntarios, o incluso el de los soldados o los sirvientes domésticos. Pero no estoy ahora seguro de que los precios puestos al hombre sean realmente *marginales*. Los esclavos se venden, en Sicilia y Nápoles, unos con otros, a 30 ducados por cabeza⁵³² en la primera mitad del siglo; pero se dobla su precio después de 1550.⁵³³ No se pueden sacar conclusiones de esto, porque el mercado de esclavos era muy restringido, y los precios se iban abajo cuando se producía un flujo temporal de esclavos: en junio de 1587, a la vuelta de una expedición de pillaje con sus galeras, Pietro di Toledo (hijo del célebre virrey de Nápoles) vende los esclavos obtenidos a 30 ducados por unidad.⁵³⁴ Añadamos que con frecuencia era posible procurarse mano de obra servil sin apenas aligerar la propia bolsa. A finales del siglo XVI, nos enteramos, con motivo de la liberación de los esclavos-galeotes *ponentini*, que habían estado amarrados al banco durante 12 años, que habían sido enviados a galeras por el *Provveditore* de Cefalonia sin haber mediado forma alguna de proceso, y que desde ese momento habían ido pasando de galera en galera, *strabalzati di galera in galera*.⁵³⁵ Idéntica decepción en lo referente a los rescates pagados por los cautivos.⁵³⁶ Los documentos que se conservan son los relativos a personas ricas e influyentes: el rescate no refleja el precio corriente del hombre, sino los recursos económicos que su amo le supone. En cuanto a los forzados voluntarios que eran pagados y alimentados a bordo de las galeras, un comentario del comendador Girón⁵³⁷ nos aclara cuál era la situación. Se da también el nombre de *forzados voluntarios* o voluntarios a medias a los desgraciados que después de haber cumplido su condena continúan sirviendo en galeras; se les paga un ducado al mes, dice nuestro informador, mientras que en

Italia se les da el doble. ¡Con tan alto salario, añade, sería muy fácil encontrar voluntarios en España! Es evidente que los soldados estaban muy bien pagados —los sueldos les atraían—, puesto que un soldado recibía, ya en 1487, tres ducados al mes.⁵³⁸ En resumen, llego a la conclusión de que los remeros voluntarios, e incluso los esclavos, y en mayor grado aún los soldados y los sirvientes domésticos (en Ragusa, por ejemplo),⁵³⁹ podían llamarse afortunados, pues la sociedad los consideraba sus servidores y se encargaba puntualmente de que no les faltase de qué vivir —aunque fuese magramente—; la parte terrible de la vida les tocaba a los otros pobres: los no incluidos en el funcionamiento del sistema.

Un encasillado provisional

Cualquiera que sea la exactitud de los cálculos y medidas precedentes y de la de los que podamos hacer más adelante, no erraremos mucho en la escala de valores retrospectivos, si fijamos para los miembros *activos* de la población las siguientes cotas: un ingreso por debajo de los 20 ducados anuales es miserable; de 20 a 40, *pequeño*, y de 40 a 150, *razonable*. Esta escala no tiene en cuenta ni las variaciones locales entre zonas de precios diferentes, ni las variaciones con los años, que son muy importantes en tiempos de inflación. Considerémosla como una clasificación muy en líneas generales.⁵⁴⁰

Cuando nos enteramos de que un profesor de la Universidad de Padua percibe un salario de 600 florines al año lo podemos clasificar *ipso facto* como miembro de la clase privilegiada, sin necesidad de saber que se trata de la primera cátedra de derecho civil *primus locus lectionis ordinarie juris civilis* y que el hombre en cuestión es nada menos que Corrado

del Buscio, y prescindiendo también de cuál era el nivel medio de los salarios en aquel verano de 1506.⁵⁴¹ Este casillero elemental nos va a resultar muy útil para ir contrastando los innumerables salarios que se citan en nuestros documentos: observar, por ejemplo, que en la Zecca de Venecia la pirámide de salarios comienza en su parte baja con la miserable remuneración de los muchachos encargados de la vigilancia (20 ducados anuales, en 1554),⁵⁴² y se eleva a 60 ducados cuando se trata del salario de un *partidor* (1557),⁵⁴³ es decir el empleado encargado de separar el oro de la plata; la remuneración resulta decente a la altura de 180 ducados, que es lo que gana un contable⁵⁴⁴ (aunque este dato corresponde a 1590, es decir, después de haber ocurrido la ya conocida subida de salarios);⁵⁴⁵ ver que en el Arsenal un obrero recibía en 1534⁵⁴⁶ el modestísimo salario de 24 *soldi* diarios del 1 de marzo al 31 de agosto, y 20 *soldi* del 1 de septiembre al último día de febrero; el calafateador, obrero cualificado, percibe, este mismo año, 40 *soldi* en verano y 30 en invierno. De modo que el Arsenal y la Zecca,⁵⁴⁷ los dos centros de que dependía la pujanza de Venecia, se sustentan de una mano de obra modestamente retribuida. Incluso los secretarios nombrados por el Consejo de los Diez sólo ganan una media de 100 ducados anuales.⁵⁴⁸ En comparación, ese *ingegner* al servicio de la señoría, Zuan Hieronimo de Sam Michel, que interpela a ésta en marzo de 1556 para que su salario de 20 ducados mensuales lo aumente a 25, nos parece envidiable: gana en un mes lo que un obrero en un año.⁵⁴⁹

En resumidas cuentas: demasiados pobres, demasiados indigentes. Globalmente forman un vasto proletariado cuya existencia están empezando a conocer gradualmente los historiadores a fuerza de investigaciones sobre un material tan fragmentario como difícil. Un proletariado cuya presencia se

deja sentir en todos los sectores de la actividad del siglo, y cada vez en mayor grado a medida que sus años transcurren. Alimentará un persistente bandidaje, auténtica revolución social, larga e inútil. La miseria general reinante solucionará el conflicto, empujando despiadadamente a los pobres y desheredados de la fortuna hacia la cota cero de la vida social. En España, la supervivencia de riquezas heredadas de antaño de modo persistente y un acentuado retroceso demográfico contribuyen en el siglo XVII a la creación de una extraña categoría social, un proletariado similar a la plebe de la Roma imperial. Pobres auténticos, bribones urbanos que la novela picaresca ha hecho famosos, salteadores de caminos, mendigos falsos y auténticos, toda esta gente del hampa, todos estos hampones, han roto con el trabajo, pero antes el trabajo había roto con ellos. Como los pobres de Moscú en tiempos de los zares, se han instalado en su ociosidad menesterosa. ¿Cómo podrían haber seguido vivos sin la sopa que se distribuía a las puertas de los conventos? Son “sopistas”, viven de la “sopa boba”. Personas harapientas que juegan a las cartas o a los dados en las esquinas de las calles, pero que también nutren las filas del superabundante servicio doméstico de las casas ricas. El joven conde Olivares tiene, cuando está estudiando en Salamanca, un tutor, 21 sirvientes y una mula para que le lleve los libros de su domicilio a la Universidad.⁵⁵⁰

Así ocurría en España y así ocurría también en la Francia de las guerras de religión, y en la Italia de Sixto Quinto e incluso en la Turquía de final de siglo. El peso muerto de la carga de tanto pobre bastaba por sí solo para anunciar un cambio brutal de la coyuntura económica, cambio con el que los pobres del Mediterráneo no iban a obtener beneficio alguno.

Lo que se come no puede servir de criterio adecuado: oficialmente la sopa es siempre buena y suficiente

Todos estos cálculos y medidas requieren revisión: pueden resultar muy mejorados. Por el contrario, y en lo que respecta a los estudios sobre las dietas alimenticias del siglo XVI, no debemos hacernos demasiadas ilusiones en cuanto a lo que nos pueden revelar.⁵⁵¹ Y no es que carezcamos de documentos sobre el tema, porque basta buscarlos para encontrarlos; pero lo que nos dicen resulta sospechoso cuando se refiere a los niveles inferiores de vida. Si hemos de creerlos todo iba perfectamente. Que la mesa de la familia Spinola fuese variada y abundante es algo que no puede sorprender a nadie; ni tampoco que el menú de los pobres consista en buena parte en alimentos baratos como el pan o el bizcocho. También se comía queso, carne y pescado. La lenta evolución que en toda Europa, y sin duda también en el Mediterráneo, ha ido reduciendo el consumo de carne, se había ya iniciado, aunque todavía muy débilmente. Pero estas investigaciones retrospectivas nos asombran cuando pesamos en la balanza de las calorías las raciones destinadas a los esclavos, marineros, galeotes y pobres de los hospicios: arrojan unas 4 000 calorías diarias por ración.

De modo que nos encontraríamos en el mejor de los mundos, si no supiéramos que los menús oficiales eran siempre y sin excepción posible *oficialmente* buenos. Todo está muy bien en estos menús impresos o enviados a las autoridades responsables. Pero la duda surge en nuestros espíritus aun sin la evidencia de las innumerables disputas que estallan en las galeras a causa de la distribución de la comida. Sin embargo, podemos consultar las cifras, y también los comentarios de ese *veedor* de las galeras de Nápoles que lleva años dedicado a abastecerlas y que se expresa libremente ante los investigadores de la

Sommaria.⁵⁵² Incluso a bordo de las galeras turcas, las raciones diarias incluyen generosas cantidades de bizcocho.⁵⁵³ Resignémonos pues a aceptar lo esencial: la realidad de esa dieta equilibrada que describen y confirman tantos y tantos documentos; eso quiere decir que se considera a galeotes y soldados como servidores demasiado preciosos con cuya salud no se puede jugar. Y digamos también, y con énfasis, algo que nada de lo descrito hasta ahora podía advertirnos: son menús de privilegiados. Todo hombre que dispone de una ración regular de sopa, vaca salada, bizcocho, vino y vinagre... sabe que tiene la existencia asegurada. Siendo muy joven, Diego Suárez había trabajado en la obra de El Escorial y nos dice que allí era “el plato bueno”. Los auténticos pobres son los que no han encontrado una intendencia oficial, sea belicosa o pía, que les asegure un sustento regular. Y forman legión. Son el dramático mundo entre bastidores de la escena del siglo, mundo que a veces irrumpe en ella —sólo un instante— de manera violenta: en Aix de Provenza, el 27 de mayo de 1597 —según nos cuenta una crónica—, los rectores y procuradores de la iglesia del Espíritu Santo “hacen un reparto de pan a los pobres, y por la precipitación de los dichos pobres, murieron seis o siete personas, niños, niñas y una mujer, habiendo caído a tierra a causa de los empujones, y resultando pateados y asfixiados, pues había allí más de mil doscientos pobres”.⁵⁵⁴

El valor de nuestros cálculos

Si sumamos todas las diferentes fuentes de ingresos (aunque sean aleatorias y parcialmente solapadas), el producto bruto anual del Mediterráneo oscila entre los 1 200 y 1 500 millones de ducados, es decir, corresponden de 20 a 25 ducados *per*

capita. Estas cifras no son dignas de confianza y ya en principio, demasiado altas. Es imposible que el nivel medio de ingresos haya alcanzado semejantes cotas. El error radica en que hemos abusado del sistema de calcularlo todo en términos de dinero, pero, por otra parte, no hemos tenido más remedio que proceder así, porque ésa era la única posibilidad. El nivel medio sería el que hemos establecido, si todo pasase por la economía de mercado, lo que naturalmente no es el caso. Con todo, estas cifras teóricas no son absurdas, y mucho menos inútiles. Nuestro objeto ha sido trazar un esquema general, en el que podamos relacionar las grandes regiones del Mediterráneo. Y dicho esto, demos vuelta a la página y abandonemos este modo de contar tan decepcionante, en el que jamás una estadística auténticamente válida se presenta a nuestros ojos. De aquí a diez años, si los senderos sugeridos se recorren e investigan de modo fructífero, será necesario volver a escribir de arriba abajo este capítulo.

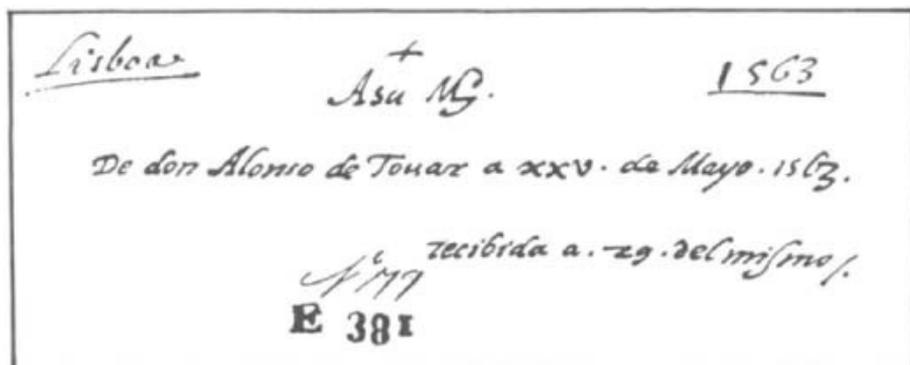


FIGURA 37 bis. Facsímil de la carpeta de una carta del embajador de Felipe II en Lisboa, con fechas de envío y llegada (Cf. p. 485, n. 50).

CAPÍTULO II

LAS ECONOMÍAS: LOS METALES PRECIOSOS, LAS MONEDAS Y LOS PRECIOS

NUNCA como en el siglo XVI ha parecido tan importante el papel de los metales preciosos. Los contemporáneos no vacilan en asignarles el primer puesto y los economistas del siglo XVII son aún más enfáticos. Uno los considera “el caudal” del pueblo;¹ según otro, “no vivimos tanto del comercio de mercancías como del oro y la plata”. Y un veneciano llega a decir que el metal precioso, amarillo o blanco, es “el sostén de todo gobierno; le da pulso, movimiento, cerebro y alma; es su ser y su vida [*lessere et la vita*]... Vence todas las dificultades, pues es el amo y patrón de todo: lleva consigo la necesidad de toda cosa; sin él todo permanece inerte e inmóvil”.²

Patron del tutto: afirmación que hoy nos parece discutible. El dinero no es ese motor universal que en general se supone. El papel desempeñado por los metales preciosos depende no sólo de las reservas heredadas de épocas anteriores, sino también de las contingencias del pasado y, en igual grado, de la velocidad de circulación de las monedas, de las relaciones internacionales, de la competencia entre economías, del deliberado juego de los

Estados y comunidades mercantiles e incluso “de las opiniones del hombre de la calle”.³ Con bastante frecuencia el dinero no es más que una pantalla —para emplear el lenguaje de los economistas— detrás de la cual se esconden las realidades, bienes, servicios y cambios... Por último, el oro y la plata (y lo mismo se puede decir del cobre) no se suman simplemente el uno a la otra para constituir una reserva metálica homogénea. Los metales usados para acuñar moneda colisionan unos con otros y se hacen competencia.⁴

Así toda alza de precio de las monedas de oro (en relación con las de plata) produce una gran demanda de oro, éstas desempeñan entonces el papel de *moneda mala* favorecida arbitrariamente, desplazando la buena, en este caso las piezas de plata. Pero nunca ocurre esto de manera fortuita. Si, por ejemplo, se repite con obstinación en Venecia, ¿no será para facilitar la exportación masiva de plata, que era uno de los pilares esenciales del comercio de la señoría con Levante? Nos encontramos ante un intento deliberado de forzar⁵ el mercado con todas las consecuencias y límites que ello trae consigo: el alza del oro produce automáticamente el alza de los precios de los cambios y, también, el aumento del coste de la vida. Entre sus consecuencias podemos citar, por ejemplo, el hecho tan anormal de la vuelta de 250 000 cequíes⁶ provenientes del Imperio turco; o, por la misma época, la especulación del gran duque de Toscana, quien, ocultándose tras un testafarro, vendió 200 000 escudos de oro a la *Zecca* de Venecia, obteniendo un beneficio neto de 12 000 escudos, “a consecuencia de nuestra ignorancia”, dice un veneciano deseoso de que en su ciudad se fijase de una buena vez el valor del oro en relación con el de la plata, del mismo modo que lo estaba el de la harina respecto al del trigo.⁷ Es fácil de adivinar el resto de la historia: la escasez relativa de piezas de plata abre las puertas más ampliamente que

de costumbre a las monedas de plata rebajadas, de poco peso y mala aleación; Venecia se verá obligada, entonces, y con no pocas dificultades, a eliminarlas de la circulación.⁸ ¿Vienen todos estos males —por lo menos en parte— de la necesidad de exportar plata a Levante?

Esta explicación, que no es la propuesta por los contemporáneos, puede, sin embargo, dar sentido a la extraña situación por la que estaba pasando Sicilia, donde, desde por lo menos 1531, el oro había sido sistemáticamente sobrevalorado respecto a la plata (1 a 15). Como consecuencia de esta *desproporción*, Sicilia padecía una constante pérdida de piezas de plata, que resultaba conveniente comprar a cambio de oro para refundirlas de nuevo, como hizo con frecuencia y con beneficios la Casa de la Moneda de Nápoles.⁹ Pero queda aún bastante por esclarecer en lo tocante a este permanente escándalo: saber a quién en particular beneficia y por qué se permitía que siguiese ocurriendo.

En otras partes la relación entre oro y plata era más variada¹⁰ en sus efectos, pero no escapaba a la observación una vez que los hombres se habían dado cuenta de la naturaleza y la acción recíproca de las diferentes monedas; las fuertes contra las débiles, las buenas contra las malas, las amarillas contra las blancas o incluso contra las *negras* (vellón y muy poco después las de puro cobre), y más tarde el metal contra el papel. El *dinero*, en el sentido general de riqueza o fortuna, nunca ha sido de una sola y misma naturaleza.

I. EL MEDITERRÁNEO Y EL ORO DEL SUDÁN

Las salidas de metales preciosos hacia el este

Sin embargo nada tan sencillo, a primera vista, como la circulación de los metales preciosos en el Mediterráneo. Pasan los siglos sin que ella cambie nada, por lo menos en principio. De dondequiera que vengan los metales preciosos, según el siglo de que se trate: de las minas de plata de la vieja Serbia, de los Alpes, de Cerdeña, de los lavaderos del Sudán o de Etiopía, o hasta de Sofala a través del norte de África y de Egipto; de las minas de plata de Schwaz, a un lado del valle del Inn; de Neuschl, en Hungría; de Manzfild, en Sajonia; de Kutemberg, cerca de Praga; de las minas del Erz Gebirge, en Sajonia;¹¹ o de las minas del Nuevo Mundo, a partir de los primeros años del siglo XVI... De dondequiera que vengan los metales preciosos, tan pronto como entran en la órbita de la vida mediterránea, alimentan una perenne evasión hacia el este. En el Mar Negro, en Siria o en Egipto, el comercio mediterráneo arroja siempre un balance deficitario; sólo logran llegar hasta el Extremo Oriente gracias a los envíos de oro y de plata en detrimento de su propia sustancia metálica. Hasta ha llegado a decirse que esta sangría de metales preciosos había desorganizado el Imperio romano, lo cual, aunque discutible, no es imposible. El hecho es que las monedas de la época julio-claudia se han encontrado hasta en Ceilán.¹²

Sin embargo, el Mediterráneo trató constantemente de poner coto a estas ruinosas exportaciones. En la época del Imperio romano, Alejandría saldaba, en parte, con vidriería sus compras en el Extremo Oriente.¹³ En la Edad Media, la Europa Occidental expedía esclavos en vez de oro y plata. Bizancio logró restringir las exportaciones de monedas hacia el Oriente, montando en su propio territorio la sericultura, en la época de Justiniano.¹⁴ Todos estos ensayos no hacen más que subrayar la necesidad, constantemente renovada y a la larga agotadora, de hacer repetidos pagos en el Extremo Oriente, que tanto

exportaba al Mediterráneo, importando a cambio de ello comparativamente poco.

Así, en los siglos XVI y siguiente circulan por el vasto espacio asiático productor de especias, de drogas y de seda las preciosas monedas de oro y, sobre todo, de plata acuñadas en Venecia, en Génova, en Florencia y, más tarde, las célebres piezas españolas de a ocho, de plata. Esas monedas salen por el este del circuito mediterráneo, a pesar de la paciencia, el trabajo y la habilidad que muchas veces han sido necesarios para obtenerlas. Visto a grandes rasgos, el Mediterráneo se nos aparece como una máquina de recolectar metales preciosos, de los que, por lo demás, nunca dispone en cantidad suficiente.¹⁵ Los ahorra para acabar desprendiéndose de ellos en beneficio de la India, de la China o de Oceanía. Los grandes descubrimientos hacen variar las rutas y los precios, pero no alteran esta realidad fundamental. Sin duda porque los occidentales salen ganando más al procurarse los preciosos artículos del Oriente, y, sobre todo, la pimienta, que, según un veneciano, “lleva consigo todas las demás especias”; y también, evidentemente, porque en el siglo XVI, lo mismo que antes, el poder adquisitivo de los metales preciosos es mayor cuando se cruzan los umbrales del Oriente que en los países cristianos. Según Antonio Serra, hacia 1613 Venecia exportaba todavía, cada año, más de cinco millones en metálico a Levante,¹⁶ aunque, en un esfuerzo por ahorrar sus reservas metálicas, también envíe telas, vidriería, espejos, quincalla o cobre... De los factores y agentes que los mercaderes venecianos mantenían en todas las ciudades de importancia, “en los puertos” de Levante¹⁷ y de Siria hasta el golfo Pérsico, era la de estar al tanto, “husmear”,¹⁸ descubrir los buenos negocios, para también, día tras día, vender unas mercaderías por otras, *dar a baratto* o *barattare*, según la expresión usual; es decir, vender y comprar sin soltar la bolsa. Pero siempre era grande la

tentación de abreviar este proceso y de recurrir a pagar en contante cuando la operación resultaba provechosa. El experto de la Banca de Rialto puede escribir todavía en 1603:¹⁹ “*di Levante è venuto sempre li capitali in mercancie*”. “No es corriente [dice Tavernier hacia 1560] volverse con dinero de Levante, sino más bien emplearlo en buenas mercancías de las que se podrán obtener beneficios.”²⁰ Una relación veneciana de 1668 precisa que quien introduce en Egipto *pezze da otto di Spagna*²¹ puede ganar hasta 30%.

Estas prácticas comerciales, muy similares en líneas generales durante los siglos XVI y XVII, revelan la permanente preocupación del mundo mediterráneo ante las exigencias de los revendedores de especias y de seda... Nos permiten medir el peso de una situación unilateral y, por añadidura, llena de desconfianza. La letra de cambio,²² que circula incesantemente de un lugar a otro a través de toda la cristiandad, rara vez viaja hacia el islam, y más rara vez todavía, hacia el Oriente; hasta el punto que casi podemos decir que, prácticamente, este medio de pago no circulaba allí. El mercader cristiano no encontraba en Levante, acosado siempre por la necesidad de hacer pagos, quien le prestase más que con intereses usurarios, que iban muchas veces hasta 40%. Documentos ragusinos de 1573²³ registran préstamos concertados sobre estas bases por judíos portugueses de Egipto. También en Siria, en 1596, vemos a los mercaderes venecianos rivalizar enconadamente entre sí, precipitándose a comprar a cualquier precio, y, finalmente, tomando dinero prestado de los “turcos” a 30 y a 40%. De aquí las quiebras y las bancarrotas, para deshonor de la nación entera.²⁴ Además, desde un principio existió en las ciudades del Occidente el mercado negro de monedas. En Venecia, pequeños bancos —*banchetti*— comerciaban clandestinamente, a puertas y ventanas cerradas, con las monedas,²⁵ a despecho de las intermitentes medidas

primitivas del Consejo de los Diez.²⁶

Con el último cuarto de siglo, los franceses, los ingleses y los flamencos (es decir, los holandeses) vinieron a ocupar un lugar preeminente en el antiguo comercio de Levante, pues pagaban siempre al contado. Echaron por tierra los métodos tradicionales, crearon dificultades a las antiguas casas venecianas y, sobre todo, hicieron subir los precios vertiginosamente. Personas inexpertas, estos recién llegados. Por lo demás, los franceses mantuvieron siempre fieles a su sistema de comercio al contado,²⁷ pero los ingleses y los holandeses, en cambio, lograron imponer rápidamente en trueque sus mercaderías, la carisea, el plomo, el cobre y el estaño; en 1583, los ingleses sólo hacían la cuarta parte de sus compras con dinero contante.²⁸

Tenían, a pesar de todo, que procurárselas. Las grandes plazas comerciales del Mediterráneo, tales como Génova, Liorna, Venecia, Ancona y por un instante Nápoles, suministraban a cambio de mercaderías o servicios algunas de las preciosas divisas... Pero, de hecho, todas ellas eran sólo fuentes secundarias, cuya plata procedía más o menos directamente de España, es decir, de Sevilla. Y si los ingleses preferían aprovisionarse de moneda en los puertos italianos, era porque, entre 1586 y 1604, no eran bienvenidos en España.

Es, en efecto, Sevilla, es la España rica en oro y en metal blanco, que pretende cerrarse con candados, pero que deja escapar en abundancia los metales preciosos; es este mercado privilegiado el que infunde vida y animación a todo el comercio del Mediterráneo y del mundo en general. Este aprovisionamiento es un hecho nuevo, que viene a revolucionar toda la economía mediterránea; más reciente, en verdad, de lo que llevaría a pensar la cronología de los grandes descubrimientos.

Antes del siglo XVI —antes del oro y la plata de América—, el Mediterráneo había encontrado aquí o allá, más o menos cerca de sus playas (generalmente, bastantes lejos), los metales preciosos indispensables para su tráfico. Es una historia larga, hartó conocida en sus rasgos principales. Sólo el último capítulo, que culmina en sus líneas generales a mediados del siglo XVI y que nosotros denominaremos, para abreviar, capítulo del oro sudanés, es, quizá —o era hasta hace poco—, el menos conocido.²⁹

Los intrépidos sitúan en el siglo X el comienzo de los grandes tráficos saharianos. En realidad, todo permite suponer que comenzaron mucho antes precediendo, incluso, a la llegada del camello al desierto en el siglo II de nuestra Era, pues antes de esa fecha existía ya la conexión: “los caballos y los bueyes de los Guaramantes tiraban de los carros en el desierto de Libia”.³⁰ Es probable que el oro en polvo procedente del Sudán llegara al África Menor ya antes del siglo X, y fuese la causa después del año 1000³¹ de la formación en el sur de Estados coherentes y brillantes en la curva del Níger, mientras que, más hacia el norte, en el Magreb, el metal precioso ayudaba al nacimiento de nuevas ciudades como Argel y Orán, y engrandecía los antiguos centros... La España islámica, cuyos dueños, en el siglo X, habíanse instalado en el importante puerto de Ceuta,³² encontró también en el norte de África el metal para sus *dirhems* de oro.

Pero el oro del Sudán no fue tan sólo la base de la prosperidad del norte de África y de la España musulmana, de este bloque del islam occidental que, aislado en parte de las grandes rutas del mar en el siglo XII, se ve desde entonces obligado a vivir de sus propios recursos. Este oro se enlaza con la gran historia del Mediterráneo: entra en la circulación general

de este mar a partir del siglo XIV, quizá a partir de la espectacular peregrinación a La Meca de Mansa Musa, rey de Mali, en 1324.³³ Poco a poco el norte de África proveedor del metal amarillo se convierte en el motor de todo el Mediterráneo. Los mercaderes cristianos lo invaden en el siglo XV³⁴ y se instalan a sus anchas: los encontramos en Tremecén,³⁵ en Bugía, en Constantina,³⁶ en Túnez, en Ceuta, en Tánger, en Orán y en Fez. Los siglos anteriores habían visto llegar al África soldados aventureros (aún quedaban algunos en el siglo XV). Habían visto *raids* de piratería como el de Felipe Doria en 1354, contra Trípoli, “la ciudad rica en oro”.³⁷ Habían visto también grandes proyectos de conquista, los de los aragoneses y los castellanos.³⁸ Pero, en el siglo XV, todo cae en manos de los mercaderes, en una historia que sólo nos habla de penetraciones pacíficas, de tratados comerciales, de privilegios, de compras y de cambios. Entorpecidos en el Oriente por la expansión turca, los mercaderes cristianos encuentran aquí una compensación a sus dificultades y a sus desembolsos.³⁹ El Magreb tenía la ventaja de estar abierto a todos: a los catalanes, a los marsellese, a los provenzales,⁴⁰ a los ragusinos,⁴¹ a los sicilianos⁴² y a los venecianos, que en sus viajes regulares hacían escala en Trípoli, Túnez, Argel, Bona y Orán; a los genoveses, cuyas antiguas cisternas, no el *fonduk*, encuentran en Túnez, en 1573, los españoles victoriosos. Todas las naciones de la cristiandad se hallan representadas en Tremecén, “la ciudad de los mercaderes honestos”. Los agentes de los Gonzaga, compradores de caballos de raza, se encontraban tan en su casa en Túnez y Orán como podían estarlo en Génova y Venecia, yendo y viniendo con letras de cambio sobre Berbería (a crédito de los mercaderes cristianos allí establecidos), o volviendo con sus caballos, incómodos compañeros de viaje, a bordo de las galeras venecianas.⁴³ En 1438, Alfonso el Magnánimo, que ha

abastecido Trípoli y Túnez con trigo siciliano durante una época de hambre, usó el oro que había recibido en pago para hacer acuñar 24 000 ducados *venecianos*, que le servirían para financiar su lucha contra Nápoles.⁴⁴

Con la ayuda del oro y el comercio de los esclavos la penetración de los mercaderes alcanza puntos muy lejanos en su expansión hacia el sur: hasta Tuat y el Níger.⁴⁵ Todo lo que puede ofrecer la cristiandad, y que figura en las calles de los mercaderes del norte de África, atraviesa el Sahara: telas, cariseas, quincallería, pacotilla, prestándose el Magreb con tanta mayor facilidad a esta invasión y a este tránsito cuanto que es una región poco coherente políticamente. En principio, se divide en tres zonas (las tres zonas geográficas, culturales y políticas de su historia): el Marruecos de los merínidas, la Tremecenia de los wahabitas y la Ifriqya (la Tunicia) de los hafsidas. Pero cada uno de estos espacios está lleno de autonomías, de disidencias, de montañas salvajes y de ciudades independientes; Orán y Ceuta son, de hecho, repúblicas. Sería un error (y hasta los mejor informados lo cometen) considerar al África Menor como un conjunto de países rústicos. En los siglos XIV y XV se desarrollan aquí las ciudades a veces sin guardar la menor proporción con los países que las rodean. Pero éstas no viven vueltas únicamente hacia el mar interior, también lo están hacia el sur, el País de los Negros, el *Bled es Sudán*. De los confines saharianos a las orillas del golfo de Guinea estos enlaces constituyen un antiguo sistema, *estructurado*, “de condiciones geo-económicas inmutables”, según palabras de Vitorino Magalhães Godinho.⁴⁶

Cinco mercancías eran las señoras de las rutas comerciales: el oro en polvo (*tibar*),⁴⁷ los esclavos negros, el cobre, la sal y los tejidos. Los negros africanos son los dueños de las dos primeras. Los cambios se efectuaban allí donde las caravanas camelleras

del norte se encontraban con las procesiones de porteadores o de piraguas del sur. En líneas generales, el norte, es decir el islam, y detrás de éste los mercaderes de Occidente, es el más beneficiado en estos tráficos. Se decía que en Mali, en 1450, se cambiaba la sal por su peso en oro.⁴⁸ En todo caso, a la altura de 1515, y según nos cuenta León el Africano, los tejidos venecianos se vendían en Tombuctú a precios exorbitantes y la aristocracia local estaba seriamente endeudada con los mercaderes levantinos y magrebitas.⁴⁹ Así era la coyuntura económica general, pero la coyuntura económica local también representaba su parte: en última instancia la reserva de oro dependía de la elasticidad de la producción en las tres zonas donde se buscaban pepitas de oro por el procedimiento del lavado, zonas nada misteriosas que siguen siendo notorias en la actualidad:⁵⁰ el Alto Senegal, el Alto Níger y la costa guineana.

Los portugueses en Guinea: continúa llegando oro al Mediterráneo

El avance de los portugueses a lo largo de la costa atlántica africana fue un acontecimiento de la mayor importancia. Al llegar a cabo Blanco se produjo el primer contacto entre los descubridores y los *Mouros Brancos* de Berbería, y un poco de oro en polvo emprende la ruta del océano. Hacia 1440 llegan al golfo de Guinea, y el *resgate* de esclavos, del oro y del marfil tiene lugar en las desembocaduras de los ríos, en las ferias locales, a cambio de tejidos de colores vistosos, casi siempre de mala calidad, a cambio de anillos, brazaletes y escudillas de cobre, a cambio de tejidos de lana ordinaria, amén de trigo y caballos. En 1444 el primer convoy de esclavos negros pisaba en Lagos la tierra portuguesa. En 1447 se creaba el *cruzado*, la primera moneda de oro nacional de los portugueses. En 1460,

fecha de la muerte de Enrique el Navegante, se podía considerar virtualmente cumplida la colonización de la costa de Guinea. La conquista se corona en enero de 1482 con la inesperada edificación, en el espacio de unas pocas semanas, del castillo de San Jorge da Mina, construido con materiales traídos de Portugal, en particular piedras ya talladas.

La inmediata prosperidad de los cambios (oro, esclavos, marfil y sustitutos de la pimienta, entre ellos la *malaguetta*) es evidente. En lo concerniente al oro, las explotaciones se llevaban a cabo tanto en nombre del rey como en el de particulares. Es probable que durante el periodo 1500-1520 se hayan exportado unos 700 kilogramos de oro al año.⁵¹ Se produce un evidente declive a partir de 1520, y hacia 1550 se inicia una larga crisis que va a durar por lo menos hasta 1580, o, para ser más exactos, hasta 1600. A partir de 1605 se inicia la explotación holandesa. De modo que podemos distinguir tres periodos en el comercio del oro africano: uno de conspicua actividad que va de 1440 a 1520-1550, al que le sigue una larga recesión entre 1550-1600, y, finalmente, un nuevo ímpetu que comienza con el nuevo siglo.⁵²

Ese largo periodo de recesión que va de 1520 a 1600 resulta muy difícil de explicar. Hay tres causas plausibles: en primer lugar, la competencia inglesa, francesa y española durante estos años de declive (contamos con pruebas evidentes y numerosas); en segundo lugar, el aumento de los gastos de explotación que repercute en las armadas y guarniciones portuguesas, lo que convierte al oro en demasiado caro (argumento perfectamente plausible); y por último, la competencia del oro americano: el oro ha sido la primera exportación del Nuevo Mundo a Europa: 43 toneladas de oro desembarcadas *oficialmente* en Sevilla entre 1551 y 1560, es decir, más de cuatro toneladas al año frente a un máximo de 700 kilogramos suministrado por el África de las

costas atlánticas.

Pero lo más importante que debemos tener en cuenta es que la ruta atlántica del oro no ha interrumpido los viajes saharianos del oro a través del Sahara y el norte de África hasta el Mediterráneo. Prueba evidente nos la proporcionan las monedas acuñadas en Sicilia y las reexportaciones de oro tanto en moneda como en lingotes desde la propia isla. En 1489,⁵³ lo mismo que en 1455, los envíos masivos de trigo siciliano a África (75 000 quintales) traen como contrapartida la llegada de casi media tonelada de oro. La actividad de los venecianos nos proporciona más pruebas: las *galere di Barberia* continuaban frecuentando los puertos del Magreb y cargando allí oro. En diciembre de 1484 son capturadas dos de estas galeras por la flota de los Reyes Católicos, *et una cum ingenti auri quantitate*, se lamentan en Venecia.⁵⁴ En 1505 y 1506, Michiel da Leze, mercader veneciano,⁵⁵ da sus instrucciones a su agente a bordo de las galeras de Berbería. En cada uno de los dos viajes le confía monedas de plata y tejidos (la primera vez, 2 000 ducados en piezas de plata, *di moneta di Zeccha*, y paños escarlata; la segunda 3 000 ducados *in macenigi di Zecchia*, camelotes de Alepo y cariseas). Todo ello debía ser cambiado por *tanti hori boni, orj che sieno boni*. Se trata de oro en polvo que el agente hará fundir en la Casa de la Moneda de Valencia una vez que las galeras toquen en España, y que usará en lo posible para comprar lana.

Vemos que 10 años más tarde el tráfico continúa manteniéndose. El 15 de julio de 1519 se da la orden de que tres galeras ligeras salgan de Corfú para llevar de Túnez a Zara *li ori de li mercadanti de le galie nostre de Barberia et altro haver sottile*, oro y mercancías preciosas.⁵⁶ Indicación similar en junio de 1521: los mercaderes piden que se lleve a Venecia *li ori che se trovarono haver de Tunis*.⁵⁷ Los archivos conservan otras muchas

relaciones de semejantes viajes.⁵⁸ ¿Supervivencias de un tráfico agonizante? Pero ya hacía casi tres cuartos de siglo que los portugueses habían abierto una brecha en el Atlántico en beneficio de su comercio. La cronología es poco más o menos la misma en el caso de Francia: *Le traficq de la Barbarie est fort perdu*, se dice en la Casa de la Moneda de Montpellier, pero en 1518 se añade: “las *pailloles* (el oro en polvo) no vienen a parar a esta Casa sino a otras partes”. “Ya no se trae oro de la región de Berbería a causa de las guerras”, nos dice otra persona, pero esta afirmación tiene fecha del 10 de octubre de 1526.⁵⁹ En 1525 tendrá lugar el último viaje de las *galere di Barbaria*. Debió ser en las proximidades de estas fechas (precisando, hacia 1524), si es correcta nuestra interpretación de una decisión posterior del Consejo de los Diez,⁶⁰ cuando Venecia vio declinar las arribadas de oro o de monedas de oro con destino a ser fundidas. Sin embargo, de 1524 a 1531⁶¹ se acuñarán 29 617 marcos, es decir 4 231 al año: el triple del volumen del oro de la explotación del Sudán. Es evidente que Venecia no dependía únicamente de los mercados de oro del África del Norte.

Sin embargo, y en ausencia de documentos claros, uno se puede preguntar qué es lo que se oculta exactamente tras los avatares del ducado. Éste cesa de ser una pieza de oro real en 1517, y se convierte en una moneda de cuenta sometida desde ese momento a la invariable tasa de seis *lire* y cuatro *soldi*. Pero evitemos llegar a la conclusión —creyendo que la moneda de cuenta se puede parangonar con nuestros billetes de banco (aunque la comparación resulta aceptablemente valiosa por lo que ayuda a la comprensión) imaginándonos que la situación de 1517 es comparable con una de las múltiples inflaciones de nuestra época—, evitemos llegar a la conclusión, repito, de que la moneda veneciana se ha separado del *standard* oro. El ducado, moneda viva, se limitó a alinearse en la misma categoría —y a

encabezarla— que las monedas ficticias como el *soldo* y la *lira*. El cequí, moneda real, vale seis *lire* y 10 *soldi* en 1517 (es decir seis *soldi* más que el ducado); 10 años más tarde, en 1526, vale siete *lire* y 10 *soldi*.⁶² ¿Se trata simplemente de una prima para atraer el oro?



Foto: B. N. París

14. *Velero del Atlántico. Posiblemente el pequeño navío La Cordelière o, quizás, La Mareschalle que se incendió el 10 de agosto de 1512 en la estrecha entrada (le Goulet) del puerto de Brest. B. N. Fr. 1672, f. 9 v.*

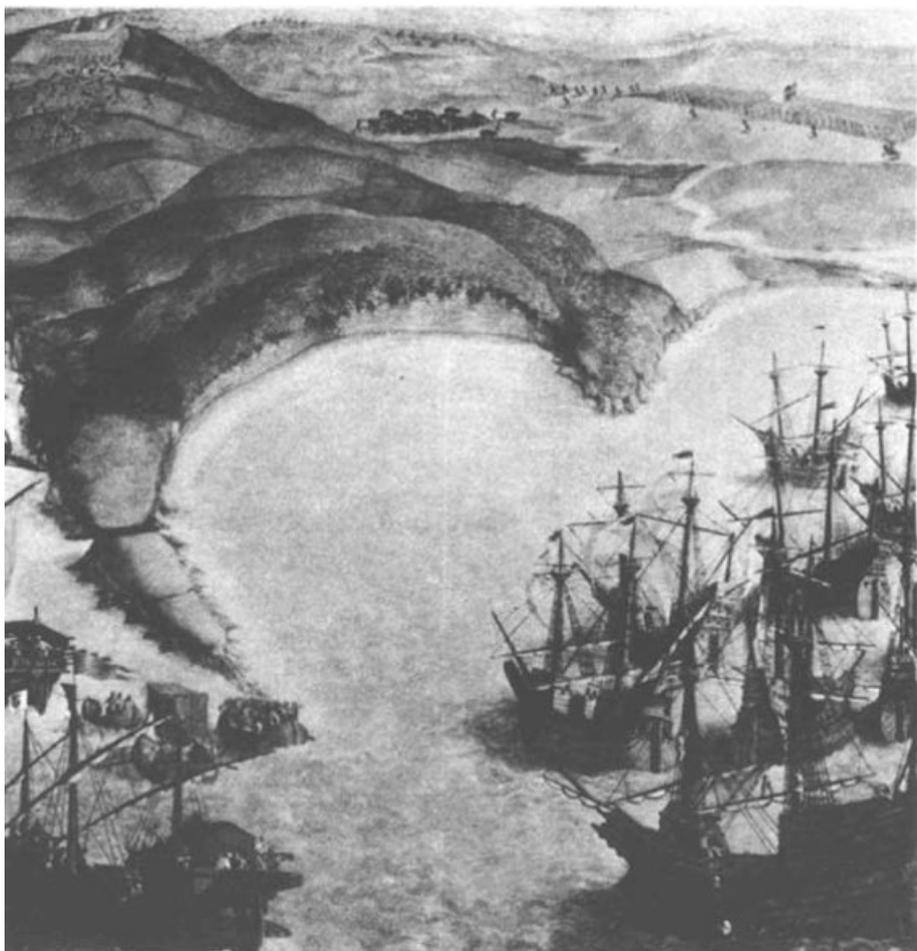


Foto: *B. N. París.*

15. *Toma de Cádiz por los ingleses, 1596 B. N. París, 13 702.*



16. *Veleros grandes y veleros pequeños. Al largo de Malaca un enorme navío portugués se ve atacado por pequeños veleros ingleses y holandeses (14 de octubre de 1602). J. Th. de Bry, Indiae orientalis pars septima, Fráncfort, 1606, pl. XII. B. N., Res. G 412.*



17. Galeras y navíos redondos en el océano Atlántico. La expedición de 1585 contra las Azores. Fresco mural en la Sala de Batallas de El Escorial. En tierra, tropas desembarcadas.



Foto del Museo

18. *Navío redondo. Modelo que reproduce con gran fidelidad el navío que condujo a Carlos V a Argel (1541). Museo Nacional de Baviera, Múnich.*

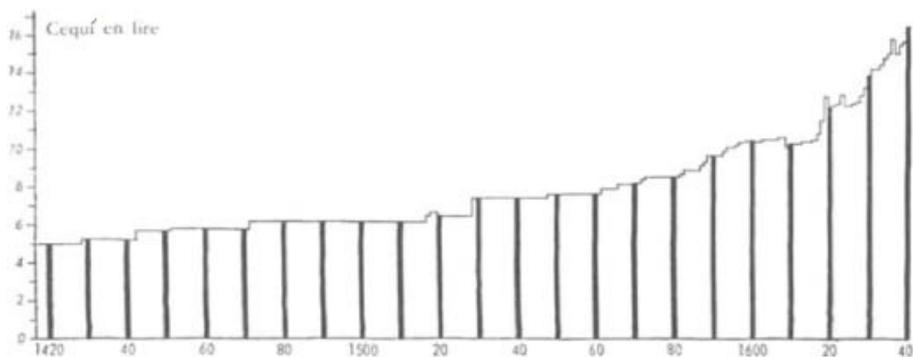


FIGURA 38. *El curso del cequí veneciano.*

Las responsabilidades de la coyuntura

Estas prosperidades y estas crisis del oro están relacionadas unas con otras. El oro guineano ingresa en los grandes circuitos comerciales apenas llegado a Lisboa: en Amberes coincide con la plata de las minas alemanas,⁶³ y en el Mediterráneo reequilibra las balanzas de pagos. Del mismo modo, el oro de los primeros envíos americanos que llegan a Sevilla ingresa en estos circuitos obligatorios, y el Mediterráneo recibe su parte correspondiente. Ya antes del descubrimiento del Nuevo Mundo los mercaderes genoveses se abastecían en Sevilla de oro africano; más tarde harán lo mismo con el oro americano. Es probable que la crisis del oro sudanés durante la década de 1520, sensible en ambas costas, la atlántica y la mediterránea, sea una consecuencia de las importaciones americanas. El oro de Bambuk perdió entonces parte de su clientela exterior, conservando únicamente el mercado de África del Norte (*latu sensu*), circunstancia ésta de la que se conservan documentos que la atestiguan a todo lo largo del siglo.

Pero la extracción de oro en América —tema del que hoy sabemos mucho más que ayer gracias a dos excelentes estudios,

uno de ellos publicado⁶⁴ y el otro todavía inédito—⁶⁵ era empresa que no podía mantenerse largo tiempo a la altura de los requerimientos y se viene abajo, posiblemente en unas fechas tan tempranas como son los años comprendidos entre 1530 y 1534. Consecuencia probable de tal derrumbamiento es la devaluación que se produce en Castilla en 1537, cuando se sustituye el *excellente* de Granada por el escudo (o corona o pistolete).⁶⁶ El ducado castellano se convierte en moneda de cuenta como 20 años antes le había ocurrido al ducado veneciano. De este modo la crisis cuyos primeros signos se habían manifestado durante la década de 1520 se confirma 10 o 20 años más tarde. Ahora bien, en ese mismo momento, si hemos de creer a John U. Nef,⁶⁷ la producción de plata —en Alemania esta vez— alcanza su cota más alta hacia 1540. Por lo que parece, todas estas actividades mineras funcionan a la par, juntas se elevan y juntas declinan. ¿Qué ha sucedido? Hasta aquel momento —parafraseamos las imágenes y argumentos de Frank C. Spooner—⁶⁸ la economía se había sentido estimulada por una inflación del oro *relativa*. Su misma abundancia favorecía indirectamente la prosperidad de las minas de plata y de cobre, puesto que el valor de la plata y el cobre crecía en relación con el del oro. Extraña inflación (el historiador deberá a propia cuenta y riesgo tratar de construir el *modelo*) que beneficia únicamente a los ricos, a los privilegiados, a los poderosos, es decir, a la cúspide de la pirámide social y económica. Pero esta fase durante la cual el oro fue relativamente abundante tocará a su fin durante los difíciles años que comienzan a partir de 1530 o 1540 y que van hasta el 1560. Se producen largos periodos vacilantes hasta el momento en que se llega a una enorme inflación de la plata acompañada de una serie de previsibles cataclismos. A una “economía dominada por el oro”⁶⁹ le va a seguir, si se nos permite la

expresión, “una economía dominada por la plata”, destinada a durar hasta la década que se inicia en 1680,⁷⁰ momento en que entra en escena el oro brasileño.⁷¹

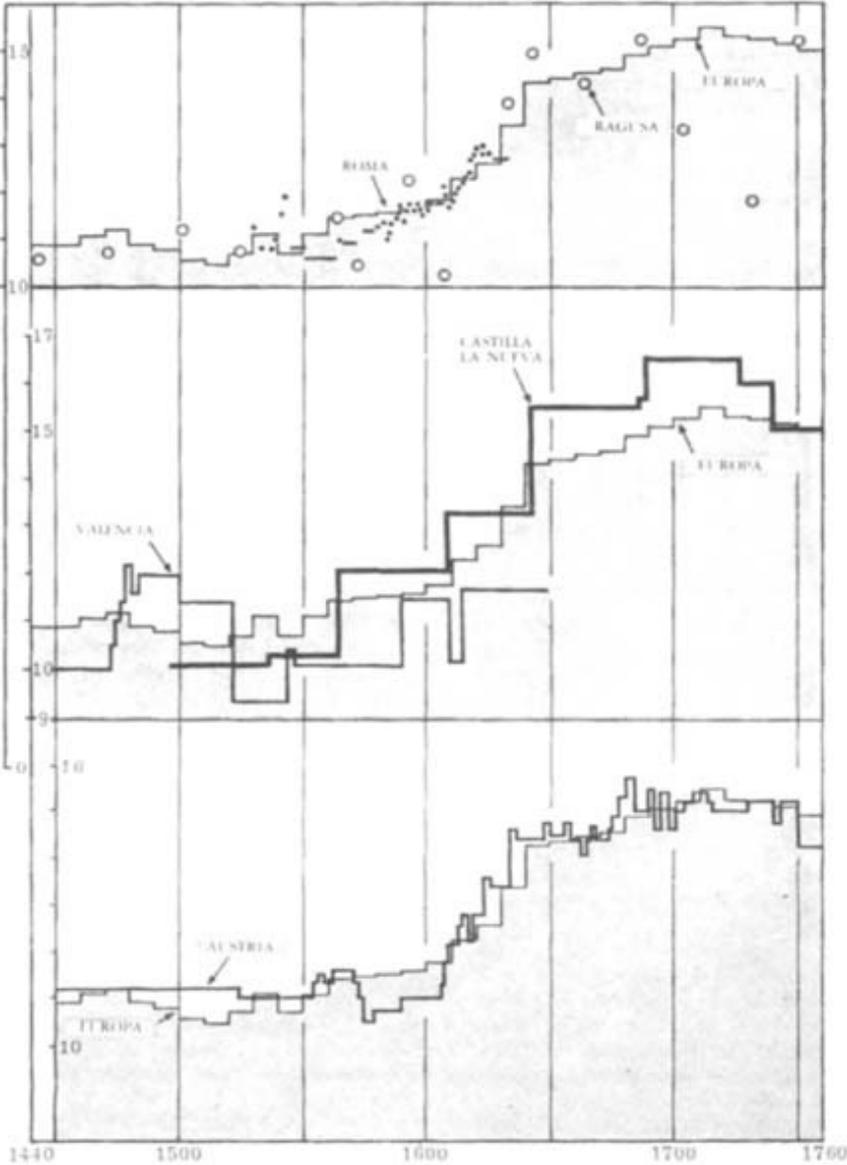


FIGURA 39. *El oro contra la plata.*

Esta gráfica aparece en el tomo IV de la *Cambridge Economic History* (contribución de F. Braudel y F. C. Spooner). La *media* europea de la *ratio* metálica (relación oro-plata) no interrumpe su proceso de deteriorización general hasta comienzos del siglo XVIII,

como indica la línea que limita la zona gris de la gráfica. Las variaciones entre las diferentes cotizaciones hay que verlas en relación con esta línea media (Europa); en la primera gráfica, la que hace referencia a Roma y Ragusa (pocos datos y dispersos), en la segunda se trata de Valencia y Castilla la Nueva, y de Austria en la tercera. Estas diferencias de nivel, sean espontáneas o provocadas, traían consigo movimientos de moneda, oro o plata según los casos. Nótese la fuerte subida del oro en el siglo XVII.

El oro sudanés en África del Norte

Abramos un paréntesis. No sabemos exactamente lo que ha podido ocurrir en África del Norte durante los años cruciales de 1520-1540, ni cuáles han podido ser las causas exactas de la crisis de los tráficos entre Occidente y Berbería. La irrupción española⁷² (toma de Orán en 1509, de Trípoli en 1510 y de Tremecén en 1518)⁷³ se puede considerar como un posible factor. Y una causa todavía más convincente la podemos encontrar en ese impulso de reconquista islámica que, procedente de Turquía y Egipto, impide que el Magreb pueda convertirse, lo que entonces era realmente posible, en un *mercado europeo*.⁷⁴ En cualquier caso, si las exportaciones de oro al Mediterráneo occidental se pueden considerar como prácticamente suprimidas,⁷⁵ el oro del Sudán continuará alimentando a las ciudades del norte de África, particularmente una vez que se restablece allí un cierto orden favorable a los turcos y a los jerifes.

Las *rubias*, las *zianas*, las *doblas* y las *soltaninas* (o zequíes) de que nos habla Haedo, a finales del siglo XVI acuñábanse con el oro del Sahara.⁷⁶ Estas últimas monedas se fabricaban en Argel con metal fino; las otras en Tremecén, con oro de ley bastante baja, *of course gold*, apunta un observador inglés,⁷⁷ el mismo *oro baxo con liga*,⁷⁸ de que se hacían los brazaletes de las argelinas. El oro de Tremecén tenía curso al este hasta Túnez, por el sur

hasta los países negros; penetró también en los macizos de las cabillas; circulaba en “Orania”, en las provincias de Tremecén: “cuya moneda de oro [escribía Diego Suárez a fines de siglo] en aquellas provincias de Tremecén solía ser antiguamente más fina de quilates que aora después que los turcos ocuparon aquel Reyno”.⁷⁹ El oro del Sudán servía también para acuñar los *moticals* marroquíes, que, hacia 1580, tenían prima en los abigarrados mercados monetarios de Argel.⁸⁰ En octubre de 1573, don Juan se apoderó de Túnez. Como estaba resuelto a mantenerse allí, envió a Madrid un largo informe, en el que se enumeraban de una manera bastante curiosa todas las antiguas rentas que percibían los soberanos hafsidas de Túnez. Además de los derechos de aduanas, de los impuestos y los peajes, mencionaba el polvo de oro de Tivar; el pleonasma de la expresión importa poco, y seguramente no debemos tomar al pie de la letra esta argumentación del alegato de don Juan, deseoso de presentar a Túnez adornado de todas sus ventajas. Pero es poco probable que el detalle fuese inventado de los pies a la cabeza.⁸¹ En todo caso, podemos estar seguros de que el polvo de oro llegaba a Trípoli, al mismo tiempo que los esclavos negros, que seguían afluyendo a aquella plaza gracias al tráfico sahariano (tenemos pruebas de que así sucedía en 1568).^{82, 83}

No hay razón para suponer que en el siglo XVII el oro en polvo no llegase a Túnez, ciudad de enlaces fructuosos, verdadera *Shangai*⁸⁴ del Mediterráneo.

Una última prueba: expediciones al Sahara, como las de los jerifes en 1543, 1583 y 1591⁸⁵ (esta última culmina, como es bien sabido, con la toma de Tombuctú) o la de Salah Reis en 1552 contra Ouargla,⁸⁶ serían difícilmente comprensibles sin el incentivo del oro y los esclavos provenientes del África Negra. Son de mucho peso los argumentos de V. Magalhães Godinho acerca de que el apogeo de los *Chorfa* marroquíes está en

relación directa con el renacimiento del comercio del oro. En el mismo momento que el siglo XVI toca a su fin, el oro del Sudán reaparece en las rutas atlánticas⁸⁷ y en las del Magreb. Este último encuentra así una razón extra para incrementar sus relaciones con los países de la cristiandad, y experimenta entonces, si es que no nos engañamos al interpretar las evidencias, un estado de recuperación económica.⁸⁸

II. LA PLATA DE AMÉRICA

América, que ha remplazado en el Mediterráneo las fuentes de abastecimiento del oro africano, ha sustituido aún en mayor grado las minas de plata alemanas.

Los tesoros de América y de España

Todo lo que las cifras y los documentos oficiales pueden enseñarnos acerca de la llegada a España de los metales preciosos de América ha sido recogido y estudiado en los trabajos del economista Earl J. Hamilton. Los primeros embarques, bastante modestos, comienzan con el siglo XVI. Hasta 1550, los cargamentos eran mixtos de oro y plata. Pero desde mediados de siglo pierde toda importancia relativa el metal amarillo. A partir de entonces, los galeones transportaban a Sevilla solamente plata, en enormes masas, es cierto. Los mineros americanos habían comenzado a aplicar los nuevos métodos, tratando el mineral de plata con mercurio. Esta técnica de la amalgama, introducida en las minas de la Nueva España, en 1557, por el español Bartolomé de Medina, se aplica desde 1571 en el Potosí.⁸⁹ Esta revolución técnica decuplicó las explotaciones,

que alcanzaron su máximo entre los años 1580 y 1630, coincidiendo con la gran época del imperialismo español.⁹⁰ En enero de 1580, don Juan de Idiáquez⁹¹ escribió al cardenal Granvella: “Razón tiene su Magestad de dezir... que el Emperador... jamás tuvo tanto dinero junto para emprender cosas”. Las Indias comenzaron a “vomitar” sus riquezas, según la frase de Montchrestien.⁹²

Este río de oro, y después de plata, se volcaba sobre un país singularmente proteccionista, atrincherado de aduanas por todas partes. Nada salía de España y nada en ella entraba — teóricamente al menos— sin la aquiescencia de un gobierno suspicaz, que vigilaba con cien ojos las entradas y salidas de los metales preciosos. En principio, la fabulosa fortuna americana se vertía, pues, en un vaso cerrado. Pero la oclusión distaba mucho de ser perfecta. De otro modo no se explican las frecuentes quejas de las Cortes en 1527, en 1548, en 1552, en 1559 y todavía en 1563,⁹³ sobre las salidas de metales preciosos, que no cesaban, a su juicio, de empobrecer el país. Ni se diría con tanta frecuencia que los reinos de España eran “las Indias” de otros reinos extranjeros.⁹⁴

La verdad es que los metales preciosos se escapan a todas horas de los cofres españoles, para circular por todo el mundo, con tanta mayor razón cuanto que cada salida de éstas representa una valorización inmediata de dichos metales.⁹⁵ Además, ciertos vendedores tienen sus exigencias... En pleno siglo XVII, Montchrestien escribía refiriéndose a la necesidad en que los españoles se veían de comprar a Francia las preciosas telas para las velas de sus barcos: “ellos tienen los navíos, pero nosotros tenemos las alas”.⁹⁶ Las telas para los velámenes y el trigo, para no citar otras, eran preciosas mercaderías, que no podían obtenerse más que pagando al contado. Dado que los mercaderes mediterráneos y los no mediterráneos necesitaban

apremiantemente monedas, no es de extrañar, pues, que los fraudes de divisas fuesen innumerables. Un día, en el barco francés *Le Croissant*, de Saint-Malo, capturado en las costas andaluzas⁹⁷ por contrabando de plata; otro día, dos barcas marselesas detenidas en el golfo de León, con un cargamento de monedas españolas.⁹⁸ Francés de Alava señalaba, en 1567, grandes evasiones de dinero hacia Francia:⁹⁹ “Escribenme de León que por el libro del aduana han visto una persona que ha entrado en aquella villa este año, de España, más de novecientos mil ducados y los quatrocientos dellos en oro, que estos han passado todos por Aragón entre los cueros de aca... Todo passa por Canfranc y aqui y a Ruan llegan sin licencia de Vuestra Magestad.” En 1556, el veneciano Soranzo calculaba que todos los años se evadían a Francia hasta 5 500 000 escudos de oro.¹⁰⁰ Algunos mercaderes extranjeros establecidos en España dedicábanse a repatriar las especies monetarias evadidas.¹⁰¹ El embajador portugués refería, en 1554,¹⁰² que, cumpliendo una orden del príncipe Felipe —se había mantenido en secreto durante algún tiempo—, don Juan de Mendoza procedió a registrar a los pasajeros que viajaban en sus galeras de Cataluña a Italia. Resultado de ello: 70 000 ducados, confiscados, la mayor parte, a mercaderes genoveses. Así pues, los tesoros de España no estaban demasiado bien custodiados. Y la vigilancia oficial (la única que, por lo general, facilita los datos a los historiadores) no nos dice todo lo que necesitamos saber.

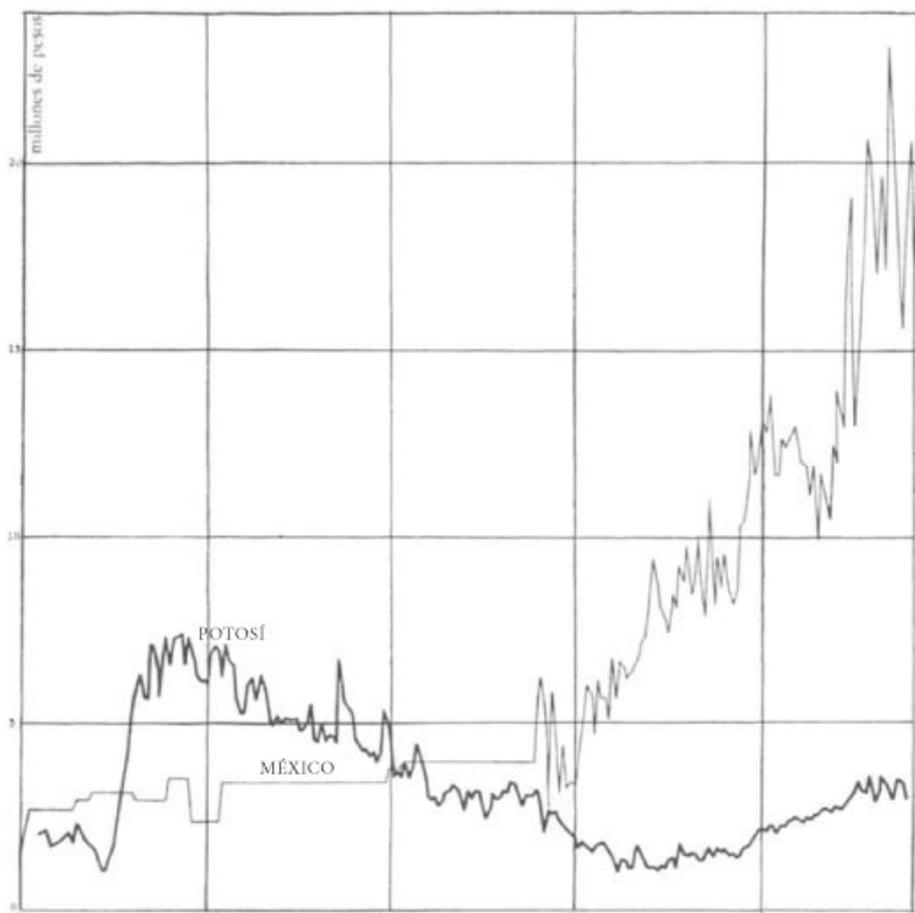


FIGURA 40. *Las dos épocas de la plata americana.*

La curva de Potosí, tomada de M. Moreyra Paz-Soldán, “Cálculo de los impuestos del Quinto et del Ensayamiento en la Minería Colonial”, en *Historia*, IX, 1945.

La curva de las acuñaciones de moneda en México está tomada de W. Howe, *The mining guild of New Spain, 1770-1821*, 1949, pp. 453 y ss.

Potosí fue la primera fuente importante de plata americana. La producción de las minas mexicanas alcanzó a finales del siglo XVIII alturas nunca logradas hasta entonces.

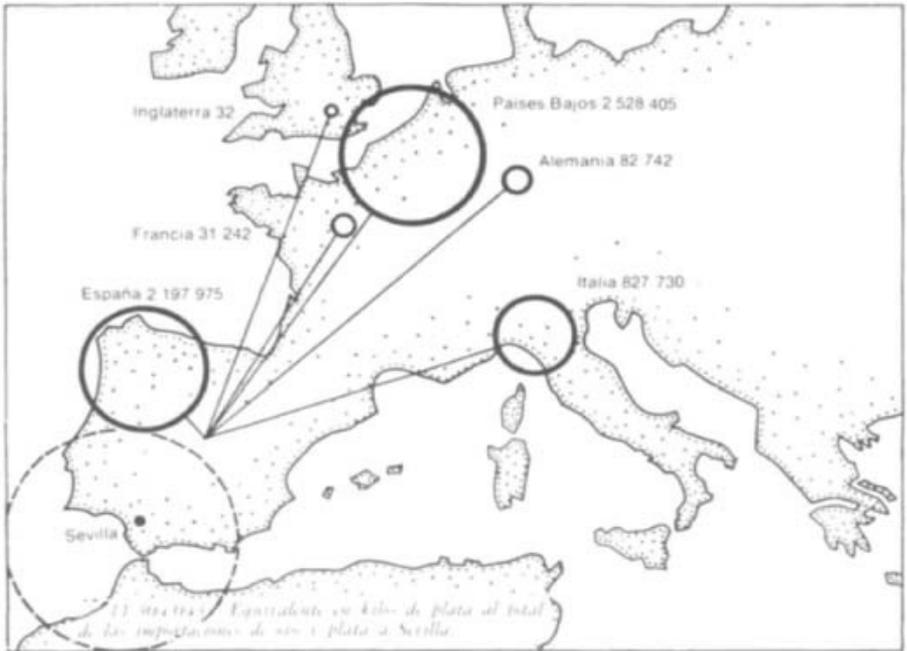


FIGURA 41. *La plata “política” española en Europa, 1580-1626.*

Se trata del dinero gastado por el Rey Católico por medio de los *asientos* concluidos con los mercaderes. Este diagrama nos muestra que los gastos más grandes se hicieron — como era previsible — en los Países Bajos. Menos conocido — y en orden de importancia — es lo que sigue: gastos de la corte y para la defensa de España (1580 vio el comienzo de la guerra en la vertiente atlántica; hay que defender las costas amenazadas de la Península), los gastos relativamente módicos en Italia y los gastos casi inexistentes en lo concerniente a Francia. Francia no se vendió a España, estaba ocupada en sus propias luchas interiores. Como es natural, estos pagos son los del gobierno español y no representan el volumen total de los metales preciosos que abandonaban España en dirección a Europa. Mapa de F. C. Spooner, de acuerdo con las cifras y cálculos de Álvaro Castillo Pintado.

Además de la exportación clandestina, existían las salidas lícitas.¹⁰³ Toda entrada de cereales a España implicaba para el proveedor el derecho explícito a recibir en pago monedas libremente exportables. Pero las mayores exportaciones de plata debíanse al propio rey y a la política universal de España. En vez de gastar la plata dentro del país y hacerla fructificar en diversas creaciones — como los Fugger, que invirtieron en Augsburgo la plata de sus minas de Schwaz —, los Habsburgo dejábanse

arrastrar cada vez más a los gastos exteriores, ya considerables en la época de Carlos V y fabulosos en la de Felipe II... Política desastrosa e insensata, se ha dicho muchas veces. Pero habría que saber —cosa que tantos críticos olvidan— si no era precisamente gracias a ello y a costa de semejantes sacrificios, como lograba mantener en pie el Imperio español, si no condicionaba eso su defensa y su integridad. El historiador Carlos Pereyra nos habla de la locura española en los Países Bajos, que devoraron una parte tan grande de los tesoros de América. Pero España, aunque hubiera querido, no podía abandonar aquellos dominios, pues eso habría sido lo mismo que traerse la guerra más cerca de casa.

Sea de ello lo que quiera, lo cierto es que la Península, agobiada de tesoros, desempeñó —queriéndolo o sin quererlo— el papel de cauce de irrigación de los metales preciosos... Lo que interesa al historiador, sabiendo ya cómo llegaban los metales preciosos del Nuevo Mundo a España, es ver cómo se distribuían.

Los tesoros de América, camino de Amberes

Durante la primera mitad del siglo XVI, los metales preciosos de España salían hacia Amberes, verdadera capital del Atlántico, en la misma medida, si es que no mayor, que la de Lisboa o Sevilla. Los documentos de Amberes señalan los vínculos existentes entre la ciudad del Escalda y las lejanas regiones del océano: el África occidental y el naciente Brasil.

Los Schetz poseían un *engenho* —un ingenio de azúcar— cerca de São Vicente. En 1531 se creó la bolsa de Amberes. Desde entonces, el numerario de España llegó a Amberes y a Brujas a bordo de las grandes *zabras* de Vizcaya. En 1544,¹⁰⁴

sigue utilizando los servicios de las naves vizcaínas, que ese año transportaron, además, infantería española,¹⁰⁵ y otro tanto ocurrió en 1546-1548¹⁰⁶ y en 1550-1552.¹⁰⁷

Era en aquella época un hecho público y notorio: en la primavera de 1551, los embajadores venecianos informan a la señoría que en los Países Bajos van a acuñarse 800 000 ducados venidos del Perú con 15% de beneficio. A cambio de ello, los Países Bajos proveerían a España de artillería y pólvora.¹⁰⁸ En 1552, el año de la sorpresa de Innsbruck, la trágica situación de Carlos V abre de par en par las cautelosas compuertas de España.¹⁰⁹ Se reducen entonces las exportaciones de moneda de los particulares, pero se aumentan considerablemente las del tesoro público. Lo que, a la verdad, no impide a las firmas extranjeras establecidas en España, para las que la salida de monedas era cuestión de vida o muerte, proseguir sus envíos, valiéndose no pocas veces hasta de los propios agentes de exportaciones del gobierno.¹¹⁰ En 1553 se recibió en Amberes un envío oficial de plata con destino a los Fugger.¹¹¹

En cierta ocasión, por azar, hasta Inglaterra logró su parte. El viaje del futuro Felipe II, en 1554, hizo fluir a la isla importantes cantidades de plata, que ayudaron a la recuperación de la moneda inglesa, la cual había llegado, en 1550, al nivel más bajo de su cotización.¹¹² Entre aquel año de 1554 y el de su regreso a España en 1559, Felipe II, estando en Inglaterra y en los Países Bajos, fue constantemente abastecido de plata por la vía oceánica.¹¹³ Este aprovisionamiento fue decisivo durante los aciagos años de la guerra de 1557-1558. La llegada de los navíos cargados de metales era el gran acontecimiento en el puerto de Amberes. Hoy, 20 de marzo de 1558 —decía un aviso—, llegarán a Amberes cuatro barcos de España, después de un viaje de 10 días; traen a bordo 200 000 escudos en plata contante y

300 000 en letras de cambio.¹¹⁴ “El dinero último que de ella ha venido en las zabras de Pero Menendez llegó a muy buen tiempo para poder dar una paga a la infantería y caballería alemana que levantamos a nuestra cuenta”, escribía Eraso a Carlos V el 13 de junio.¹¹⁵

Podrían citarse miles de documentos a propósito de la circulación de los metales preciosos; los más instructivos son sin duda los *asientos*— “partidos”, dirían los franceses del siglo XVI— que Carlos V y Felipe II concluyen con sus prestamistas. A partir de la crisis de Innsbruck, los Fugger y más tarde los banqueros genoveses consiguen que sus contratos vayan acompañados de *licencias de saca*, es decir, del permiso para exportar de España el numerario equivalente a las sumas que habían adelantado. Por ejemplo los dos *asientos* concluidos en mayo de 1558¹¹⁶ con los banqueros genoveses Nicolò Grimaldi y Gentile, estipulan, entre otras condiciones, la transferencia de plata de Laredo a Flandes.

Esta circulación de monedas y lingotes por la vía marítima, a considerable distancia de la Francia hostil, no ofrece gran interés solamente para el historiador que quiera reconstruir las grandes luchas del siglo XVI entre los Valois y la Casa de Austria. Indica también que los Países Bajos no eran simplemente una plaza de armas para el imperio de Carlos V, sino también un gran centro monetario a través del cual el metal americano pasaba a Alemania, el norte de Europa y las islas Británicas. El papel de esta redistribución de monedas es decisivo en las actividades europeas, que en modo alguno se engendraron a sí mismas. Se organiza todo un sistema de cambios, de circulación, de operaciones bancarias a partir del gran puerto del Escalda, hacia la Alta Alemania e Inglaterra, llegando hasta Lyon, ciudad que ha vivido durante años actuando en combinación con la gran plaza del norte.

Ahora bien, para señalar bien el papel de Amberes sería necesario seguir de cerca ese aprovisionamiento de metales preciosos, más o menos importante según los casos, y que no siempre llegaba a tiempo. En 1554¹¹⁷ se produce en Amberes una sensible escasez de plata, pues también andaba corta de este metal la Península, de la que dependía el puerto del norte. Y no era la guerra la única responsable. Thomas Gresham, la eminencia gris de las finanzas inglesas, hizo en 1554 un curioso viaje a España, que recuerda el que Antonio Malfane, el genovés, había emprendido un siglo antes a Tuat, pues Gresham fue a la Península en busca precisamente de metales preciosos. Desgraciadamente, sus exigencias y tal vez también sus maniobras contribuyeron a quebrantar un crédito ya de suyo bastante comprometido. Los bancos de Sevilla llegaron hasta a suspender sus pagos. “Llegué a temer [escribe Gresham] que pudiera ser responsable de la quiebra de todos.”¹¹⁸ Pero no es Gresham el verdadero culpable, sino la coyuntura económica general. En todo caso, perfecta o no, esta circulación, indispensable para la economía inglesa y la de los Países Bajos, tal vez explica por qué las relaciones entre España y los países nórdicos han sido durante largo tiempo anormalmente pacíficas. La política de reservas y de inteligencia entre Felipe II e Isabel fue posible mientras la reina y los mercaderes de Inglaterra conseguían participar de las riquezas de América por medio de los préstamos concertados en Amberes.¹¹⁹ Pero todo este orden y este equilibrio quedan en suspenso con la crisis de 1566 y con la retadora llegada del duque de Alba a los Países Bajos, en 1567. En 1568, Gresham, el “mercader de la reina”, partió de Amberes, su residencia habitual. Todo cambió ahora en un enorme sector, ni más ni menos que el del Atlántico. Hasta entonces los piratas ingleses habían atacado frecuentemente los navíos y las posesiones españolas; pero generalmente

contentábanse con lo que podríamos llamar una piratería amigable, que era más bien un comercio fraudulento que una verdadera piratería: Hawkins¹²⁰ operaba a menudo más o menos de acuerdo con las autoridades locales españolas. Pero a partir de 1568 comienza una época de piratería brutal y sin cuartel.¹²¹ Los corsarios ingleses atacan sistemáticamente las zabras vizcaínas, cargadas de plata con destino al duque de Alba.¹²² Por supuesto, a partir de ese momento la reina Isabel ha debido renunciar a cualquier intento de préstamos en Amberes, donde su crédito se derrumba de la noche a la mañana, y adoptar, con la ayuda de los mercaderes de su país, una nueva organización financiera.¹²³ Pero ¿quién podría decir hasta qué punto esta política nacionalista¹²⁴ fue, de una parte, deliberada, especialmente en cuanto a Gresham, y de otra parte, una política impuesta por las circunstancias.¹²⁵

La captura de las zabras vizcaínas no condujo, sin embargo, a la guerra. Inglaterra destinó el metal precioso conseguido en los navíos apresados a la fabricación de nuevas monedas.¹²⁶ Se aprovechó, incluso, del fraude de los mercaderes españoles que enviaban plata de contrabando en navíos supuestamente cargados de lana. Este comercio fraudulento fue una ganancia suplementaria para los ingleses.¹²⁷ Podríamos seguir hasta en sus menores detalles este feo negocio, pero lo que nos interesa del caso no son las responsabilidades de William Cecil, ni las subsiguientes e inútiles discusiones y recriminaciones que prolongaron la querrela,¹²⁸ ni las decisiones de Felipe II, por un instante, en 1570, cargadas de intenciones belicosas, y que logró suavizar la prudencia del duque de Alba.¹²⁹ La alarma diplomática no debe impedirnos ver el alcance económico de la disputa.

Trastornado tal vez desde 1566,¹³⁰ con el comienzo de las

revueltas en los Países Bajos, el tráfico de metales preciosos entre España y aquella región por la vía del Atlántico quedó prácticamente bloqueado a partir de los años 1568-1569, lo que no quiere decir que la moneda española dejara de circular totalmente por esta antigua ruta. Sin embargo, los transportes perdieron importancia y dejaron de hacerse en condiciones fáciles. Sólo se efectuarán mediante flotas en toda regla, como la que en 1572 condujo al duque de Medinaceli, es decir, casi quebrantando un bloqueo. La comunicación por mar se había vuelto peligrosa, según escribían a la República genovesa, en julio de 1572, Lázaro Spínola, cónsul genovés en Amberes, y sus consejeros Gregorio Difranchi y Nicolò Lomellini.¹³¹ La nación, decían, tiene deudas y no sabe cómo saldarlas, *attento il cativo temporale che corre alle mercantie per questi movimenti di guerra* (se trataba, muy especialmente, de la tensión con Francia), *con quali non si può tratar in Spagna restando chiusa la navigazione, e per Italia difficilmente...*

La flota de Medinaceli en 1572 era relativamente modesta; proyectábase formar otra mucho más importante en Vizcaya en 1573-1574. Apenas exageraríamos su importancia si la llamásemos la primera Armada Invencible. Fue confiada al mando de un jefe prestigioso: Pedro Menéndez, pero éste murió en 1574. La falta de créditos y las epidemias que luego se presentaron hicieron que la flota se desintegrara antes de hacerse a la mar.¹³² Así el año 1574 asestó un decisivo golpe al vigor de España del golfo de Gascuña a los lejanos Países Bajos. Ciertamente se mantuvieron las comunicaciones marítimas entre la Península y los países del Escalda. En 1575, por ejemplo, salió de Santander una pequeña flota al mando del comandante Recalde, rumbo a Dunquerque, adonde llegó el 26 de noviembre. Hizo escala en la isla de Wight, lo cual indica que aún no estaban del todo rotas las relaciones con Inglaterra; pero

nada nos asegura, por lo demás, que la flota de Recalde llevara a bordo dinero metálico.¹³³

De todos modos, aunque así hubiera sido, no habría podido hacer frente a la tarea. Es fácil comprobar el carácter anormal de algunos envíos de dinero efectuados por la vía atlántica. A raíz de la bancarrota de 1575, Felipe II —que la había provocado en su propio beneficio— disponía de varios millones de escudos de plata. Nada más sencillo, en apariencia —puesto que la demanda de los Países Bajos seguía en pie—, que embarcar el dinero en Laredo o en Santander y expedirlo hacia el norte. Pero ningún mercader quería encargarse de la empresa. Hubo que suplicar a los Fugger para que accedieran a hacer llegar 70 000 escudos (que les fueron entregados en cajas selladas con el cuño real, para que no las detuvieran en la aduana) a Lisboa, donde obtuvieron de ciertos negociantes *marranos* de la plaza, a cambio de ello, letras de cambio libradas sobre Amberes, ya que dichos negociantes necesitaban aquel numerario para comerciar con las Indias portuguesas. Thomas Müller, el factor de los Fugger, tratándose de cantidades poco importantes como éstas, ha preferido utilizar el rodeo de Portugal y la semineutralidad de sus mercaderes ante las disputas de los países del norte. Gracias a este subterfugio se podía transferir dinero sin que éste abandonase la Península.¹³⁴ Pero a veces sale de ella. En otoño de 1588, Baltasar Lomellini y Agustín Spínola arriesgaron, para asegurar los pagos en Flandes que debían hacer al duque de Parma, “una suma de dineros que ambian en tres zabras que han armado”.¹³⁵

Un año después, en 1589, los Malvenda, mercaderes españoles de Burgos,¹³⁶ envían al puerto de El Havre¹³⁷ en una galeaza un crédito de 20 000 escudos. Ese mismo año y también por el océano, Agustín Spínola repitió la hazaña del año precedente, despachando dos pequeñas galeazas que había

armado personalmente y que transportaron por su cuenta un cargamento de plata hasta los Países Bajos.¹³⁸ Pero estas excepciones confirman la regla: lo cierto es que, como lo señala una gaceta veneciana¹³⁹ en 1586, la ruta oceánica se había vuelto extremadamente difícil y su rendimiento era ya muy escaso. Ahora bien, para España esta ruta era esencial.

El rodeo francés

La ruta de Laredo o Santander a Amberes había quedado inutilizada y había que sustituirla a toda costa. Felipe II tuvo que recurrir, para ello, a las rutas de Francia. Aunque eran cortas, estaban expuestas al peligro de quedar interrumpidas por las dificultades interiores; los transportes requerían largos convoyes y numerosas escoltas. Diremos, a título de ejemplo, que el transporte de 100 000 escudos de Florencia a París¹⁴⁰ requirió, hacia fines de siglo, 17 carros, escoltados por cinco escuadrones de caballería y 200 hombres de infantería... Para disminuir el peso, quedaba, en caso extremo, el recurso de transportar exclusivamente oro. Así lo hicieron, en muchas ocasiones, hacia 1576, algunas personas seguras al servicio de España que, viajando de Génova a los Países Bajos, llevaban cosidos a sus ropas hasta 1 000 escudos de oro cada una.¹⁴¹ Pero éstas no eran, ni podían ser, más que soluciones excepcionales, desesperadas y peligrosas.¹⁴²

El primer gran envío de metales preciosos a través de Francia, por cuenta de España, se efectuó en 1572, es decir, después de la Noche de San Bartolomé.¹⁴³ El duque de Alba, que desde su llegada a los Países Bajos se vio muy corto de dinero, se encontraba en situación desesperada. A comienzos de 1569 corrió el rumor de que había gastado ya cinco millones.¹⁴⁴

Dos años después, en 1571, la crisis era aún más palpable; algunos documentos hablan insistentemente de la *estrechez de dinero* de que padecía el duque. Los mercaderes ya no querían negociar con él, aunque siguieran abundando las asignaciones para atraérselos.¹⁴⁵ Pero ¿de qué servían las asignaciones cuando los mercaderes sabían que era de todo punto imposible pagarles en metálico? Sin dinero líquido y con el crédito recortado, el duque veía reducidas las posibilidades de recurrir a las letras de cambio, al igual que un banco, que nunca necesita más de sus reservas que cuando sus clientes sospechan que no cuenta con ellas. En 1572, la situación era tan grave¹⁴⁶ que en abril el duque de Alba se decidió a apelar al crédito del gran duque de Toscana. La solicitud fue coronada por el éxito, pero el gobierno español, que tenía dificultades con el gran duque, sospechando que intrigaba en Francia y fuera de Francia contra la causa española, desautorizó la gestión del duque de Alba y el crédito concedido no llegó a utilizarse.¹⁴⁷ Entre tanto, Felipe II había hecho pasar por Francia 500 000 ducados en dinero contante. El monarca escribía a su embajador Diego de Zúñiga:¹⁴⁸ “... Queríamos enviarle (al duque de Alba) destos Reynos hasta en cantidad de quinientos mill ducados de contado en oro y plata y no se pudiendo llevar al presente por mar sin mucho riesgo por estar el passo tan cerrado, ha parecido que el medio más cierto y más commodo sería embiarlos por esse reyno si el christianissimo rey, mi hermano, tuviese por bien de permitir y dar orden que passasse con la seguridad que conviene, como espero que lo permitirá.” La autorización fue concedida y el dinero se transportó en varios viajes. El 25 de diciembre de 1572 Zayas previno al embajador de Francia, Saint-Gouard,¹⁴⁹ que, en virtud de la licencia concedida para el tránsito de los 500 000 escudos, Nicolás Grimaldi transportaría 70 000 en reales (es decir, en plata) y Lorenzo Spínola otros 40 000 en

escudos castellanos (es decir, en oro). Desde luego, estos envíos oficiales no fueron los únicos. En 1574, Mondoucet escribía desde los Países Bajos: “A creer lo que aquí se dice públicamente..., los ducados de Castilla trotan por Francia para romper todos los buenos designios”.¹⁵⁰ El dinero *político* no era el único que transitaba por los caminos de Francia; por las mismas rutas circulaba también el dinero de los mercaderes y el del contrabando, que eran, a menudo, una y la misma cosa.

En 1576, Felipe II y sus servidores examinaron las ventajas que reportaría la ruta de Nantes, donde el sólido crédito del mercader español Andrés Ruiz podía servir de pivote para transportar el dinero a través de “Normandía y de Francia”. Diego de Zúñiga, que hizo esta proposición, aprovechó el momento para indicar, de paso, las pretensiones francesas sobre el tránsito de divisas, y, principalmente, el propósito que tenían de “congelar”, como diríamos hoy, un tercio del dinero en tránsito. El embajador español deploraba también, con este motivo, la mala organización francesa del *crédito*, del *trato* y del *comercio*,¹⁵¹ lo cual era cierto.

Por esta misma época, según nos dice Richard Ehrenberg —aunque sin ofrecer pruebas—, pasaba el dinero de Zaragoza a Flandes, vía Lyon.¹⁵² Thomas Müller, el factor de los Fugger, utilizaba también para sus envíos el camino de Florencia y Lyon. Una carta veneciana de 1577¹⁵³ se refiere al envío de 200 000 coronas a Juan de Austria, vía París. Ese mismo año, los Malvenda de Burgos hicieron una remisión de 130 000 escudos, parte por Milán y parte por París, todo por cuenta de Felipe II.¹⁵⁴ No es de extrañar que ese mismo año de 1577 se pudiera hablar de que había en Francia una verdadera invasión de piezas españolas de oro y plata —“escudos de oro, doblones y reales de plata de España”—. A tal punto, que el gobierno francés llegó a pensar, para sacar algún provecho de ello, en valorizar esta

moneda extranjera,¹⁵⁵ lo que sería una manera de retenerla en tránsito.

El tránsito de las monedas españolas prosiguió al año siguiente. En julio de 1578, Enrique II accedió a dar paso por Francia a un contingente de soldados y una cantidad de dinero español (150 000 ducados).¹⁵⁶ En julio de ese mismo año, el embajador Vargas se preguntaba —muy de acuerdo con la preocupación de la época— si estos envíos eran prudentes,¹⁵⁷ ya que los bandidos a sueldo del duque de Alençon merodeaban a lo largo de la ruta. Y añadía que sería mejor recurrir a “policas de mercaderes”.¹⁵⁸ Las monedas de España continuaron circulando en Francia después de ese año de 1578, aunque sólo fuesen las destinadas por el Rey Católico a los propios franceses, como era el caso del dinero destinado a ser distribuido entre los Guisas¹⁵⁹ y otros. Un documento de 1582¹⁶⁰ revela que Philippe Adorne situó 100 000 escudos en Lyon y en París a disposición de Alejandro Farnesio. En 1585, Bartolomeo Calvo y Battista Lomellini remitieron 200 000 escudos a Lyon;¹⁶¹ pero nada permite afirmar que este dinero fuera contante y llegara más allá de Lyon, hasta Flandes. A falta de mejores informes, consideremos que la ruta francesa no se empleó después de 1578, que se recurría a ella en último extremo. Y quizá se habría abandonado antes si no hubiese sido por las dificultades que surgieron, entre 1575 y 1577, entre Felipe II y sus acreedores genoveses. El acuerdo que firmaron en 1577 —el *medio general*— iba a dar la primacía a la ruta marítima de Barcelona a Génova.

La gran ruta de Barcelona a Génova y el segundo ciclo de los metales preciosos de América

No se podría precisar la fecha en que esta nueva ruta adquirió importancia. Quizá fue por la década de 1570, que coincide con el inicio de la enconada guerra contra los turcos en el Mediterráneo; como consecuencia lógica, los capitales españoles se desvían hacia Italia. No se trataba, evidentemente, de una creación *ex nihilo*. El oro y la plata de América ya habían llegado al centro del Mediterráneo en 1570, aunque nunca en cantidades comparables a la gran corriente que desembocara antes en Amberes. En octubre de 1532 llegan a Mónaco galeras españolas con 400 000 escudos, destinados a Génova.¹⁶² En 1516, Carlos V obtuvo de los genoveses un préstamo de 150 000 ducados.¹⁶³ Es probable que este anticipo representara, en compensación, una salida de metales preciosos hacia la Dominante. Una correspondencia portuguesa¹⁶⁴ indica, esta vez sin equívocos, que en 1551 se hizo un envío de dinero contante a Génova, a beneficio del papa. Señala Ehrenberg —aunque sin las referencias precisas que serían de desear— que en 1552 llegaban a Génova grandes cantidades de dinero, al mismo tiempo que a Amberes.¹⁶⁵ Una carta dirigida por Baltasar Lomellini a Eraso en enero de 1564 habla de un pago efectuado por orden de Felipe II, en noviembre del año anterior, por 18 000 ducados, sobre Milán, a la cuenta de Nicolò Grimaldi, suegro de B. Lomellini.¹⁶⁶ En 1565 encontramos mención de un préstamo de 400 000 ducados aprobado por mercaderes florentinos y pagadero en Flandes. ¿Envolvían estos préstamos envíos de metales preciosos a la propia Florencia?¹⁶⁷ En 1566, Fourquevaux, embajador de Francia en España, registra dos préstamos genoveses, uno de 150 000 escudos y otro de 450 000,¹⁶⁸ y el embajador toscano Nobili habla en mayo de un envío de 100 000 escudos a Génova.¹⁶⁹ El viaje del duque de Alba de España a Génova en 1567 fue acompañado de un transporte de tropas y de dinero.¹⁷⁰ Y de tiempo en tiempo era

necesario proveer de dinero a Sicilia y a Nápoles, a menudo por medio de *cambios* sobre las plazas de Génova y de Florencia, las cuales atraían forzosamente, en contrapartida, un bocado de los tesoros de América.¹⁷¹ Podemos, por lo menos, presumirlo, y a veces existe la certidumbre de que así ocurrió. “En estos días pasados se han llevado 18 cargas de dinero a Barcelona destinadas a Italia”, escribía Fourquevaux en diciembre de 1566.¹⁷² Durante el verano de 1567, el representante toscano de España, Nobili, logró enviar una parte del dinero destinado a pagar la soldada de las galeras toscanas al servicio del Rey Católico. Tarea trabajosa, ya que la asignación prometida de los pagos sobre las rentas de la Iglesia se había dispersado a través de toda España.¹⁷³ De cualquier modo, Nobili proponíase, en mayo, enviar 25 000 “escudi”¹⁷⁴ de lo que había percibido; en junio anuncia la expedición de ocho malas con un cargamento de 280 000 “reali”;¹⁷⁵ finalmente, en septiembre —aunque sobre este punto carecemos de datos precisos— suponía que todo estuviera bien embarcado en las galeras.¹⁷⁶

Todos estos ejemplos, engarzados, no dan la impresión de una corriente regular: el *dinero de contado* ha seguido la ruta flamenca (que era la utilizada por los prestamistas genoveses en 90% de las veces) y ha alimentado poco y mal al Mediterráneo. Contamos con abundante evidencia negativa. Así tenemos la posibilidad de localizar las monedas que circulaban en Ragusa, donde las casas de comercio consignaban en los registros oficiales —algunos de los cuales obran en los *Diversa di Cancellaria*— las cantidades de monedas confiadas a sus agentes encargados de ir a hacer compras por su cuenta en los Balcanes o en Levante, o las que dichas casas comerciales desembolsan para pagar sus deudas o para la constitución del capital de una determinada sociedad. Las piezas de oro representarán durante muchos años un papel exclusivo, tanto si están acuñadas en

Venecia, en Hungría, en Rodas o en Quíos o Alepo. Esto plantea de un modo muy peculiar el problema monetario de las relaciones de Ragusa con el Levante en lo referente al oro.¹⁷⁷ Giugliano di Florio confiaba, el 5 de junio de 1551, 650 escudos *d'oro in oro* al capitán de una nave, Antonio Parapagno. Estos 650 ducados se descomponían en 400 *sultanini*, es decir, cequíes turcos, y 250 *veneciano* o cequíes de Venecia.¹⁷⁸ Otros cien escudos *auri in auro* se entregan a un ragusino, Johannes de Stephano, en noviembre de 1558, para un viaje de Nápoles a Alejandría y de Alejandría a Génova.¹⁷⁹ Hieronimus Johannes de Babalis recibe 500, en oro, para un viaje a Alejandría.¹⁸⁰ Con frecuencia estas monedas de oro eran cequíes turcos. Cuando la plata ocupa finalmente el lugar que le corresponde, vemos a un tal Giovanni di Milo, socio de Andrea del Sorgo,¹⁸¹ recibiendo aspros turcos: estamos en agosto de 1560 y Giovanni de Milo, que parte para el Levante, llevará consigo *mille quinquecentos aspros*, 1 500 piezas pequeñas. Las monedas corrientes de plata, especialmente a partir de 1564, serán los *talleri* turcos o húngaros,¹⁸² los reales españoles, los *reali da otto* no llegarán a Ragusa hasta mucho más tarde, entre 1565 y 1570.¹⁸³ Henos aquí en Barcelona, en el año 1561. Por carta fechada el 26 de marzo, Felipe II acaba de pedir al virrey de Cataluña, don García de Toledo, que le procure 10 000 ducados para las ferias de octubre y de mayo. Imposible encontrar semejante suma, responde el virrey el 5 de mayo.¹⁸⁴ Razón: "... el ser esta plaça tan estrecha y tener los mercaderes tan poco caudal...". A esto hay que añadir la falta de audacia, la excesiva prudencia de los hombres... "y crea V. M. que por ocho o diez mil ducados que yo he hallado aquí algunas vezes para socorrer a los soldados, ha sido menester dar fianças de mercaderes de la mesma tierra y tras esto poner yo mi plata en prenda y con todo esto me llevavan nueve o 10% de intereses a razón de año".

Pasemos ahora a Nápoles, en 1566, teniendo ante nuestros ojos el *partido* de los 100 000 ducados “*de oro di Italia*”, concertado en Génova en abril.¹⁸⁵ Se trata de un asiento de tipo corriente, o más exactamente, si no me equivoco, de un capítulo de uno de aquellos arreglos con cláusulas múltiples que la monarquía concluía con los banqueros. A cambio de los 100 000 ducados pagaderos sobre la plaza de Génova, Felipe II concedía una asignación sobre el *donativo* de Nápoles y, en su defecto, sobre un impuesto del reino, para rembolsar la suma adeudada al año siguiente. Nápoles actuaba, pues, en este caso, de caja de reembolso. El *partido*, concertado en Génova gracias al celo del embajador español Figueroa, se envía al virrey de Nápoles para que lo firme. Éste examina, o mejor dicho, hace examinar por su tesorero y un experto, las cláusulas y modalidades del reembolso. Comprobado todo esto a satisfacción, el dinero se presta a la elevada tasa de 21% de interés. “No he dejado de firmar la capitulación”, escribe el duque de Alcalá, “a pesar de que el interés me parece demasiado gravoso”. ¿No es ésta una prueba de la “estrechez” de la plaza de Génova? Un detalle de esta exposición indica, además, que el dinero contante era más caro en Génova que en España, lo cual explica la prima de 2% a deducir de los beneficios de los mercaderes —añaden los comentaristas—, puesto que el pago se hacía en Génova. Esta valorización sólo representa un poco más que los gastos de transporte y seguro.¹⁸⁶

Así, pues, en 1566, estrechez de crédito en la plaza de Génova. En Nápoles, hacia la misma época, la situación era todavía peor. A comienzos de ese año de 1566 se había tratado de concertar un *asiento* de 400 000 a 500 000 ducados¹⁸⁷ para asignarlos al *donativo* de Nápoles y fue esta negociación la que —si no me equivoco— llevó al *cambio* de los 100 000 ducados de que hemos hablado hace poco. A este respecto, el duque de

Alcalá sólo recomendaba una cosa: que, por lo menos, el cambio no se efectuara en Nápoles, porque la plaza no era apta para proporcionar préstamos, ni siquiera de 100 000 ducados, y los mercaderes, aprovechándose de ello, elevaban abusivamente sus exigencias; era preferible cerrar la operación en España o en Génova.

Pero con los años 1570 y siguientes, aparece una situación nueva; en vista de los grandes armamentos del Mediterráneo, la maquinaria española veíase obligada a cambiar de orientación en cuanto a sus envíos de dinero en letras de cambio o en moneda contante.¹⁸⁸ En abril de 1572, Juan Andrea Doria indica a la República de Génova que se trasladará a Cartagena a recoger el dinero que los mercaderes genoveses preferían embarcar en este puerto, en vez de transportarlo por tierra hasta Barcelona, pues los caminos no eran seguros.¹⁸⁹ Los envíos no se interrumpieron ni siquiera con la segunda bancarrota del Estado español en 1575; bancarrota que sacudió a Génova hasta sus cimientos, pero que, si no nos equivocamos, contribuyó también a abatir lo que aún quedaba en pie del ciclo de Amberes. En abril de 1576, Felipe II quiso enviar 650 000 ducados de *contado* a Genova.¹⁹⁰ Ese mismo año ofreció a los Fugger transportar para ellos 100 000 escudos “de oro en oro” en sus galeras, hasta Italia.¹⁹¹ Por esta misma nueva ruta el factor de los Fugger pasará entre 1575 y 1578 hasta 2 000 000 de coronas destinadas a los Países Bajos.¹⁹² En julio de 1577 Felipe II dio a Juan Andrea Doria orden de trasladarse inmediatamente a Barcelona, para embarcar allí el dinero destinado a Italia. La nave capitana, después de completar su cargamento, debió partir rápidamente, con o sin el almirante de Castilla, que tenía que incorporarse al viaje. Importaba mucho, en efecto, que la galera apresurara su partida, pues la necesidad de dinero era urgente en Italia e importaba “que los corsarios no vengan a saber que se embia el dinero en

una sola galera”.¹⁹³ Dicho más claramente: la nueva ruta del dinero no termina en Italia. Génova había pasado a ser la estación reguladora de los movimientos de oro y letras de cambio hacia el norte. Lo cual no impedía, antes al contrario, que Italia entera recibiera su parte, comenzando por el gran duque de Toscana, que después de 1576 mereció la gracia de España y a quien Felipe II solicitó en 1582 un crédito de 400 000 ducados para la campaña de Flandes.¹⁹⁴

Con el incremento de la llegada de plata a Sevilla después de 1580, toda esta circulación esencial se infló. Nada nos da mejor la medida exacta de lo que ocurría entre 1584 y 1586 —si no queremos perdernos en una enorme masa de documentos conocidos—¹⁹⁵ que las cartas, tan llenas de observaciones, del encargado de negocios francés en España, el secretario Longlée.

Año de 1584, 18 de enero:¹⁹⁶ dos galeras se disponen a zarpar de Barcelona transportando plata a Génova; 12 de enero: se envía un millón de oro “a Milán para Flandes” y, tras esto, otro millón para tenerlo en reserva en el castillo de Milán;¹⁹⁷ 22 de marzo: se expide una gran cantidad de plata a Italia para los negocios de Flandes;¹⁹⁸ 26 de mayo: Juan Andrea Doria embarca en Barcelona, entre el 18 y 20 de junio, al mando de 20 galeras y algunos otros barcos; a bordo de la flota van dos millones para el Rey Católico, uno en “escudos-pistolas” y otro en “reales”, y alrededor de un millón más en letras de cambio de los “Fucres” y de mercaderes genoveses. El 1º de junio: los genoveses conciertan “otro partido de 400 000 escudos pagaderos en Italia” en un plazo de cuatro o cinco meses;¹⁹⁹ Juan Andrea Doria, en sus galeras, carga más de 2 500 000 para el Rey Católico, “y alrededor de un millón” perteneciente a particulares, entre ellos el duque de Florencia, además de 300 000 escudos propiedad del mismo Doria, y de 300 000 a 400 000 escudos que lleva por cuenta de otros genoveses, y lo que

“treinta a cuarenta señores y gentileshombres de Italia han retirado y llevado consigo al retirarse a Italia con el pasaje de las galeras. Además, 500 000 escudos para la casa de los Fucrenses en Alemania embarcados por cuenta y orden del rey, según lo he visto en la memoria del dinero que sale de España”.²⁰⁰ El 30 de junio se sabe que este dinero de los Fugger les pertenece, en efecto: “el Rey Católico les ha prestado su nombre para hacerlo salir de España”.²⁰¹ El fondo de reserva para Milán ascendía a 1 200 000 escudos. 17 de agosto: los banqueros italianos, J. B. Corbati, conceden un crédito de 80 000 escudos por cuenta del embajador J. B. de Tassis.²⁰²

Año de 1585, 4 de abril: gran envío de plata a Milán y a Génova, de orden del rey.²⁰³ El 25 de abril: 400 000 escudos son embarcados en Barcelona para Italia y sin duda para otras partes.²⁰⁴ El 14 de mayo: 19 galeras de Génova y de Saboya, ocho de Nápoles y 25 de España, mal equipadas, embarcan en Barcelona 5 000 hombres de tropa. Llevarán además, a Italia, 1 200 000 escudos; 76 cargas de plata pasan por Zaragoza hacia Barcelona.²⁰⁵ 9 de junio: una flota de galeras lleva 500 000 escudos al duque de Saboya.²⁰⁶ 15 de junio: la flota zarpa con 1 883 000 escudos para Italia, además de un millón no registrado.²⁰⁷ El 20 de septiembre: nueva partida de galeras con 400 000 escudos para Italia; 300 000 escudos llegan a Monçon, donde a la sazón se encuentra Felipe II;²⁰⁸ 18 de septiembre: se concerta un “partido” con los Fugger para “obtener 500 000 escudos en Alemania”.

Año de 1586, 25 de marzo: envío de 1 200 000 escudos a Italia para los negocios de Flandes.²⁰⁹ El 31 de mayo: siete galeras transportan 600 000 a Génova, siempre para los negocios de Flandes.²¹⁰ El 29 de septiembre: “un partido” se ha concertado hace ocho días con los “Fucrenses”, 1 500 000

pagaderos en Fráncfort, 250 000 en Besançon y 250 000 en Milán.²¹¹ El 11 de octubre: se negocia otro “partido” para pagar de 700 000 a 800 000 en Italia...²¹²

En los años sucesivos, la corriente de metales preciosos aumenta todavía más; para comprobarlo, basta ver hasta qué altura se elevan los *cambios* durante los 12 últimos años del reinado de Felipe II. En 1586, los Fugger le prestan, sin duda alguna, 1 500 000 en oro, pagaderos en Italia y en Alemania;²¹³ en 1587, Agostino Spínola le adelanta un millón de escudos; en 1589, los florentinos le proporcionan 600 000 escudos;²¹⁴ este mismo año algunos mercaderes genoveses contratan un *cambio* de 2 000 000 destinado a los Países Bajos. Al año siguiente, Ambrosio Spínola paga a los Países Bajos 2 500 000.²¹⁵ En 1602, Octavio Centurione adelanta nueve millones, y más, incluso —suma elevada que han puesto en duda prudentes historiadores—,²¹⁶ aunque sin motivo justificado.²¹⁷ Encuentro también la indicación de un “partido” concertado en 1587 con Agostino Spínola por 930 521 *escudos*, aunque, al contrario de lo que afirma Ehrenberg, la deuda no habrá de liquidarse en Italia, sino en los Países Bajos, bajo la forma de una letra de cambio extendida a la orden del duque de Parma.²¹⁸

Los detalles importan poco en esta ocasión; lo que interesa retener es la enorme inflación del tráfico de especies monetarias y de créditos a través del Mediterráneo occidental, elevado al rango de ruta imperial del dinero. Nadie se atrevería a negar la importancia histórica de estos incesantes viajes de galeras cargadas de cajas o barriles de monedas. Cuando se habla del oro y la plata de América, no se debe olvidar que, además de los celebérrimos galeones de las flotas de Indias, existían también las no menos importantes *zabras* y *naves vizcaínas* y unas galeras

que, en cuanto volvía a reinar la paz en el Mediterráneo, se ocupaban con la mayor eficiencia en transportar, no combatientes, sino viajeros y montañas de monedas de plata.²¹⁹ Ocurren los inevitables accidentes. En abril de 1582 una galera procedente de Barcelona, con destino a Génova, sorprendida por el mal tiempo, se ve forzada a arrojar por la borda parte de su preciosa carga: el mar se traga 56 cajas de reales, además de otra caja llena de escudos y otras monedas de oro.²²⁰ Pero eran raros los accidentes de esta especie: la prima de 15% del seguro nos lo testimonia por sí sola. Los accidentes por tierra registraban la misma frecuencia, si no, mayor. En enero de 1614²²¹ y a seis leguas de Barcelona, 140 000 escudos propiedad de banqueros genoveses caían en manos de un grupo compuesto por alrededor de 100 ladrones.

El Mediterráneo, invadido por las monedas españolas

Esta prosperidad mediterránea es la exacta contrapartida del agotamiento de los tráficos atlánticos, de la decadencia de Amberes y, con ella, de todas las actividades que dependían del buen funcionamiento del centro del Escalda. Yo me inclinaría a creer que la caída de Amberes y de los Países Bajos ocurrió, pues, mucho antes del periodo decisivo de 1584-1585, cuya importancia no puede negarse, y aun antes del saqueo de Amberes en 1576 y de la segunda bancarrota española de 1575. Creo que podría fijarse en 1567, como lo ha hecho A. Goris,²²² y mejor aún en 1569. En este último año ocurren parálisis muy claras, como la del centro lanar de Hondschoote, a pesar de hallarse en plena prosperidad y de tener una importancia mundial.²²³ A la llegada del duque de Alba, la industria textil estaba ya tan quebrantada que el capitán español no encontró en

plaza suficiente paño azul para vestir al personal de su palacio.²²⁴ Es indudable que los saqueos de noviembre de 1576 no destruyeron, en Amberes, una ciudad en plena lozanía.²²⁵ Una afirmación portuguesa que data de 1573 indica que todo el comercio de Flandes estaba arruinado desde el año anterior.²²⁶ Pero ya en 1571²²⁷ un mercader español tiene la impresión, a su vuelta a Amberes, de encontrarse en otra ciudad. Incluso la Bolsa “no es... lo que solía”.

La decadencia de Lyon data, sobre poco más o menos, de la misma fecha. Lo que quedaba de sus grandes funciones monetarias se transfirió a París en la década del setenta al ochenta.²²⁸ El auge de la gran plaza francesa había terminado, indudablemente, en 1577. En la plaza de los Cambios, verdadera ciudadela urbana, empezó a brotar la yerba.²²⁹

Hacia la misma época se produce también el fin de las grandes ferias de cambio de Medina del Campo, ritualmente considerado por los historiadores como contemporáneo de la segunda bancarrota que desorganiza el Estado español (1575). Menos frecuente es citar, al norte de Medina del Campo, la doble caída, casi concomitante, de Burgos y de Bilbao. Se cerraron entonces, prácticamente, los importantes registros de seguros marítimos²³⁰ del consulado de Burgos. Todo esto viene a romper el gran eje Medina-Bilbao-Flandes, una de las grandes líneas directrices del Imperio español al comienzo del reinado de Felipe II.

Sin embargo, el Mediterráneo se enriquece, al desviarse en su provecho una gran parte de la circulación monetaria del mundo. Como signo de los nuevos tiempos, vemos a Barcelona renaciente, con una vida próspera, reorganizar sus ferias de cambio en 1592, y a finales del siglo, reexpedir sus veleros hasta Ragusa y Alejandría de Egipto, más allá de Cerdeña, de Nápoles

y de Sicilia, que parecían señalar los límites extremos de su zona comercial.²³¹ Más aún; los metales preciosos invaden Italia entera. El embajador Du Ferrier, durante tantos años representante de Francia en Venecia y que estaba al corriente de los negocios de Italia y de Levante, se inquieta en 1575²³² por las amenazas de guerra que pesan sobre la Península: teme que los españoles se aprovechen de las querellas civiles de Génova para apoderarse de la ciudad y con ella de toda Italia. Esta Italia en la que “nunca ha abundado el dinero”, escribe en una carta al rey de Francia. ¿Qué decir, entonces, de la Italia de las décadas que se avecinaban? Un hombre tan sensato como lo era el duque de Feria escribía, en un largo informe, en 1595, que lo mejor que podía hacer Inglaterra era someterse a la autoridad de España, “siguiendo el ejemplo de Nápoles, de Sicilia y de Milán, que bajo su actual gobierno florecen más que nunca”.²³³ Brindemos este párrafo a quienes se obstinan en hablar de la decadencia del Mediterráneo ya a principios del siglo XVI.

La invasión de monedas españolas a través de todo el espacio del mar no disminuía. Pronto formaron parte de lo cotidiano. Veamos, por ejemplo, el caso de Argel, en 1580. En el mercado de la ciudad las monedas corrientes son el ducado español, el escudo español, de oro en oro, el real de plata, las monedas de a ocho, seis y cuatro, sobre todo las “de a ocho reales”. Todas estas monedas tienen prima en el mercado, y son una de las grandes mercancías que se enviaban a Turquía, adonde se expiden por cajas enteras los reales de España.²³⁴ Los registros del consulado francés en Argel, que acaban de descubrirse y que se remontan hasta 1579;²³⁵ los del consulado francés en Túnez,²³⁶ que comienzan en 1574, indican en un 90 por 100 de casos la primacía de las monedas españolas. Los precios de los rescates se fijaban, por lo general, en esa moneda. En febrero de 1577 algunos cautivos se insubordinan en Tetuán, a bordo de un

navío argelino. Los turcos, asustados, se arrojan al agua precipitadamente, y bastantes de ellos, cargados de sacos de reales de oro, son arrastrados hasta el fondo por no querer soltar los pesados fardos.²³⁷

En Liorna, además de los grandes arribos oficiales, las barcas que vienen directamente de Génova o España llevan entre los bultos de mercancías cajas de “reali”.²³⁸

En Ragusa, ya en vísperas de finalizar el siglo, en 1599, de dos registros de monedas destinadas a Rodosto y a Alejandría, el primero menciona *talleri y reali*,²³⁹ el segundo únicamente “*reali d'argento di Spagna a reali otto per pezza*”.²⁴⁰ El año anterior²⁴¹ una nave ragusina es abandonada en Cérigo por su tripulación, que prefiere alcanzar la tierra en una barca que caer en manos de la flota de Cigala. El capitán y los fugitivos llevan en su barca 17 000 “reales de a ocho”. Otro detalle: en mayo de 1604 un marsellés reconoce en Ragusa que debe a un florentino *duo centum sexaginta tres peggias regaliorum de 8 regaliis pro qualumque pezzia*.²⁴² Ragusa estaba, pues, en esta época, tan invadida de moneda española como, en general, el resto del Mediterráneo.

Pero ¿qué ciudad podía librarse de ella? Como ya vimos antes, los reales llegaron a Turquía, incluso desde Polonia, en los pesados vehículos que comunican Leópolis con Estambul.²⁴³ No es necesario ir a buscar ejemplos a Levante, donde la correspondencia comercial de los ragusinos, italianos, franceses e ingleses nos describe un espectáculo que ya nos figuramos de antemano.

Pero estos ejemplos, fáciles de multiplicar, no nos deben hacer perder de vista lo esencial. Todo resultará más claro si aceptamos que a partir de 1580 ya no será España el centro real de dispersión de la plata, sino la Italia de las grandes ciudades.

Italia obtiene enormes beneficios gracias a ese papel y se encarga de exportar al Levante (tarea tan cómoda como rentable) una parte de las superabundantes monedas de plata españolas; se encarga también de abastecer de monedas de oro —más difíciles de conseguir— y de letras de cambio a ese reducido espacio que son los Países Bajos, lugar donde España lucha para defender su imperio y los futuros destinos del catolicismo: el flujo de monedas contantes y sonantes que entra en el país sirve tanto para sostener a los rebeldes como a las tropas españolas y los súbditos fieles. Italia se ha convertido en el centro de un sistema que crea enlaces, sincronismos y también asimetrías evidentes.

Italia, víctima de la moneda larga

A partir de 1580 se incrementan las cantidades de metal precioso traído a Génova por las galeras de España. En junio de 1598²⁴⁴ se alcanza la que sin duda es la cifra récord: 2 200 000 escudos (200 000 en oro, 1 300 000 en lingotes de plata y 700 000 en reales) en un solo convoy. Es posible que este récord sea inferior al establecido el 20 de junio de 1584, fecha en la que llegaron a Génova 20 galeras, que a las órdenes de Gian Andrea Doria, transportaban, parece ser, de 3 a 4 millones de escudos, pero los datos que poseemos no son lo suficientemente precisos para permitirnos afirmarlo.²⁴⁵ Una cosa es evidente: se efectuaban envíos masivos. De acuerdo con un cálculo realizado por la Contaduría Mayor en 1594, llegan anualmente a España 10 millones de ducados, de los cuales se exportan seis millones, tres por el rey y los otros tres por particulares. Los cuatro millones restantes o bien se quedan en España o bien se exportan clandestinamente por correos, viajeros o marinos. Un historiador²⁴⁶ supone que cada año, a finales de siglo, seis

millones de ducados llegaban a Italia para dispersarse a continuación en todas direcciones dentro y fuera de ella. Estas masas de dinero resultan operantes aun antes de tocar Génova (ya Villefranche, ya Portofino, ya Savona, ya Liorna). Bastaba la simple noticia de su próxima arribada para crear *larghezza* en las plazas italianas, del mismo modo que ocurría en Sevilla, Madrid y Medina del Campo en cuanto se anunciaba que la flota de Indias estaba en puertas, estas galeras son una segunda flota de Indias. Abunda por todas partes el contante barato, esa *moneda larga* que tantos cálculos hizo fracasar, pues las operaciones propias del crédito sufren siempre que se produce un prolongado periodo de moneda barata, ya que viven del flujo y reflujo. Las letras de cambio se venden a quienes necesitan préstamos, pero ¿quién recurrirá a ellos cuando el dinero abunda? Expliquemos cómo funciona este simple mecanismo: abunda el dinero contante, lo que quiere decir que, quien más quien menos, todos tienen su parte, de modo que el prestamista, es decir, el vendedor de letras de cambio, desaparece o a lo sumo es poco frecuente. Las letras de cambio escasean y su precio, en consecuencia, sube. En la situación inversa, es decir, cuando falta el contante, las letras de cambio se multiplican por todas partes y el prestamista las puede comprar a precios muy bajos. Simón Ruiz se muestra perplejo e insatisfecho durante estos años en apariencia tan fáciles. A su habitual ocupación de corredor de grandes negocios, añade el de prestamista y comprador de letras de cambio en la plaza de Medina del Campo. Esas letras se las venden usualmente los mercaderes de lanas que no podían llevar adelante sus negocios si no podían contar con anticipos, pues la lana comprada en España no se pagaba hasta dos meses más tarde en Florencia. Simón Ruiz compraba a bajo precio el papel que representaba su crédito, y lo expedía a su amigo y compatriota en Florencia, Baltasar Suárez, quien se convertirá por matrimonio en cuñado del gran

duque de Toscana. Una vez llegado a su destino, la letra de cambio se transforma en dinero con beneficio. Pero este dinero hay que reexpedirlo a Medina del Campo por medio de una nueva letra de cambio, adquirida en Florencia. Si en el lugar reina la *larghezza* en ese momento, la letra resultará muy cara y Simón Ruiz no podrá obtener beneficio de esta segunda operación. En pocas palabras, el banquero pierde en este juego, o, para ser más precisos, no consigue ganar en seis meses ese 5% al que está ya tan acostumbrado. No ganar es lo mismo que perder; es especular peligrosamente con “el dinero de la propia firma”. Nada nos lo puede corroborar mejor que las quejas del anciano de Medina del Campo o las explicaciones y disculpas del amigo de Florencia.²⁴⁷ “Tal como están las cosas actualmente [escribe este último], quien tiene el dinero debe venderlo al precio que impone el comprador...”²⁴⁸ Nada sería más peligroso, aclara el viejo amigo de Florencia, que tratar de nadar contra la corriente; “los que han intentado forzar el mercado florentino (‘violentar la plaza’) han obtenido ganancias mínimas”, escribe el 9 de septiembre de 1591.²⁴⁹ ¿Qué hacer frente a esa marea de monedas y lingotes de plata? Las reglas fundamentales a partir de las cuales tenía lugar el ejercicio del cambio habían resultado alteradas. Para que éste funcione adecuadamente se requieren fluctuaciones en el precio de las monedas; fluctuaciones que crean fructuosas diferencias de nivel.

Esta inundación de Italia por el *contado* se puede considerar desde otro ángulo. Basta simplemente con estudiar las monedas que se acuñan en las diferentes Casas de Moneda de la Península. Ni una sola permanece ociosa. Es indudable que con la ayuda de los documentos existentes en la *Sommaria* se podría reconstruir algunas de las compras efectuadas por la *Regia Zecca* de Nápoles.²⁵⁰ Entre 1599 y 1628²⁵¹ se acuñará allí moneda

por valor de 13 millones de ducados. Actividad similar en Palermo, Mesina²⁵² o Génova.²⁵³ Las monedas comenzaban a circular apenas acuñadas y, sobre todo en el siglo XVII, abandonaban rápidamente su lugar de origen. La *Zecca* de Venecia²⁵⁴ acuña sin pausa: va en ello la prosperidad de la ciudad. Se acuña a un promedio anual de un millón en oro y otro en plata. Como el cauce corriente de aprovisionamiento — es decir el que recurre a la mediación de los mercaderes que traen moneda circulante o *verghe* a sus mostradores— resulta insuficiente, la *Zecca* comienza a comprar bajo contrato. Con frecuencia estos contratos son muy altos: en 1584, 500 000 ducados (2 de junio) con los Capponi, 140 000 marcos con los Ott, agentes de los Fugger en Venecia; en 1585, otro millón con los Ott; un millón en 1592 con Agostino Senestraro, Marcantonio y Giovanni Battista Giudici; 1 200 000 ducados en diciembre de 1595 con Oliviero Marini y Vincenzo Centurione; un millón el 26 de marzo de 1597, a cargo de Hieronimo y Christoforo Ott... A partir de esta última fecha los contratos son menores, pero en marzo de 1605 se firma un contrato de 1 200 000 ducados con Giovanni Baolo Maruffo, Michel Angelo y Gio Steffano Borlotti. No trataré ahora de establecer la lista de las compras efectuadas por la *Zecca* de Venecia, sino de demostrar el insaciable apetito de las Cecas italianas, satisfecho en lo esencial por el dinero de la América española.

Sería inútil, por otra parte, intentar descubrir *a posteriori*, por la simple adición de los totales de monedas acuñadas, el volumen de la producción americana. La cosa no es tan simple: monedas que se funden en un determinado lugar pueden luego refundirse en otro diferente; unos meses o unos años más tarde pueden descansar en el mostrador de otra Ceca. De 1548 a comienzos de 1587 la *Zecca* de Nápoles acuñó unos 10 millones

y medio de ducados, y después de ello *in tutto il regno non se siano settecento millia ducati*, quedaban apenas 700 000.²⁵⁵ De todos modos el hecho de haber circulado con tanta rapidez contribuyó a la abundancia de metal en Italia.

Es evidente que Italia no debe este privilegio al simple hecho de encontrarse en el derrotero imperial de la plata española. Esta coincidencia le resulta provechosa, pero su activa economía constituye un factor más importante, actividad que los historiadores se obstinan en subestimar y que es tan vigorosa durante los últimos años del siglo como para mantener un equilibrio positivo en sus cambios con Alemania, el este europeo, los Países Bajos, Francia y España²⁵⁶ (a excepción de un balance desfavorable para Florencia a causa de sus compras de lana castellana). Estos saldos positivos permiten a Italia acumular riqueza y liquidar ese déficit respecto a Levante y Turquía del que ya hemos hablado antes largamente, y cuyos provechosos resultados estimulan toda la actividad comercial e industrial de la Península. Ésta se convierte en el centro de un tráfico de metales preciosos y letras de cambio, dueña y señora de un circuito donde todo se interrelaciona. Cuando hay inflación de la plata, el oro se convierte en un valor seguro: el de la tesaurización y el de los pagos internacionales. Salvo en los casos en que se especifica lo contrario, las letras de cambio son pagaderas en oro. Y los soldados de Flandes exigen su paga precisamente en oro, si no la totalidad de su sueldo, al menos una parte. Finalmente, y como ya dijimos, el oro es el único metal que pueden transportar los correos. De modo que si Italia depende de España, ésta depende de aquélla para realizar los pagos de sur a norte, que con frecuencia hay que efectuar en oro cuando se trata de Flandes: se hacen a partir de Génova... Sólo las plazas monetarias italianas eran capaces de proveer las monedas de oro y letras de cambio que acaban en Amberes entre

las manos de los tesoreros-pagadores de los ejércitos españoles en Flandes. De modo que Italia se encontraba en la encrucijada de dos ejes: de una parte, el eje sur-norte mantenido por la política española y los *asientos* genoveses, y de otra, el eje según los paralelos, que llega hasta el Levante y el Lejano Oriente; una ruta del oro que va de Génova a Amberes se cruza con una ruta de la plata que llega hasta la remota China.

No se producen sorpresas en este último eje: la plata circula prioritariamente, aumentando su valor en cuanto llegaba al Levante (el Imperio turco era una zona áurea producida por Egipto y su fuente de abastecimiento africana); su valor aumenta a medida que se desplaza hacia el Este; cruza Persia y la India para llegar a veces a la encrucijada de las Filipinas o a la China: el oro chino se cambia a razón de “dos marcos de oro por ocho marcos de plata”, es decir, la proporción es de uno a cuatro, mientras que en Europa es, al menos, de uno a 12. Este eje Italia-China, que arranca de América y da la vuelta al mundo sea por el Mediterráneo, sea por el cabo de Buena Esperanza, se puede considerar como una *estructura*, un rasgo permanente y primordial de la economía mundial que continuará en primer plano hasta el comienzo del siglo XX. El eje Génova-Amberes, al contrario, debía su existencia a una particular coyuntura. Durará todo el tiempo que España mantenga en su poder los Países Bajos, es decir, hasta 1714, o mientras persista la inflación de la plata controlada por ella, o sea hasta 1680.²⁵⁷ En resumen: Italia es el punto de intersección de ambos ejes a lo largo de todo el siglo XVII. De la bahía de Cádiz, veleros ingleses y holandeses, barcos de Saint-Malo y a veces de Génova, “navíos de guerra” o no de guerra, transportan a Génova y Liorna las piezas de a ocho, comúnmente conocidas entonces con el nombre de *piastras*.²⁵⁸ Todo este tráfico llega a “Alejandría, el Gran Cairo, Esmirna, Alepo y otros lugares del Levante”. Las piastras “son

muy buscadas en todos los dichos lugares e incluso en la misma Persia...”, escribe Samuel Ricard,²⁵⁹ (abuelo del famoso Ricardo), cuyo libro todavía se seguía imprimiendo en 1706. Monedas de plata, no de oro. Uno puede ciertamente (dice una relación veneciana de fecha muy anterior —1668—)²⁶⁰ gastar en Egipto *ungari* o *zechini senza perdervi cosa veruna: ma bisogna esser pratico*, sin perder nada con ello, pero hay que saber el oficio. Por lo que respecta a la plata, se puede ganar hasta 30% con las piezas de a ocho. Por su parte, el eje sur-norte mantuvo su posición todo a lo largo de este periodo, y si es indudable que la preponderancia de Génova disminuye a partir de 1627,²⁶¹ todavía en 1650 vemos a sus banqueros efectuando pagos en los Países Bajos por cuenta de España.²⁶²

*El siglo de los genoveses*²⁶³

Estas observaciones preliminares nos ayudarán a entender mejor la época de los banqueros genoveses, que se intercala de 1557 a 1627 en la historia del capitalismo, inmediatamente después del breve periodo de los Fugger y precediendo la aparición del capitalismo híbrido de Ámsterdam. Confieso que preferiría dar la fecha de 1640 o la de 1650 con preferencia a la de 1627,²⁶⁴ pero en cualquier caso la cuestión no es crucial. Es evidente que la fortuna de los genoveses no resulta de un simple golpe de varita mágica propinado en 1557, es decir, inmediatamente después de la extraordinaria bancarrota del Estado español, ni tampoco acaba de repente en 1627, coincidiendo con la quinta o sexta suspensión de pagos en Castilla cuando el conde-duque de Olivares eleva a los *marranos* portugueses al rango de principales prestamistas de la Corona de Castilla. Génova aún continuará siendo durante mucho tiempo uno de los pilares

básicos de las finanzas internacionales.

La riqueza de que disfrutaba Génova desde mucho antes y el radical cambio de frente político que decide en 1528 han allanado el camino de su futura prosperidad, añádase a ello su implantación precoz en Andalucía y Sevilla²⁶⁵ y su participación no sólo en el comercio entre España y las Indias —actividad hoy muy bien conocida gracias a los trabajos de André E. Sayous—, sino también en el de Sevilla con los Países Bajos, nutriendo un comercio al otro. Según Richard Ehrenberg,²⁶⁶ los genoveses no consiguieron hasta 1555 el control sobre Amberes, pero ya estaban allí desde comienzos de siglo, siendo entre 1488 y 1514 los más importantes entre todos los mercaderes italianos del Escalda.²⁶⁷ Es más que probable que hayan sido ellos quienes, a continuación, han financiado los enlaces norte-sur hasta al menos 1566.

En todo caso supieron aprovechar la oportunidad cuando los Fugger y sus acólitos, fuertemente castigados por la dura recesión de mediados del siglo, dan claras muestras de debilidad y fatiga y abandonan (salvo cortas reapariciones en 1575 y 1595) el peligroso juego de los *asientos*.

Los *asientos* son contratos de cláusulas múltiples cerrados entre el gobierno castellano y los *hombres de negocios*. Consisten en préstamos a corto plazo, rembolsables principalmente con los metales preciosos que llegan a Sevilla: las arribadas de este tesoro son intermitentes, y el rey se ve necesitado de la alternativa de una tesorería regular que permita el pago mensual, *usualmente en oro*, de los sueldos y otros gastos de las tropas españolas en los Países Bajos. Los genoveses serán lo bastante hábiles —desde 1557— no sólo para recurrir a los múltiples medios con que cuenta el católico monarca tanto en Castilla como fuera de ella, sino también para servirse —con la intención de agrupar y garantizar sus cuantiosos anticipos— de la economía pública,

tanto española como italiana. Y el rey (de 1561 a 1575) les concede *juros de resguardo*,²⁶⁸ en teoría títulos de la renta pública, confiados como garantía del préstamo acordado, pero que los asentistas son libres de usar como mejor les plazca. Y venden estos títulos no sólo a amigos y conocidos sino también a los suscriptores, los cuales se apresuran a adquirirlos. Bien entendido que los genoveses habrán de volver a comprar esos *juros* para devolvérselos al rey, pero no antes de que éste haya rembolsado el préstamo. Segunda astucia: se han prohibido de 1559 a 1566²⁶⁹ las *sacas* de numerario, es decir durante los años de restauración de las finanzas castellanas: todas las deudas anteriores revertían sobre la *Casa de la Contratación*, la cual se convierte en una especie de *Casa di San Giorgio*,²⁷⁰ usando sus recursos para asegurar el pago de los *juros colocados* sobre la *Casa*. Éste era el objeto del importante saldo de cuentas que tiene lugar en Toledo en noviembre de 1560²⁷¹ y que los historiadores consideran como una bancarrota adicional, decidida como lo había sido la primera en 1557, con el tácito consentimiento de los hombres de negocios. Éstos han recibido en *juros* el equivalente de buena parte de sus antiguas deudas, pero pueden pagar a sus propios acreedores con esa misma moneda. Con semejantes ajustes de cuentas, los genoveses se resienten menos que los Fugger. Si no pueden exportar sus beneficios en forma de numerario, sí pueden invertir éstos fácilmente en mercancías españolas (alumbres, lana, aceite, seda, etc.), las cuales, exportadas a Italia o a los Países Bajos, les proporcionarán el activo líquido que necesitan en estas plazas distantes. Es evidente que todo resultará mucho más cómodo cuando, a partir de 1566²⁷² y a causa de los disturbios en Flandes, se les autorice de nuevo a exportar monedas y lingotes de plata en cantidades que ellos mismos decidirán.

Pero el problema esencial continuaba siendo el de las

transferencias y pagos desde o hacia los Países Bajos. Para resolverlo, el Rey Católico se ve obligado a recurrir a los capitalistas internacionales, los banqueros de la Alta Alemania antes de mediados de siglo, y a los genoveses a partir de 1557. Felipe II se verá forzado a semejante recurso con mayor frecuencia que Carlos V. Él es el señor de la plata que corre en el mercado internacional, pero no lo es del cobre, ni de las letras de cambio, ni tampoco del oro. El cobre era en realidad una simple comparsa. Pero este humilde metal monetario era desconocido en la península ibérica, que lo obtiene de Alemania, al principio, y de Suecia y el Japón, más tarde (siglo XVII). España lo podía conseguir fácilmente pagándolo, y la situación sólo se hará difícil en Portugal, donde el alza del cobre alcanzará cotas fabulosas hasta 1550,²⁷³ a causa de la demanda que de él había en las Indias Orientales. Todavía en 1640 se contaba que en tiempos del rey don Manuel, las monedas de cobre eran más caras que el oro en Portugal.²⁷⁴ En cuanto a las letras de cambio hay que establecer una distinción entre las que funcionaban como instrumento de crédito —pasándose a veces de la raya— y esas otras letras que tratan de compensar las demasías de las balanzas comerciales. España, abrumada bajo el peso de sus riquezas americanas, tiene en todas partes una balanza comercial deficitaria; los países con excedente son (o habían sido) los Países Bajos y las plazas de Italia (donde continúa). Habrá que comprar el papel de estas últimas. Pues las letras de cambio, teóricamente pagaderas en oro, controlan los complicados circuitos de las monedas de oro. Pero, como el abastecimiento de oro de Europa se hace mal a partir del Nuevo Mundo, estos pagamentos dependerán con frecuencia de las reservas existentes.

En todas estas direcciones iba a establecer rápidamente su primacía el capitalismo genovés, pero ésta nunca habría sido

alcanzada —conviene recalcarlo— sin la ayuda de toda Italia. Los genoveses, vendedores de plata, encuentran en su ciudad nativa y en mayor grado en el resto de Italia las monedas de oro y las letras de cambio que necesitan. En 1607,²⁷⁵ los *Cinque Savii* hacen una breve alusión a este fenómeno, que se consideraba del todo normal: los genoveses, dado que son los proveedores de plata (y también de créditos para las compras de azúcar y pimienta en Lisboa), *hanno sicuro modo di estrarer da questa città quanto oro voglino*; están seguros de poder extraer de Venecia todo el oro que quieran. Y lo mismo pueden hacer respecto a las letras de cambio sobre Alemania y los Países Bajos. Cuando Ambrosio Spínola y Giovanni Jacomo Grimaldi exponen a la República de Génova la situación reinante después de la bancarrota de 1596, dicen que el problema del dinero que ellos han prometido entregar en los Países Bajos (a petición de Felipe II y en nombre de los otros mercaderes genoveses de la *Contratación* —del Sindicato diríamos nosotros—) radica en “que las plazas de Florencia y Venecia, por el intermedio de las cuales se solventaban ordinariamente tales provisiones, han sido afectadas por trastornos que las han conmovido casi de arriba abajo”²⁷⁶ por las violentas consecuencias de la bancarrota. Sin ellas resulta imposible encontrar compradores regulares para los reales y los lingotes de plata, o proveedores de oro y créditos que harían posible evitar el envío hacia el norte de cantidades demasiado grandes de engorrosas monedas de plata —y a la vez la expedición del oro indispensable, repitémoslo—. Los soldados estacionados en los Países Bajos exigen siempre que buena parte de sus sueldos sea pagada en moneda de oro, lo que les resultaba tan provechoso como conveniente. Las monedas de oro eran muy buscadas y permiten transportes fáciles debido a su pequeño volumen. Tenía lugar un continuo cambiar monedas de plata por otras de oro. Los mercaderes intentaron, eso es cierto, liberarse de esta onerosa obligación y para ello

intentaron imponer las monedas de plata, o mejor aún, piezas de tela como parte de la paga de los soldados. En este respecto la evolución fue muy lenta y la plata no logrará imponerse en la paga de los soldados hasta el reinado de Felipe III y con las inflaciones del vellón que jalonaron sus primeros años; no antes, desde luego, de la lenta promoción al rango de moneda internacional aceptada por todos de los reales españoles. Para ser más precisos, este cambio no llegó a término hasta que no reinó una situación de paz internacional a finales del siglo y comienzos del siguiente, lo que desvalorizó las exigencias de los soldados y puso término a cualquier posibilidad de amenaza eficaz por su parte.

Pero mientras llegaba ese momento, exigían monedas de oro, y la vehemencia con que las reclaman se convierte en uno de los rasgos esenciales de la gran circulación monetaria del siglo: característica estructural, como ha demostrado convincentemente Felipe Ruiz Martín.²⁷⁷ Incidentes que de vez en cuando ocurren nos lo evidencian. En febrero de 1569, el duque de Alba, preparando una fuerza expedicionaria al mando de Mansfeld para ayudar a los católicos de Francia.²⁷⁸ Para aprovisionar de monedas de oro el carruaje tirado por tres caballos de Diego de Gueines, pagador de las tropas, se hubo de recurrir a los mercaderes de Ruán, París y Lyon, y cambiar, no sin gastos, las “monedas de plata como se recibieron de los mercaderes a escudos de oro en oro”. Este pequeño episodio tiene la ventaja de dejarnos tocar con nuestras propias manos una determinada realidad cotidiana que nos permite atisbar un contexto mucho más comprensivo. El sistema general de los banqueros genoveses, que recibe su toque final en 1579 con la creación de las ferias de Plasencia y que habría de durar hasta más allá del final de aquel siglo, representa, visto desde los Países Bajos, una vasta operación de drenaje del oro que supone la

existencia de una serie de circuitos anteriores para la circulación de mercancías, plata y letras de cambio: en una palabra, para todas las riquezas de Occidente. Era un juego en el que se salía ganando, pero que requería el respeto a ciertas reglas imperiosas.

Las ferias de Plasencia

La victoria de los genoveses no resultó manifiesta sino a partir del 21 de noviembre de 1579,²⁷⁹ cuando por obra suya las llamadas ferias de Besançon se desplazan a Plasencia, donde permanecerán, salvo muy raras interrupciones, hasta 1621²⁸⁰ bajo total control genovés. Es muy posible que el origen de las ferias de Besançon se remonte a la fecha de 1534.²⁸¹ Los mercaderes genoveses habían encontrado tales dificultades en Lyon, provocadas por el rey de Francia, que no les había perdonado la traición de 1528, y, posteriormente cuando se retiraron a Chambéry, tales fueron las dificultades con el duque de Saboya, quien, instigado por el rey de Francia, los expulsó de sus Estados, que no les quedó más remedio que fijar otro lugar de cita a sus hombres de negocios y sus respectivos corresponsales: el primero fue Lons-le-Saunier, a comienzos de 1536, en la Feria de los Reyes; el segundo, Besançon, con ocasión de la consecutiva feria de Pascua: aquí se iba a suceder una larga serie de ferias. No fue Carlos V, sino la República de Génova, quien fijó este emplazamiento, aficionándose inmediatamente a este lugar de citas, tanto más cuanto los franceses ocuparon en 1536 Saboya y el Piamonte y se podía ir directamente a Besançon por Lombardía, los Cantones suizos y el Franco-Condado; además, este distante punto de reunión, a pesar de ser *inconveniente y fastidioso*, tenía sin embargo la ventaja de su proximidad a Lyon y, en consecuencia, a las grandes cantidades de dinero y mercancías que sus ferias atraían y cuyos ritmos serán seguidos muy de cerca, durante largo tiempo, por Besançon.²⁸² Lyon por aquel entonces continuaba siendo la verdadera capital de las riquezas del mundo, a mitad

de camino entre el Mediterráneo y Amberes, lo que explica el hecho de que los genoveses, siempre que tropiezan en Besançon con dificultades (de las que por cierto estamos muy poco enterados), transfieran sus ferias a Poligny, como probablemente hacen en 1568,²⁸³ y más tarde a Chambéry, moviéndose siempre hacia el sur, pero permaneciendo dentro de la órbita lionesa. La proximidad a esta ciudad era vital, como bien nos lo demuestran una gran cantidad de pagos efectuados en Montluel, el primer centro de población importante que se encuentra en la ruta que va de Lyon a Savoya.²⁸⁴

Así pues, la transferencia de las ferias a Plasencia, en el territorio del duque de Toscana, representa un paso decisivo. Es la ruptura con Lyon, separada ahora por el obstáculo de los Alpes del nuevo lugar de cita. Esta instalación en Plasencia es también el último acto de una larga crisis que había ocupado los cuatro años precedentes y cuyas verdaderas causas sólo ahora los historiadores están comenzando a vislumbrar.²⁸⁵ Nos encontramos ante el episodio más importante de la fortuna genovesa.

El sistema de los *asientos* asociados a los *juros de resguardo* (véase la gráfica de la fig. 60 en el volumen II de esta obra) se había desarrollado ampliamente como resultado de la inestable situación de Flandes a partir de 1566 y la multiplicación de *licencias de saca*,²⁸⁶ a pesar de la ruptura de la ruta oceánica. Este insolente éxito de los genoveses, instalados ahora abiertamente en Madrid, la nueva capital, lugar obligado de firma de los grandes contratos, y donde organizan una plaza de cambio en conexión con Alcalá de Henares, no puede por menos que provocar violentos sentimientos de envidia en la opinión pública española y, lo que es más grave, entre las personas que rodean a Felipe II. De 1573 a 1575 las Cortes reaccionan vivamente contra estos extranjeros.²⁸⁷ Pero una cosa era atacarlos y otra

sustituírlos. Los consejeros de Felipe II, e incluso él mismo, han supuesto demasiado precipitadamente que se podía recurrir a los mercaderes españoles y a los de otras plazas extranjeras. El decreto del 1 de septiembre de 1575 es un golpe lanzado contra la fortuna de los genoveses. Se anulaban todos los contratos concluidos a partir del 14 de noviembre de 1560, considerándolos *ilegales* y fraudulentos. Todas las cuentas se deberían reemprender según las normas fijadas de manera unilateral por la Pragmática que aparece en diciembre de 1575 (aunque llevando fecha del 1 de septiembre). Esto ocasionó cuantiosas pérdidas a los genoveses. Protestaron y apelaron a recursos legales ante la jurisdicción de la *Cámara* de Castilla, pero sobre todo, bloquearon de modo eficaz el sistema de pagos en oro en dirección a Flandes. Y es probable que apoyasen a los rebeldes protestantes de los Países Bajos. Pero, en diciembre de este dramático año, Génova se alzaba, en el curso de una revolución política y social de carácter extremadamente violento (por desgracia muy mal conocida en lo referente a sus resortes más profundos): frente a los *Nobili Vecchi*, ocupados exclusivamente de las finanzas, se alzan los *Nobili Novi (di San Pietro)*, mercaderes comunes, apoyados por los *arti*, los gremios. Triunfan los rebeldes y se apoderan de las palancas de mando y suben los salarios. Los banqueros se retiran a los alrededores de la ciudad, algunos a las tierras de Battista Spínola, en torno de Serravalle, junto a Novi, al lado de la ruta de Milán,²⁸⁸ o a Saboya. Pero el partido vencedor se demuestra incapaz de dirigir la ciudad y menos aún de volver a poner en marcha la amplia máquina financiera, atascada por el decreto de septiembre de Felipe II, hasta el punto de que los Buonvisi se preguntaban inquietos en Lyon, en octubre de 1575, si se celebraría o no la feria de Pascua de Besançon.²⁸⁹ A finales de 1575 ninguno de ambos adversarios conseguía ventaja sobre el otro en la partida. La lucha en Génova, la lucha en España, la competencia entre

mercaderes genoveses y no genoveses en todas las plazas comerciales de Europa son episodios de una misma campaña.

La victoria total no la alcanzaron los banqueros genoveses hasta dos años más tarde: se la proporcionó un acuerdo, el *medio general*, firmado con el rey de España, el 5 de diciembre de 1577, que abrogaba las medidas draconianas del año 1575. Era una victoria debida enteramente a la incompetencia e inexperiencia de los mercaderes castellanos y de todos los *servidores incondicionales de los Habsburgo*, incluidos los Fugger, quienes también se habían arrojado al combate. El capital que adelantaron resultó insuficiente y trataron de rembolsarlo demasiado rápidamente, sin tener en cuenta que, además, se había movido con excesiva lentitud. Por otra parte, el embargo de las letras de cambio y el oro efectuado por los genoveses resultó muy eficaz. Éstos tenían en sus manos las mejores cartas, y apenas les quedaba a sus competidores espacio donde maniobrar: se enviase por Florencia, Lisboa, Lyon o incluso París, el dinero de sus rivales nunca conseguía viajar con la velocidad requerida. Resultado: las tropas españolas no perciben sus sueldos y se amotinan, y después de una larga serie de incidentes saquean vergonzosamente la ciudad de Amberes en noviembre de 1576.²⁹⁰ Estos dramáticos acontecimientos — sería tan ingenuo pensar que los hombres de negocios genoveses no hayan echado leña al fuego en estas circunstancias como suponer que los españoles no habían tenido nada que ver con el levantamiento de diciembre de 1575 en Génova— fuerzan al rey a la reconciliación. Hasta aquel momento había manifestado *poco volontà di mitigare il rigore dil decreto*, como dice un corresponsal genovés.²⁹¹ Pero ¿cómo proseguir con esa política rigurosa, cuando en el fondo de su corazón había secretas preferencias? En marzo de 1577 se inician conversaciones muy serias, que no cristalizarán en un acuerdo hasta el 5 de diciembre

del mismo año: inmediatamente, los *hombres de negocios* ponen cinco millones de escudos de oro en oro a disposición del monarca, pagaderos en Génova, Milán y —si ello fuera necesario— en Nápoles o Sicilia.

Mientras tanto se restablecía el orden en Génova y con el apoyo de los banqueros del Milanesado y la Toscana se perfilaba una nueva solución: la de instalar ferias en Plasencia, en el territorio del duque de Parma. Salvo algunas interrupciones (en la Pascua de 1580 tienen lugar en Montluel, Saboya, muy cerca de Lyon) se mantendrán —lo mismo que el sistema que encarnan, y bajo control genovés— hasta 1621. Por medio de Génova el Mediterráneo se adjudicó durante largo tiempo el control de las riquezas del mundo.

En Plasencia,²⁹² el espectáculo de esta victoria reviste una modesta apariencia. Estas ferias no se parecen en nada a las aglomeraciones que se producen en Lyon o en las ferias populares de Fráncfort y Leipzig. La discreción era el lema de Plasencia.

Cuatro veces al año —en las ferias de la Anunciación (1 de febrero); de Pascua (2 de mayo); de agosto (1 de agosto) y la de Todos los Santos (2 de noviembre)— se reunían unos 60 hombres de negocios. Eran los *banchieri di conto*, unos cuantos genoveses, milaneses y florentinos, miembros todos ellos de una especie de club, para ingresar en el cual se requería el voto de los miembros presentes y una fuerte cantidad de dinero (4 000 escudos) en concepto de fianza. Estos eran los hombres que llegado el tercer día de la feria fijaban el *conto*, es decir, el curso de los cambios, decisión cuya importancia no es necesario subrayar. Al lado de estos *banquieri di conto* figuran mercaderes-cambistas, o *cambiatori*, como se les denomina con frecuencia, autorizados bajo fianza (2 000 escudos) a seguir las ferias y presentar en ellas sus pagos (o *bilanci*). En la tercera categoría

estaban los *heroldi* (o *trattanti*), representantes de las ferias o corredores. En total un máximo de 200 personas, sometidas a la disciplina de un estricto reglamento; en caso de disputa la decisión final correspondía al todopoderoso senado de Génova.

Estas ferias funcionaban como un centro distribuidor —*de virement ou de rencontre*, dice Savary,²⁹³ y de *riscontro* los italianos—. Cada uno de los mercaderes se presenta allí llevando un libro encuadernado —el *scartafaccio*—, que contiene la relación de todas las letras de cambio que deben pagar o cobrar. Lo primero que hacen es poner en orden todas estas cuentas y obtener el reconocimiento de las sumas en cuestión; luego, una vez confrontadas todas las operaciones de la feria, se llegaba a una serie de compensaciones y anulaciones. El resultado final era un pasivo o un activo que no tiene nada que ver con las fantásticas sumas originales: éstas se han fundido como la nieve con el calor del sol. El reglamento de las ferias estipulaba que todas las diferencias debían saldarse en oro, pero por lo general se movilizaba muy poco contante y el acreedor aceptaba una extensión de crédito aplicable en otra feria o plaza de cambio. De este modo la máquina creadora de crédito funcionaba en beneficio de los deudores. Como es natural, los mecanismos de estas operaciones eran mucho más complicados y para darse buena cuenta de ello basta consultar el libro clásico del genovés Domenico Pieri, que con el título de *Il Negociante*, vio la luz pública en Génova en 1638;²⁹⁴ notaremos que la puesta en práctica de lo dicho tropezaba con dificultades numerosas y serias, a pesar de las tablas de cambios preparadas de antemano. Abundaban los litigios. Para ayudar a los participantes no familiarizados con las reglas, los responsables de las ferias repartían, a partir del quinto día, modelos de letras de cambio en las que al mercader le bastaba con rellenar los espacios en blanco.

Enormes cantidades de dinero cambiaban de mano en estas ferias. Según Davanzati,²⁹⁵ a partir de 1588 se producía un movimiento de más de 37 000 000 de *escudos de marco*, y unos años más tarde, si hemos de creer a Domenico Peri,²⁹⁶ la cifra se elevaba hasta los 48 000 000. Las cotizaciones del cambio se pueden reconstruir gracias a la correspondencia comercial que ha sobrevivido. Pero mientras no se consigan encontrar las cuentas y correspondencia de al menos uno solo de los banqueros genoveses, únicamente podremos tener una visión *desde fuera* de lo que ocurría en las ferias. Toda la fortuna de los genoveses se apoya en un mecanismo tan sutil como sutilmente utilizado. Su imperio es el del papel, como comentaba humorísticamente un agente de los Fugger en España, cuando les acusaba en 1577 “de tener más papel que dinero contante”: *mehr Papier als Baargeld*.²⁹⁷

El reino del papel

La época del papel moneda negociable no comenzó en Plasencia en 1579, con la primera de sus ferias. Todo aquel siglo había preparado su advenimiento. Pero, a partir de 1566, o mejor aún de 1579, asume una importancia tan grande que todos aquellos que en mayor o menor grado intervengan en el juego del mundo de los negocios lo advertirán. Desde el momento que comenzaron a diferenciarse las tareas específicas comenzó a distinguirse la ocupación de banquero de las otras actividades comerciales: banquero, o mejor aún, *financiero*, puesto que desde el primer momento las operaciones bancarias se ejercían con el dinero de los príncipes. Nosotros los historiadores debemos tratar de comprender lo nueva y extraña que les parecía a los contemporáneos semejante profesión, si queremos

entender el asombro que les producía. Las personas sabias y honestas habían dado siempre por supuesto que el dinero sigue a las mercancías; para ellos, un *cambio real* es el que resulta de ese comercio leal. Pero que el dinero pueda permitirse una existencia propia, separado de las mercancías, o que —como ocurría en Plasencia— todo termine en un juego de papeles escritos, era algo que les resultaba muy difícil de aceptar. El propio Felipe II confesaba no entender nada en lo referente a los cambios;²⁹⁸ ello puede haber contribuido en no pequeña medida a la hostilidad que demostró a los genoveses.

En Venecia, todavía inmersa a medias en su propio pasado, el papel será durante mucho tiempo un discreto visitante. Un documento veneciano de 1575²⁹⁹ calcula el total de los enormes préstamos de guerra concedidos en el periodo de la lucha contra los turcos en más de 5 500 000 de ducados. De esta cantidad, sólo 216 821 ducados, es decir, menos de 4% se habían suscrito en *lettere di cambio*. Pero este dato no es en sí conclusivo: los préstamos se hacían en plaza y era lógico pagarlos en lingotes de oro (57 772) o de plata (1 872 342) o en monedas (3 198 420). Pero nunca faltará un veneciano dispuesto a protestar siempre que haya una ocasión propicia contra la multiplicación del papel y las operaciones, honestas o no, que permite. Se convierten a veces en jueces muy severos, como en el caso de ese embajador veneciano que escribe desde Madrid a la señoría, en 1573,³⁰⁰ que los *asentistas* genoveses desprecian el auténtico y honesto comercio de las mercancías, y sólo se ocupan de la *negoziatione dei cambi*, declarando que ocuparse de mercancías sería *cosa da bezarioto et da gente più bassa*, buena para quienes no tienen zapatos que ponerse y personas de la más baja condición. Son comprensibles estos sentimientos a la altura del año 1573. Pero 30 años más tarde, en una Venecia que pasaba en aquellos momentos por un breve *siglo de las luces* —y que se desvanece

con excesiva rapidez—, aparecen muchos espíritus interesados en cuestiones económicas: Leonardo Donà, por ejemplo, del que conocemos excelentes *discursos* —un poco floridos a veces, pero muy claros— sobre el comercio, la política y el dinero. Por eso resulta difícil comprender que siga habiendo gente atónita ante la proliferación del papel, ante la novedad de estos pagos que ahora se hacen a través del cambio en lugar *di farsi con denari* (en lugar de hacerse con numerario). En cuanto al *recambio* con su secuela de saltos y fugas de control, que se acaba de introducir en Venecia por iniciativa de los banqueros extranjeros, florentinos y genoveses, les parece un *pernicioso et perpetuo ziro tramercante e mercante, godendo quali banchieri particolari la facultà de infiniti négocianti*.³⁰¹ En resumen: los mercaderes y ricos de Venecia sólo a la fuerza han sido empujados dentro del mundo, para ellos aberrante, de las *fieri di Bizensone*.

Pero, pese a ellos, ese mundo era un mundo *razonable* que poseía la llave del futuro, y las operaciones que en ese mundo se realizaban eran operaciones inteligentes, a despecho de las críticas de quienes no comprendían el juego. Este acontecimiento del papel, su difusión, si no su primera aparición, marcan el comienzo de una nueva estructuración de la vida económica de una nueva dimensión suplementaria con la que habrá que contar a partir de ese momento. Los genoveses han sido los precursores a este respecto y muy pronto han disfrutado de todas las ventajas que traen consigo esas novísimas técnicas. Su error ha radicado en confiar en exceso en la superioridad obtenida en este campo y —lanzándose a proezas financieras— en abandonar el comercio atlántico —en el que estaban tan ventajosamente situados— en 1566. La economía atlántica, más o menos abandonada a sí misma,³⁰² se va a desarrollar y madurar, generando sus propios mercaderes y —

muy pronto— sus propios financieros. La derrota de los genoveses no representa, como se ha afirmado con excesiva precipitación, el hundimiento de la finanza pura y del papel moneda y el triunfo del mercader que había permanecido fiel al comercio tradicional, sino la aparición de otro capitalismo con un centro de gravedad geográfico diferente, capitalismo que ya había apuntado desde el mismo momento del descubrimiento de América y que necesitará algo más de un siglo para alcanzar su madurez. Marca en última instancia el triunfo de los nuevos financieros, los prestamistas portugueses que van a operar en Madrid en 1627, teniendo a sus espaldas a los importantes prestamistas del norte. Etapa que es de hecho una de las del capitalismo holandés, el cual posee, desde por lo menos 1609, sus propias superestructuras, incluidas entre ellas las formas más modernas del mecanismo del crédito. Este capitalismo será el que remplace al capitalismo mediterráneo, pero este último, tan pacientemente construido, le servirá de modelo en todos y cada uno de sus aspectos.

De la última bancarrota de Felipe II a la primera de Felipe III

La última bancarrota de Felipe II, en 1596, y la primera de Felipe III, en 1607, nos colocan frente a frente a estos problemas de magnitud colosal. No es nuestra intención describir las peripecias de estos cambios, sino descubrir las causas subyacentes, los factores que actúan permanentemente; esto nos permitirá contrastar nuestros esquemas explicativos, que gracias a recientes investigaciones hemos podido mejorar de modo notable.

En nuestra búsqueda de la perspectiva justa debemos evitar dejarnos deslumbrar por la dramática historia de los acontecimientos, que por lo general ha sido observada desde

muy de cerca. Debemos tener siempre *in mente* que toda supremacía, sea política, económica, social o cultural, conoce un momento inicial, al que le sigue el apogeo y más tarde la decadencia, y que las etapas del capitalismo, es decir, los momentos de su proceso en que ha sufrido interrupciones o alteraciones, encuentran paralelos en otras mutaciones. Como la época de los Fugger, como la de los genoveses más tarde, la de Ámsterdam iba a durar apenas el tiempo equivalente a dos o tres generaciones humanas.

Una vez dicho esto, y con la intención de ir directamente al grano, es conveniente especificar cuanto antes lo que sigue:

1. Que los conflictos entre el Estado castellano y los hombres de negocios ocurren siempre en dos etapas: primero se disputa y luego viene la reconciliación; en invierno se disputa largamente (nada apremia), y eso es lo que ocurrió en 1596-1597; después, con la llegada del verano, pasan al primer plano las necesidades urgentes del Estado, y las partes litigantes se apresuran a llegar a un acuerdo: el compromiso resultante es lo que se conocía con el nombre de *medio general*. Hubo un *medio general* en 1577, otro en 1597, dos en 1607 y uno en 1627. La querrela, o para ser precisos, la suspensión de pagos, recibe el nombre de *decreto*.

2. Que si el Estado castellano acababa siempre derrotado es porque como enemigo no estaba a la altura de los *hombres de negocios*, que le llevaban siglos de ventaja. El odio que Felipe II sentía hacia los genoveses nos habla de su obstinación y de su voluntad contrariada, pero nunca de su lucidez. Habría sido lúcido si hubiera organizado una Banca de Estado como se le propuso en 1582, o un cierto número de *Monti* al estilo italiano como se le sugirió en 1596; habría sido lúcido si se hubiese embarcado de modo deliberado en una política inflacionista (pero ¿habría sido capaz de controlarla?). Para terminar: me parece que Felipe II siempre se encontró en idéntica posición a

la de los gobiernos sudamericanos del siglo XIX: cuentan con una gran riqueza de productos y minas, cuentan con la riqueza de sus plantaciones, pero se encuentran desarmados en el mundo de las finanzas internacionales. Un gobierno de esta especie puede evidentemente enfadarse, puede incluso pasar a la ofensiva, pero al final ha de acabar sometándose, entregar sus recursos y puestos de mando y ser *comprendido*.

3. Que cada vez que el Estado se declara en bancarrota — solventando violentamente los contratos pendientes— hay siempre jugadores comprometidos en la gran baza que pierden, desaparecen por el escotillón o hacen mutis discretamente; en 1557, los mercaderes de la Alta Alemania; en 1575, los mercaderes italianos no genoveses; en 1596 y 1607, los mercaderes españoles; en 1627 les toca a los mismos genoveses, aunque éstos, del mismo modo que los Fugger en 1577, no se han retirado inmediatamente de escena. Pero es evidente que la regla se cumple.

4. Que, cada vez, las pérdidas repercuten larga y negativamente en los contribuyentes castellanos, materialmente aplastados bajo las cargas fiscales, y en detrimento de los pequeños ahorradores e inversores de España e Italia.

Todo permite prever en 1590, y con mayor precisión en 1593 y 1595, la próxima bancarrota del Estado castellano. Sus gastos continúan aumentando sin límites a la par que sus ingresos declinan y decrecen visiblemente los impuestos fiscales. La depresión económica general es la causa de muchas bancarrotas y encarcelamientos por deudas. En medio de todas estas dificultades sólo se mantienen en alza las arribadas de la plata americana; en tan alto grado que toda la circulación metálica en Sevilla y Barcelona, Génova y Venecia, y a todo lo largo del Rin, que se utilizaba para los transportes a los Países Bajos, no resultó afectada y siguió moviéndose normalmente. La

abundancia de dinero puede alimentar —y alimenta de hecho— ilusiones y falsas tranquilidades incluso en los más curtidos hombres de negocios, pese a la envergadura de la lucha en que España está metida contra buena parte del resto de Europa, y pese a su habitual prudencia y las dificultades que provoca, una vez más, la suspensión de las *sacas* de plata a partir de 1589. El signo más alarmante es sin duda la tensión fiscal de Castilla, que en aquellos momentos estaba alcanzando el grado de insoportable. Todos los contribuyentes se ven atosigados: los grandes, la nobleza, la Iglesia, las ciudades, incluso los mercaderes si no los *hombres de negocios*, y se lanzan enormes sumas en *juros* sobre un mercado aún relativamente ansioso de comprar. Es decir, una situación que se presenta más explosiva ante los ojos de los historiadores sabedores de lo que ocurrió después que ante los de los grandes financieros de la época. Éstos se quedaron literalmente atónitos³⁰³ a la vista del *decreto* real aparecido a mediados de noviembre, por el cual Felipe II suspende todos los pagos y de un solo golpe recupera las rentas y sumas de dinero que estaban manejando los hombres de negocios.³⁰⁴ Decisión imprevisible, se opinaba en Lyon³⁰⁵ en los últimos días de noviembre, puesto que acababan de llegar las flotas de Indias, después de haber atravesado el Atlántico con una velocidad mayor que nunca.³⁰⁶ Previsible o no, la medida tuvo repercusiones inmediatas en todas las plazas, comenzando por las de España; en Europa miedos y errores de juicio vinieron a complicar más de lo que estaba la situación. “Con esta suspensión [escribía a Felipe II su embajador en Venecia, don Íñigo de Mendoza]³⁰⁷ Vuestra Majestad, sin tener que echar mano a la espada, va a vencer a todos sus enemigos, cuya vitalidad y fuerza provenía de la plata que Vuestra Majestad derramaba fuera de su casa... Este mismo dinero es, como demuestra la experiencia... el que usan los turcos, los franceses y

todas las otras naciones...”. Pero la situación real era mucho menos favorable a Felipe II de lo que estas palabras invitan a suponer, y desde luego en modo alguno tan simple como la describen. El rey, por sus propios medios, ha enviado a Italia enormes cantidades de dinero contante (posiblemente unos cuatro o cinco millones de ducados),³⁰⁸ pero no sin enormes dificultades y no sin los accidentes a que tales transportes están expuestos. Dificultades que aunque a veces parezcan cómicas, no dejaban por ello de ser menos reales. Así vemos, por ejemplo, que las autoridades valencianas se oponen, en determinado momento, al embarque de un millón de ducados pertenecientes al monarca en las galeras que parten para Italia, aduciendo que todavía no ha llegado a sus manos el pasaporte regio, y éste hubo de ser enviado a toda prisa.³⁰⁹ La prisa es una componente crucial si se quiere que no se desarticule el sistema de pagos en la explosiva región de los Países Bajos. Todo ello le produce al rey problemas que no puede resolver pese a esa obstinación tan reveladora de su carácter que le lleva a embestir de nuevo contra los odiados hombres de negocios. Pero también a éstos les ocasiona la situación graves problemas. El decreto les refresca en la memoria las duras consecuencias que produjo en Génova el decreto de 1575 y lo que vino después de él: la “antigua nobleza” se vio obligada a vender “la cubertería de plata de sus mesas, el oro, las perlas y todas las alhajas” de sus esposas...³¹⁰ Y este final de año de 1596 cada “asentista” tenía sus buenos motivos para temer que fuesen cuestionadas todas sus operaciones llevadas a cabo en los últimos veinte años y que se vería obligado a pasar por la tragedia de afanarse diariamente en hallar modo de cubrir sus pagos o de que quienes le debían lo hiciesen: retrasos semana tras semana, *prolongación* de las ferias de Medina del Campo y las de otros lugares (era imposible encontrar quien prestase un solo real)³¹¹ eran soluciones

temporales con las que se salía del paso pero que dejaban todo como antes.

Al iniciarse esta prueba de fuerza, el gobierno de Felipe II no puede evitar contactos, presiones y conversaciones, pero se defiende eludiendo cualquier tipo de compromiso. “No se toma la más simple decisión [nota un florentino], y todo continúa en suspenso y muy confuso”, *molto confuso*.³¹² “Hasta el momento —escribe a su vez el embajador de Génova en Madrid— [se han tenido contactos] pero todavía no podemos dar buenas noticias...”³¹³ Resulta evidente que el rey y sus consejeros no deseaban *metter per terra la contrattatione*,³¹⁴ es decir, echar abajo el sistema de *asientos* y ese grupo de poderosos hombres de negocios conocido bajo el nombre genérico de la *contratación*. Lo que pretenden, y eso ya se sabía antes del decreto, es limitar las exigencias de los hombres de negocios, limitar los beneficios de los *asentistas* y obtener importantes préstamos a largo plazo, al menos por tres años, válidos incluso en el caso de que las “flotas de Indias no llegasen nunca”,³¹⁵ lo que es evidentemente demasiado pedir, pues la circulación de las letras de cambio y de las cajas de plata sólo podía ser posible contando con este imprescindible suministro. El banquero pone en movimiento, anticipa y precipita esta circulación, operaciones todas ellas que resultan caras. Los interventores, los *contadori* reales que han revisado las cuentas (en español, tanteos) afirman que un asiento de 400 000 escudos sobre Flandes concluido con Ambrogio Spínola ha costado al rey 35% en gastos.³¹⁶ La réplica de los asentistas, aunque no aceptan la cifra resultante del tanteo, reconoce en cambio que semejantes operaciones pueden ser muy costosas, pero niega que lo que el rey pierde vaya a parar a los bolsillos de los mercaderes: será mejor que sólo creamos a medias esta afirmación de los financieros.

En resumen: se habría acabado por restablecer las relaciones,

poco sinceras sin duda (pero ¿podrían serlo de otro modo entre el rey y quienes le prestan dinero?) si no hubiesen intervenido los Fugger. Éstos siguieron entonces, si nuestra cronología es correcta, o por lo menos acompañaron a los portugueses —los nuevos cristianos— que han adelantado en los Países Bajos 250 000 escudos³¹⁷ a Felipe II, sobre sus haberes en mercancías. Probablemente ofrecieron —se dijo— más de 4 millones de escudos, pero las negociaciones no cristalizaron en un acuerdo, quizá porque realmente no poseían esa cantidad (su hora llegará más tarde) o porque sus exigencias han parecido excesivas.³¹⁸ Los Fugger acudieron entonces en socorro del monarca, o para ser más exactos, a principios de diciembre uno de sus tres agentes en España, Thomas Carg, sin consultar con los otros dos, concluía un acuerdo con Felipe II: doce mensualidades de 300 000 escudos, pagadera cada una de ellas “a través de la rama local” en los Países Bajos, contra el adelanto, en contante, de la mitad del total, más las correspondientes asignaciones,³¹⁹ y la promesa de que sería pagado todo el monumental conjunto de deudas retrasadas. Los genoveses al principio no se tomaron en serio esta maniobra. Lo consideraron un *artificio*, un asiento *aéreo*, es decir, algo en el aire.³²⁰ Además ellos ofrecían al rey condiciones mejores y por un lapso de tiempo superior, al menos eso sostenían con aparente sinceridad.³²¹ A la altura de febrero los genoveses comprendieron que el *artificio* no era tal, sino cosa seria, y que lo único que faltaba para que se convirtiese en un hecho cumplido era la aquiescencia de los Fugger de Augsburgo.³²² Las subsecuentes disputas y disensiones que ocurrieron en el seno de esta gran familia de banqueros, dividida en contra de sí misma, y el viaje lleno de acontecimientos de Anton Fugger a Madrid en abril de 1597³²³ ofrecerían no poco material apasionante a los amantes de la pequeña historia. En lo referente a la cuestión que nos ocupa, la intervención de los

Fugger le concedió a Felipe II un año de respiro, y explica el porqué de una descorazonadora serie de conversaciones estériles, traiciones entre sí de los *trattanti*, proyectadas unas y llevadas a término otras como, por ejemplo, en el caso de Battista Serra.³²⁴ Pero con el final del año 1597 acaba también el entreacto de los Fugger y se llega, con bastante rapidez, a un acuerdo. El gobierno de Castilla no se podía permitir el lujo de seguir posponiendo y esperando.

Concluido entre dos *ministros* de Felipe II y cuatro representantes de los hombres de negocios, el acuerdo firmado el 13 de noviembre de 1597 se convertía en *medio general* el 29 del mismo mes. Las víctimas del decreto de 1596, los *decretados*, adelantaban al rey, en 18 pagos mensuales, 4 500 000 escudos en Flandes y 2 500 000 en España, entre final de enero de 1598 a final de junio de 1599. El rey, por su parte, les concedía una serie de ventajas sustanciales, y en particular les garantizaba una fuerte suma en *juros*: más de siete millones de ducados. Precisamente acerca de estos *juros* había sido muy viva la discusión respecto a si habrían de ser perpetuos o vitalicios, y en mayor grado respecto a sus tasas de interés, que los hombres de negocios de muy buena gana habrían querido elevar para poder luego revender mejor estos títulos y otras *libranzas* al público español. Así se verían todavía más comprometidos, si ello era posible, en la complicada especulación de los *juros*; de éstos se conocían mejor las reglas de conjunto que los pormenores: comprar a bajo precio y revender caro es más fácil de decir que de hacer. La relativa estabilidad del mercado (acompañada, con todo, de pérdidas que según sabemos eran del orden de 14% en ciertos títulos de tasas revisadas) facilitó la gigantesca operación.³²⁵ Como es natural, los genoveses y sus financieros han pagado a sus acreedores con esos papeles, a despecho de las protestas de éstos: habiendo pagado con dinero contante

deseaban que se les devolviese del mismo modo. Pero desde el primer momento, los banqueros se negaron a pagar *di altra moneta che di quella che li darà S. Mtà*.³²⁶ Una crisis banal, pensará posiblemente el lector, y que no se puede comparar con las violencias de 1575. Pero sería equivocado pensar que este penoso año (casi día a día) de dificultades no ha tenido consecuencias. El resultado final se concretaba en un cerrar filas de los hombres de negocios, de ese sindicato, diríamos nosotros, de *decretados* de 1596, una auténtica sociedad constituida y regida durante varios años por un directorio de cuatro mercaderes, tres genoveses (Hector Piccamiglio, Ambrogio Spínola y Juan Jacomo de Grimaldi) y un español, Francisco de Malvenda. Es indudable que esto llevó a una concentración de los negocios en beneficio de los *decretados*, en especial de los más ricos entre ellos. Los créditos a los que se refería el propio decreto, en 1596, estaban divididos del siguiente modo: para los genoveses, en millones de maravedises, 2 050; para los florentinos, 94; para los alemanes, 4.5; y para los españoles, 2 523; con otras palabras, una gran parte, la mayor de todas, correspondía a los españoles. En consecuencia, han sufrido más que los demás y muy posiblemente no han logrado descargar sus pérdidas sobre otros, como hicieron los genoveses en detrimento —sobre todo— de los inversores venecianos, seducidos éstos por las fáciles ganancias que se podían obtener con los *cambii*. Después del *medio general* las nuevas reparticiones fueron las siguientes (en escudos o ducados): para los genoveses, 5 581 000; para los florentinos, 256 000; para los alemanes, 13 000, y para los españoles, 2 200 000. La repartición refleja a la perfección la composición del directorio: tres para los genoveses, una para los españoles... Los primeros se quedaban con la parte del león.³²⁷

Alrededor de 10 años más tarde recomenzaba de nuevo todo

el proceso, como si el sistema implicase estructuralmente la necesidad de bancarrotas a intervalos más o menos largos. Me parece perfectamente inútil exponer aquí en detalle el decreto del 9 de noviembre de 1607 y el *medio general* del 14 de mayo de 1608, o detallar cómo España padeció una nueva crisis sólo 10 años después de la última suspensión de pagos ordenada por Felipe II, a pesar de la política pacífica del duque de Lerma, y a causa del lujo del nuevo monarca, del saqueo de los fondos públicos y de la regresión general de la economía a partir de 1595. La resolución de 1608 creaba, en beneficio exclusivo de los genoveses, un sistema complicado pero sólido de amortización de la deuda flotante cuyos títulos estaban en manos de sus financieros. Estos últimos formaron un nuevo sindicato, bajo el nombre de Diputación del Medio General de 1608. Lo más importante es que entre bancarrota y bancarrota se iba acentuando la concentración. Los mercaderes españoles han desaparecido de la contratación después de una serie de espectaculares bancarrotas: en 1601,³²⁸ las de Aguilar y de Cosme Ruiz Embito, sobrino y sucesor de Simón Ruiz;³²⁹ en 1607, la de Pedro de Malvenda.³³⁰ De modo que los genoveses quedan como únicos dueños del campo: se los detesta y se los desprecia. Y hubieron de soportar completamente solos el ataque, montado por el conde-duque de Olivares, de los financieros portugueses, quienes ya se habían hecho presentes en 1596, se habían visto solicitados en 1607, y ahora, en 1627, habían entrado en combate, en un momento en que ya habían conseguido ocupar una serie de importantes posiciones comerciales en las diversas ciudades de Castilla (y en particular en Sevilla). Su victoria coronará sus anteriores éxitos y marcará un cambio de dirección decisivo en la historia del capitalismo internacional, pero a la vez será el preludio de dificultades sin cuento con la altiva e implacable Inquisición.³³¹

III. EL ALZA DE LOS PRECIOS

El alza de los precios, general en el siglo XVI, ha afectado profundamente a los países mediterráneos, sobre todo a partir de 1570. Desencadena en ellos sus múltiples y habituales consecuencias. La violencia y la duración de esta revolución — que se desborda ampliamente sobre el siglo XVII— han llamado forzosamente la atención de los contemporáneos. Les dan ocasión para reflexionar sobre el complejo problema de la moneda, sobre el nuevo y revolucionario poder de la plata, y hasta sobre el destino general de los hombres y los Estados... Los historiadores, por su parte, han tratado de encontrar *el culpable* o *los culpables*, y han creído con frecuencia haber encontrado la respuesta, pero el problema se complica a medida que van apareciendo casi a diario nuevos datos y a medida que la historia económica se está convirtiendo —es evidente— en una disciplina cada vez más científica.

Pese a tantas reservas como ha suscitado,³³² continuará usando, siempre que se presente la ocasión, el término *revolución de los precios*. Pueden diferir las opiniones respecto a sus causas, a sus auténticos motores y a su amplitud, pero no respecto al nuevo aspecto de brutalidad de su carácter. Un historiador³³³ ha afirmado que *nosotros*, los hombres del siglo XX, hemos sido contemporáneos de una revolución de precios de mayor envergadura. Pero no es ésta la manera adecuada de acercarse a la cuestión. Lo que cuenta es el asombro de los contemporáneos de Felipe II a lo largo de un siglo que se inicia bastante antes del año 1500 y durante el cual no cesan los precios de dispararse hacia arriba. Tienen la impresión de estar viviendo una época sin precedente. A los buenos tiempos de antaño, donde nada costaba casi nada, les suceden ahora los durísimos años en que el costo de la vida se incrementa cada vez más. Emplear la palabra

revolución para describir la situación en Italia, país muy curtido en las cuestiones de dinero y que cuenta con una economía aplicada, puede resultar cuestionable, pero en el caso de los Balcanes, de Anatolia, o mejor, de todo el Imperio turco, ¿cómo no hablar, ante tantos cambios violentos en cadena, de una *revolución de los precios*? Las situaciones dramáticas requieren expresiones dramáticas.

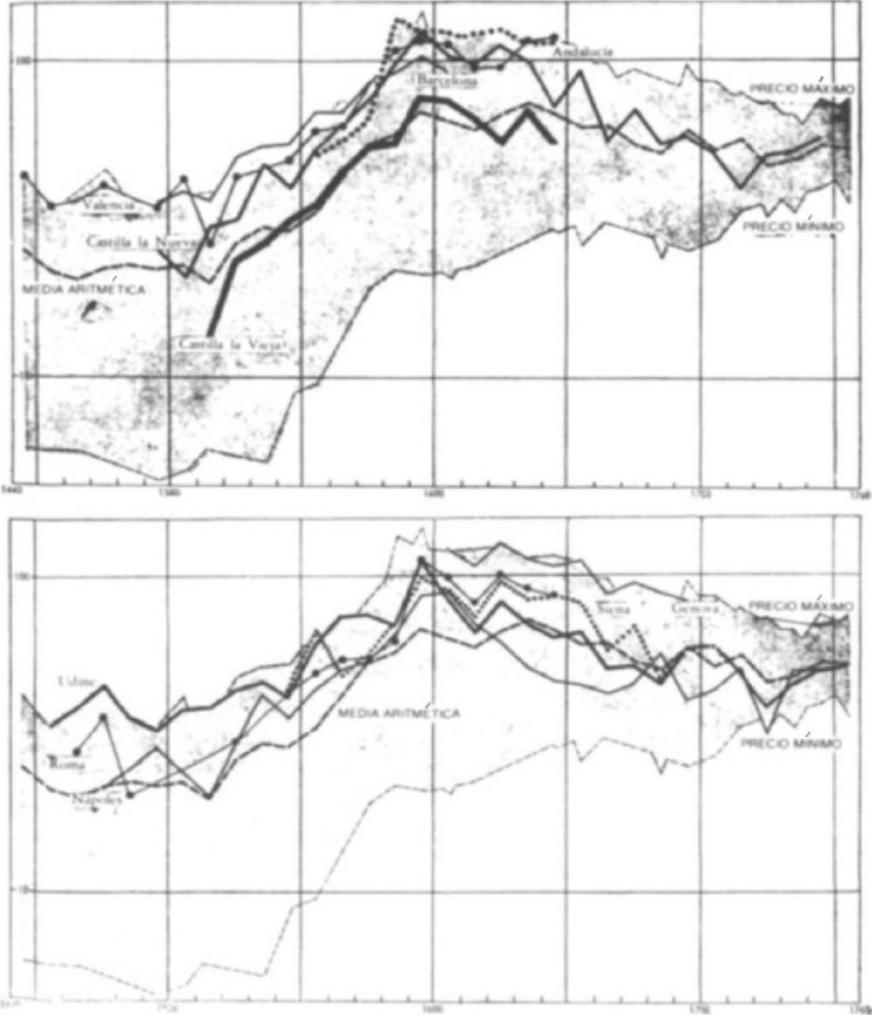


FIGURA 42. *Los precios del trigo en el Mediterráneo y Europa.*

Según F. Braudel y F. C. Spooner, tomo IV de la *Cambridge Economic History*. Utilizando unas 50 curvas del precio del trigo calculado en gramos de plata y en

hectolitros, ha sido posible construir —para la totalidad de Europa— la escala de las variaciones del cereal (línea máxima y línea mínima que delimitan la zona en gris), y trazar la media aritmética (línea de puntos) de todos esos precios. Bien entendido que la subida de precios fue de carácter universal todo a lo largo del siglo XVI. Sobre este fondo he superpuesto, en dos gráficos sucesivos con el fin de facilitar la lectura, varias curvas de precios mediterráneos. Nótese la coincidencia de la media aritmética de los precios europeos con la curva de Castilla la Vieja. Todas las demás curvas mediterráneas están muy por encima de la media, por lo menos hasta 1620, y en algunos casos, incluso más tarde. El Mediterráneo, o al menos el Mediterráneo cristiano (puesto que no disponemos de series de precios en lo referente a la parte oriental de este mar, aunque sabemos que eran más bajos), era una zona de pan caro, llegando casi su precio a los niveles superiores. A partir de mediados del siglo XVII los precios mediterráneos se aproximan en mayor grado a la media, pero se debe hacer notar que en general y durante este periodo los precios europeos tendían hacia la convergencia, como lo indica con toda claridad el pronunciado estrechamiento de la zona sombreada. La distancia entre el máximo y el mínimo seguirá disminuyendo a medida que vaya avanzando el siglo XVIII.

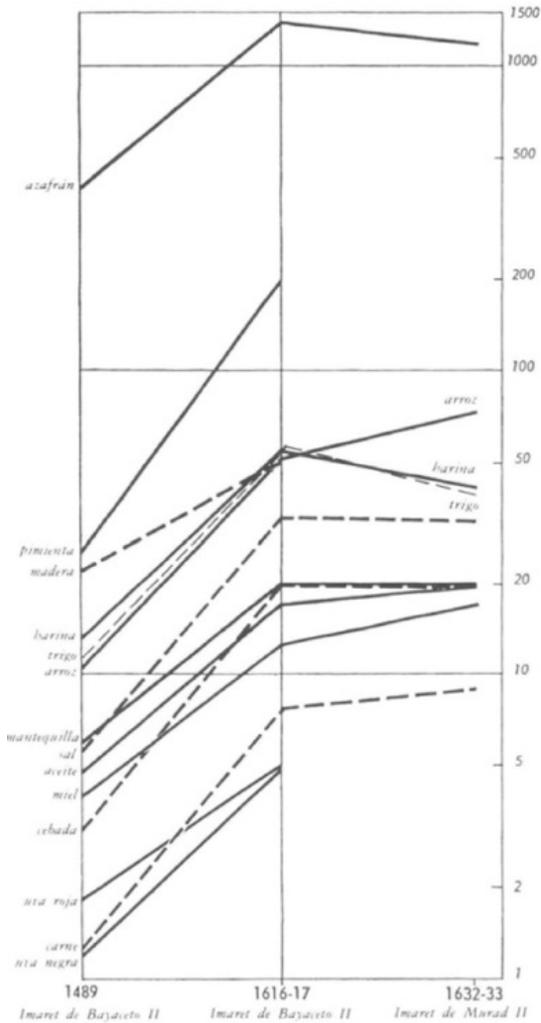


FIGURA 43. *Los precios en Brusa, 1489-1633.*

Debo a Omer Lutfi Barkan estos precios turcos, los cuales confirman que la subida de precios del siglo XVI también ha afectado a Turquía. Los *imaretos* son fundaciones piadosas donde se da de comer a pobres y estudiantes. Los precios se indican en aspros. Todavía no hemos perdido la esperanza de encontrar en los archivos turcos las series de precios que podrían ser decisivas para el conocimiento de los movimientos generales del mundo mediterráneo. Nótese que estos precios nominales no tienen en cuenta la devaluación del aspro.

Las quejas de los contemporáneos

Son innumerables los testimonios sobre la subida de los precios. Su factor común lo constituye la estupefacción de los testigos y su incapacidad de comprender un fenómeno que sólo les resulta evidente en sus manifestaciones locales; una y otra vez lo oponen a los viejos tiempos: los salarios eran altos a finales del siglo XV, y el primer tercio del siglo XVI ha sido un periodo afortunado de vida relativamente barata, incluso en la misma Polonia.³³⁴

Otros se pasaban el tiempo añorando los buenos tiempos pasados. “En tiempos de mi padre [escribe en 1560 en Francia un contemporáneo de Carlos IX] todos los días había carne, los víveres abundaban y se bebía vino como agua.”³³⁵ Y quejas semejantes brotan de la pluma crítica del agrónomo español G. Alonso Herrera: “Actualmente [1513] una libra de cordero vale lo que antes un cordero entero, un pan lo que una fanega de trigo, una libra de cera o de aceite tanto como una arroba ayer, y lo mismo se puede decir de todo lo demás...”³³⁶

A lo largo de todo el siglo se reiteran las quejas de las Cortes de Castilla. Pero su voz, poderosa aunque a la vez recoleta, sólo muy raras veces denunció la situación general. Es una voz que se lamenta sin cesar a causa del alto precio de los granos, a causa de la catastrófica exportación del oro, a causa del indiscriminado sacrificio de terneras y corderos, es una voz que protesta contra la exportación de cueros al extranjero, porque ello ha traído como consecuencia el aumento del precio del calzado... Truenan también contra los especuladores extranjeros: ellos tienen la culpa de que haya subido el precio de la carne, de los caballos, de la lana y de los tejidos y las sedas...³³⁷ Las Cortes de 1548, alarmadas por la demanda americana, llegan a proponer al emperador³³⁸ que estimule el desarrollo de las industrias coloniales y que detenga las exportaciones —consideradas desastrosas para la economía española— de la Península al

Nuevo Mundo. Las Cortes de 1586 (en Valladolid) le piden al rey “que no se tolere en adelante la importación de velas, cristalería, joyas, cuchillería y objetos análogos que llegan del extranjero: lujos inútiles que se cambian por oro, como si los españoles fuesen Indios...”.³³⁹ Así pensaban las personas razonables, y no siempre sin razón.³⁴⁰ En 1580, un veneciano hace notar que en Nápoles los precios han subido en más de dos tercios, atribuyéndolo, naturalmente, a las exacciones de los funcionarios, a las compras en masa y a los enormes aprovisionamientos del Rey Católico para la conquista de Portugal.³⁴¹ En Vizcaya, la explicación que se da es más divertida: si los precios suben, dice un documento oficial de 1588, es porque la gente de la *tierra llana* bebe y come sin tasa en las tabernas, adquiriendo hábitos viciosos de pereza, sin cultivar sus campos ni cuidar las frutas de sus huertos. En estas condiciones, no hay que asombrarse de que escasee la sidra y se venda a precios exagerados... Es decir, que, según esta explicación, la carestía era culpa de los pobres...³⁴²

En su obra, vieja, pero siempre útil, Soetbeer³⁴³ cita no menos de 33 autores antes de 1600 y 31 entre los años 1600 y 1621, que discuten con mayor o menor fortuna el fenómeno del alza general de los precios, de que fueron a la vez testigos y víctimas. Sería fastidioso darles la palabra a uno tras otro... Prolongar la lista, lo cual no resultaría difícil, tendría al menos la ventaja de establecer la evidencia de que se trataba de una inmensa y patética toma de conciencia.

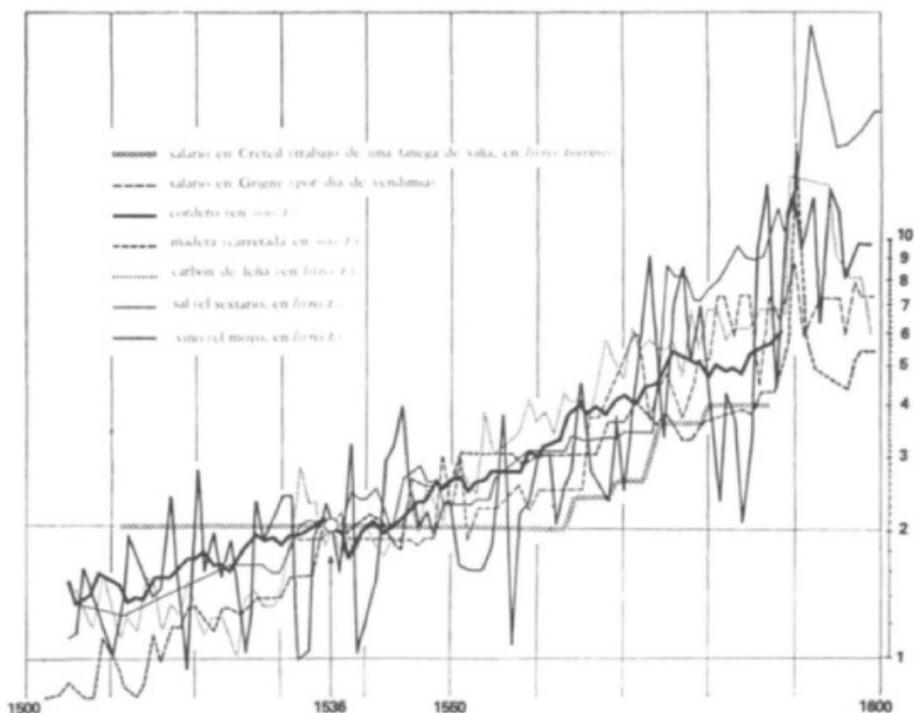


FIGURA 44. *El movimiento de los precios en París, según los archivos de las instituciones de caridad.*

Obsérvese la discrepancia entre salarios y movimientos de precios; las alzas verticales de la sal; el precio del cordero representa la tasa media general de crecimiento. Según los archivos de los *hopitaux* parisinos. Trabajo inédito de Micheline Baulant.

¿Provocaron la situación las riquezas de América?

Por lo que sabemos, no se propone antes de la segunda mitad del siglo XVI explicación general alguna. Las dos primeras exposiciones de la *teoría cuantitativa* (en 1556 y 1558) fueron prácticamente ignoradas por los contemporáneos: las obras de Martín de Azpilcueta, catedrático de la Universidad de Salamanca y alumno de Vitoria, no fueron publicadas hasta el año 1590, es decir, cuatro después de su muerte, en Roma.³⁴⁴ El mismo destino sufrieron los trabajos de Francisco López de

Gómara, historiógrafo de Carlos V, quien había sospechado que existiese una correlación entre la subida de los precios y la llegada de metales preciosos de América.³⁴⁵ Pero su libro ha tenido que esperar hasta el año 1912 para encontrar quien lo publicase.

El problema no se hizo público hasta la controversia que enfrentó a Jean Bodin y M. de Malestroit, de 1566 a 1568.³⁴⁶ La mayoría de los contemporáneos se pusieron de parte de Bodin, subestimando quizá un poco precipitadamente las devaluaciones de la moneda de cuenta sobre las que insistía su oponente. A partir de aquel momento la explicación según la teoría cuantitativa se convirtió en un lugar común. En 1585, Noël du Fail, en sus *Contes et Discours d'Eutrapel*,³⁴⁷ lo explica en forma resumida: “y ocurre a causa de los países recientemente descubiertos y las minas de oro y plata, que los españoles y portugueses se traen a casa, y que dejan marchar a esa perpetua mina que es Francia, pues no pueden prescindir del trigo y mercancías de ésta”. Marc Lescarbot, en su *Histoire de la Nouvelle France* (1612), se expresa en términos aún más concretos.³⁴⁸ “Antes de los viajes al Perú se podía guardar mucha riqueza en poco espacio, pero ahora que su misma abundancia ha abaratado el oro y la plata, se precisan enormes cofres para transportar lo que antaño se podía haber llevado envuelto en una pieza de tela de druguete. Se podía hacer un largo viaje con una simple bolsa en la manga, mientras que ahora hay que llevar un baúl y un caballo”. Por parte, Gérard Malynes (1586-1641), un mercader inglés experto en cuestiones comerciales, dice en 1601:³⁴⁹ la subida general de los precios se debe “a los mares de monedas” llegadas de las Indias; “ellos han originado una disminución de la medida, lo que a su vez hace crecer las cifras con el fin de restablecer el equilibrio”.

La teoría cuantitativa nos ha llegado relativamente intacta.

Fue restaurada en su forma moderna por el monumental trabajo de Earl J. Hamilton, quien continúa defendiendo la validez de sus bases; más recientemente ha sido defendida por Alexandre Chabert,³⁵⁰ el cual la considera capaz de explicar los fenómenos monetarios en los países subdesarrollados de hoy, dado que conservan una cierta semejanza con las economías de antaño. A su juicio, el argumento más importante es el de la correlación entre las llegadas de metales preciosos a Sevilla y la subida de los precios tanto en España como fuera de ella. Teóricamente hablando, François Simiand³⁵¹ tenía razón cuando afirmaba que era mejor una curva acumulativa, y no las medias quinquenales, de las arribadas de metales preciosos —afirmación que implica una consideración del problema desde un diferente ángulo—. Pero el hecho de que coincidan los precios y las medias quinquenales demuestra que estas llegadas de metales han actuado como estímulos sucesivos que han sacudido la masa de circulación de las monedas, acelerando su movimiento, hasta el día en que esa masa ha llegado a ser excesiva y el impulso insuficiente para empujarla hacia arriba. Cada consigna de metal americano se dispersa en todas direcciones con enorme rapidez, casi como una explosión.

Algunos argumentos en pro y en contra de la responsabilidad de las riquezas americanas

El presidente Luigi Einaudi,³⁵² en el trabajo que ha consagrado a M. de Malestroit, dice que 299.4% del total aumento de precios, calculado en Francia de 1471 a 1598 como siendo de 627%, se puede atribuir al aflujo de los metales preciosos. Es imposible demostrar la exactitud de semejante cálculo. Pero lo que no se puede negar, por ser evidente, es la afluencia de esos

metales preciosos. Permítasenos, sin embargo, manifestar algunas reservas.

1º La producción minera americana, instrumento de la inflación, no es necesariamente un *primus movens*. No funciona por sí misma. Fue el desarrollo económico de Europa y las exigencias que ocasionó lo que estimuló y dictó la actividad de los buscadores de oro y de los indios de las minas de plata. Veamos lo que dice a propósito de estas enormes masas de oro y, especialmente de plata, un documento de la segunda mitad del siglo XVIII: “Es un fruto de América que habría continuado bajo tierra si el comercio [europeo] no hubiese forzado a los americanos, vendiéndoles mercancías, a sacarlo de las entrañas de la tierra”.³⁵³ En este aspecto, y en último análisis, es posible afirmar que la coyuntura europea ha sido la responsable de la revolución de los precios.

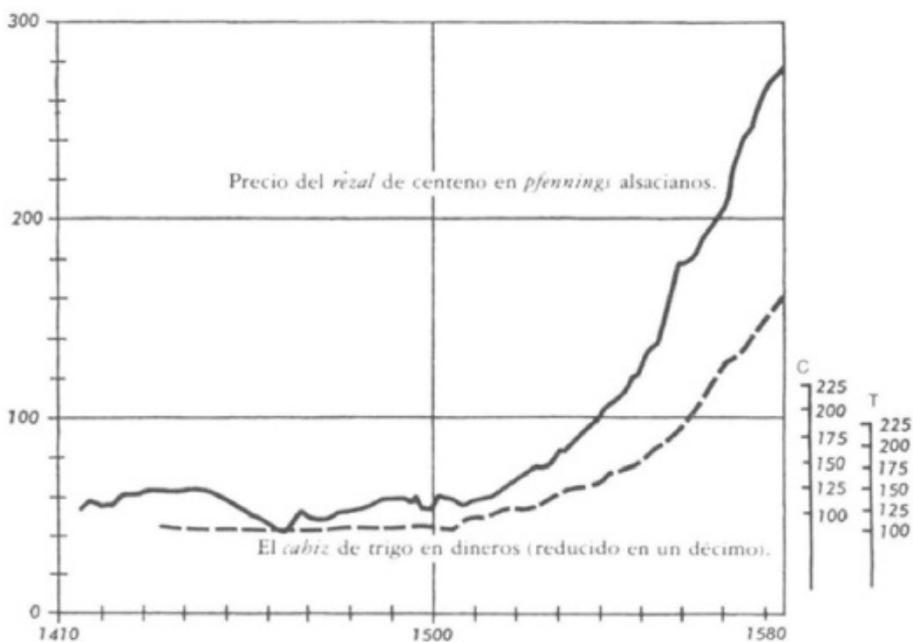


FIGURA 45. Estrasburgo conoció la subida de precios antes que Valencia.

Según René Grandamy en: J. Fourastie *Prix de vente et prix de revient* (serie 13, p. 26).

La línea de trazo continuo representa la curva del precio del centeno en Estrasburgo, y

la línea de puntos el del precio del trigo en Valencia (medias móviles de treinta años, 1451-1500= 100). A la derecha, escala de porcentajes. Se observa que la curva de Estrasburgo asciende con mayor rapidez que la de Valencia. Resulta evidente que si la plata americana hubiese sido la causa única de la subida de precios, habría debido establecer un orden inverso.

2º Es preciso admitir la existencia, antes del año 1500, de una reserva monetaria europea mucho más considerable de lo que se había supuesto hasta ayer. En el siglo XV emergen los Estados modernos con sus ejércitos a sueldo, sus *funcionarios* asalariados y sus impuestos en numerario; y estos Estados modernos desarrollan una economía monetaria que llega a la madurez en ciertos lugares privilegiados (sobre todo en los países marítimos, Italia, España, Portugal, Inglaterra, los Países Bajos, en otras palabras, la orla activa del continente). Todo lo dicho presupone una sustanciosa circulación monetaria. Yo propongo, aunque sin creérmelas demasiado, las cifras de 5 000 toneladas de oro y 60 000 de plata, fundándome para este cálculo en el supuesto equilibrio existente entre el oro y la plata y en el débil descenso de 12 a 15 de la *ratio* metálica³⁵⁴ de 1500 a 1650. Si se calcula, dentro de lo posible, a partir de las circulaciones conocidas o al menos supuestas hacia 1600, la reserva metálica heredada de los siglos precedentes, se encontrarán órdenes de magnitud considerables,³⁵⁵ a las que debía adecuarse la teoría cuantitativa. En cambio, el metal americano, *inversión gratuita*, aceleró la circulación monetaria a un ritmo equivalente al de la subida de los precios. La llegada del nuevo metal produjo un efecto multiplicador.³⁵⁶

3º Pero la cuestión queda abierta a otras explicaciones. Las devaluaciones de las monedas de cuenta tuvieron su parte responsable, como el lector puede ver en nuestro cuadro de la página 699. Una evidencia de diferente especie se la debemos a Jean Fourastié y sus alumnos:³⁵⁷ los precios comenzaron a subir en Alemania en 1470, y en numerosas regiones francesas antes

de que acabase el siglo XV, es decir, más pronto que en los países privilegiados, Italia, la península ibérica, los Países Bajos e Inglaterra. Si nos atenemos a las curvas de los precios nominales se desvanece cualquier duda que pudiera existir a este respecto; por lo que parece, los países pobres avanzaron demográficamente con mayor rapidez que los otros, en especial con mayor rapidez que los del Mediterráneo. En el corazón de Europa la revolución de los precios había comenzado antes de que Colón navegase hacia América. La revolución no llega al Mediterráneo hasta alrededor de 1520 y no se afinca allí hasta 1550.

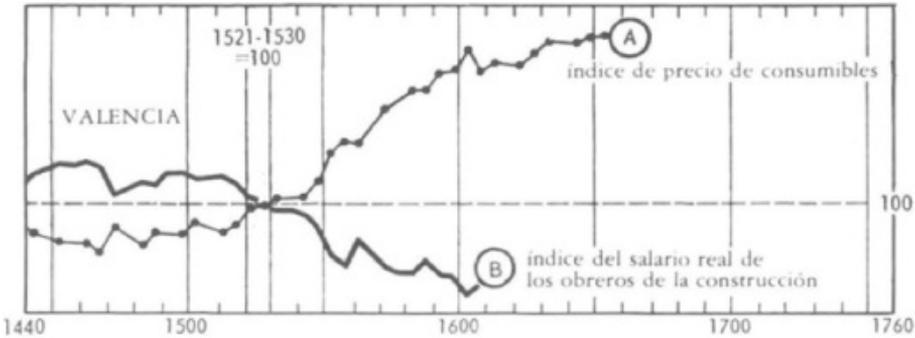


FIGURA 46. Precios y salarios reales en Valencia.

Según E. H. Phelps Brown y Sheila Hopkins: subida del coste de la *cesta de la compra* y baja concomitante del salario real.

4º La curva de las llegadas de plata a Sevilla toma la forma típica de las curvas de producción industrial, muy semejante a la de Potosí, de acuerdo con las cifras de Paz y Soldán. Sube velozmente, desciende velozmente y culmina en 1601-1610: esos años marcan un cambio en el destino del mundo, y no simplemente en la historia del Mediterráneo.

Los salarios

El alza, presente en todas partes, produce por doquier sus

consecuencias habituales.

El rápido movimiento de los precios deja atrás la lenta carreta de los salarios, que a veces sigue a los precios remolonamente y a veces se para en seco. Ya hemos comprobado cuán difícilmente vivían los pobres. En Venecia, los obreros de las vidrierías de Murano ganaban jornales bajísimos. Los salarios nominales suben más o menos rápidamente con el alza de los precios, y en algún momento, durante algunas depresiones, parecen incluso altos; pero traducidas a salarios reales, todas las cifras hablan el mismo lenguaje y nos dicen de la espantosa miseria de los pobres. En España, sobre la base de 1571-1580 = 100, los salarios, que en 1510 acusaban un índice de 127.84, descienden en 1530 a 91.35; en 1550 llegan a 97.61; en 1560 a 110.75; en 1570 a 105.76; en 1580 a 102.86; en 1590 a 105.85, y en 1600 bajan a 91.31. Hasta después de la crisis de 1600 y de las grandes epidemias que reducen considerablemente la población de la Península, no suben vertiginosamente los salarios, con la inflación del vellón, a 125.49 en 1610 y a 130.56 en 1611. La revolución de los precios no hace aumentar los salarios en España; significa, para ellos, una regresión económica,³⁵⁸ aunque les favorezca, es cierto, más que a los artesanos de Francia, Inglaterra, Alemania y Polonia.³⁵⁹ La misma situación adversa se produce en Florencia,³⁶⁰ donde el salario real disminuye como consecuencia del alza de los precios.

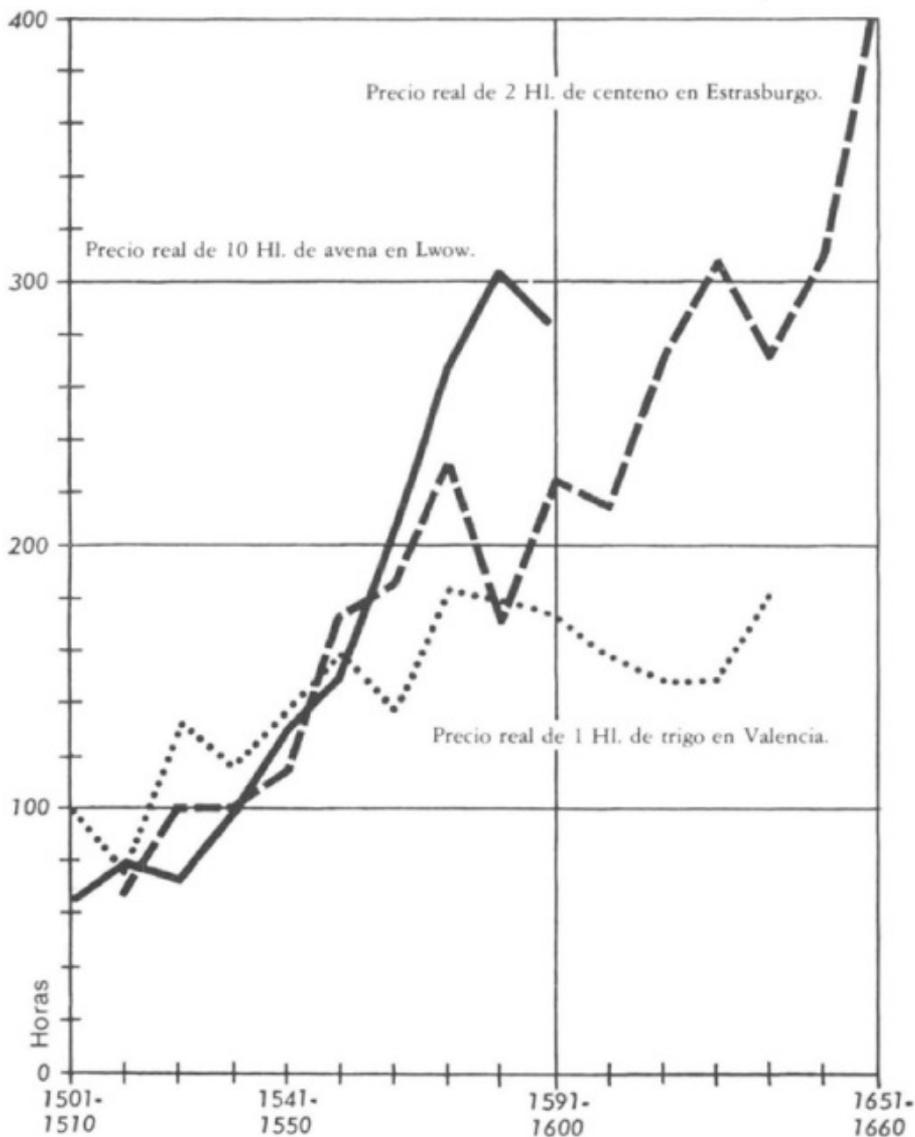


FIGURA 47. Precios reales de los cereales en Estrasburgo, Leópolis y Valencia.

Según Rene Garandamy, en J. Folrastie, *Prix de vente et prix de revient*, serie 13, p. 31. Los precios están calculados en horas de trabajo de los peones de albañil. El descenso del nivel de vida es menos fuerte en Valencia que en las otras ciudades continentales.

Son visibles los signos monetarios de esto, pues el salario de los pobres, sus gastos y su vida cotidiana no dependían nunca de las monedas de oro y poquísimas veces de las monedas de plata

y se tasaban casi siempre en vellón y cobre, en la moneda que, por oposición a la moneda blanca de plata, llamaban en Venecia *moneta nera*. La moneda que interesaba a los pobres era la de cobre, explica Davanzati, y el agrónomo Alonso de Herrera precisa a su manera voluntariamente simple, “vengamos a las monedas de metales baxos, que en estas se conoce y entiende mejor la fertilidad y abundancia, pues con ella se compra por menudo lo necesario y cotidiano cada hora”.³⁶¹ A continuación explica su teoría de la moneda baja, que nos llevaría muy lejos de nuestro tema. Habría que hablar en realidad de trimetalismo, y no de bimetalismo. Para reajustar las monedas de cobre o de vellón, se las retira continuamente de la circulación y se ordena que sean llevadas a las Casas de la Moneda... Se las acuñaba cada vez de menos peso y se las ponía de nuevo en circulación. Con frecuencia, esta constante devaluación del cobre no guarda proporción con la necesaria armonía de las monedas. En todo esto, el que salía ganando era el Estado y no el público, y menos aún los pobres. Esta manipulación comenzó temprano en el caso de España y de Sicilia, donde los *piccioli* se refunden y reacuñan desde 1563 y 1568.³⁶²

Las rentas sobre tierras

La inflación afecta por igual a los ricos y a los pobres, pero no a *todos* los ricos. Afecta a los “industriales”, a los mercaderes, a los financieros (y que se nos excuse el empleo de estas palabras cómodas, aunque sean anacrónicas). Afecta a cuantos, directa o indirectamente, se ven envueltos en los peligrosos y falaces remolinos de la moneda. Menos a los señores, a los terratenientes. Así lo evidencia el preciso estudio de Carlo M. Cipolla sobre las *Finanze dei Borghi e Castelli sotto il dominio*

spagnuolo,³⁶³ sustancial artículo que se refiere al castillo de Tegiole, cerca de Alejandría, antiguo feudo del obispo de Pavía, a fines del siglo XVI y comienzos del XVII. Sobre el particular, comprueba que no todos los tributos en especie y censos se convierten en rentas en dinero (además, cuando los pagos se hacían en dinero, dependía siempre del señor o de su mayordomo la estimación del importe); y, finalmente, que junto con las rentas de carácter feudal, de valor bastante escaso, el *castello* contaba con otras modernas, podríamos decir, correspondientes a los arrendamientos y que obligaban a los *contadini* a entregar al señor sacos de trigo, avena, habas y frijoles, barricas de vino, carretadas de heno, etc., rentas que representaban, en realidad, los ingresos esenciales del *castello*.

Si, partiendo de estos pocos detalles, recordamos al embajador español Bernardino de Mendoza,³⁶⁴ cuya hermana administraba sus tierras en ausencia del señor, procediendo cada verano a vender el trigo de la cosecha, o si evocamos al duque de Alcalá, virrey de Nápoles, que en 1559 adquirió 1 500 vasallos de los dominios reales,³⁶⁵ si rememoramos a los señores de Aragón, dueños de pequeños Estados, o a los grandes de Castilla, poseedores de grandes extensiones de tierras, rebaños y campos de trigo, o, por último, a los señores de Sicilia, vendedores de cereales, vino o seda, la impresión sigue siendo la misma: la tierra confiere a estos señores, tan diferentes los unos de los otros, un apoyo regular; en los periodos inestables de alza de precios, los mantiene al margen, fuera del torbellino de la inflación. Si este mundo señorial y terrateniente domina Europa a comienzos del siglo XVII es porque su férula se ha aflojado mucho menos de lo que generalmente se piensa. La tierra había sido, una vez más, para quienes supieron aprovecharla, una fuente de riqueza. No andaban, pues, descaminados los mercaderes y los ricos de las ciudades que compraban con sus

ganancias tierras o señoríos, ni al hacerlo obraban solamente por móviles de vanidad. Recordemos la voracidad con que los ricos toscanos y los riquísimos genoveses compraban señoríos y títulos en Nápoles. Vanidad, tal vez, pero también prudencia, y cálculo, sabiduría de padres de familia.

Hasta los menos afortunados se sentían atraídos por estos valores seguros. En el ocaso de su vida (muere en 1570), Benvenuto Cellini se hace propietario de un pequeño dominio cerca de Florencia, que compra en marzo de 1560, en usufructo, a campesinos más o menos honestos. Podemos creer o no creer que éstos hayan pretendido, en realidad, envenenarlo. Benvenuto Cellini era hombre de imaginación viva y bastante exaltada. Lo que aquí nos interesa es el hecho de que el artista quiso asegurar la paz de sus últimos años, acogéndose a la tierra.³⁶⁶

Bancas e inflación

Excepto la tierra, todos los sectores del mundo de los negocios se vieron sacudidos por la dura revolución de los precios, particularmente los bancos.³⁶⁷ Todas las operaciones bancarias, que se hacían en moneda de cuenta y no en moneda real, estaban expuestas a las vicisitudes de la inflación. Pues estas monedas ficticias, *lire* venecianas y genovesas, *oncie* o *tari* de Sicilia, *maravedises* y ducados de España y *livres tournois* francesas, estaban perdiendo constantemente su valor intrínseco. La onza siciliana, que ya en 1546 equivalía a 91.09 liras italianas de las de 1866, no llegó a valer más que 20.40 en 1572-1573. Lo mismo la libra tornesa, que traducida a francos Germinal, pasa de 4 en 1515 a 3.65 en 1521 (devaluación que era un modo de atraer hacia Francia, con una especie de prima, el

numerario extranjero, y especialmente el oro de Castilla), a 3.19 en 1561, a 2.94 en 1573, a 2.64 en 1575 y a 2.46 en 1602.³⁶⁸ De modo que hay un diálogo continuo entre las monedas reales y las monedas de cuenta, y de ambas, siempre eran las primeras las que quedaban mejor situadas. Queda por averiguar en qué pasivo se inscriben las pérdidas. Si se paga, a varios años de distancia, un depósito bancario registrado en moneda de cuenta, de acuerdo con la misma tarifa del depósito antiguo, pierde el depositario. El tiempo trabaja contra el dinero contabilizado a poco que se le deje ocioso.

Mario Siri cree que se producía un constante proceso de desgaste en todas las bancas y en todos los negocios del siglo XV. Desde un punto de vista teórico tiene razón: las pérdidas, tanto las sufridas por una parte como por la otra, se inscriben siempre dentro de un mismo sector: el de los negocios comerciales y financieros. Pero ya es otra cuestión saber si, a nivel individual, llegaban a equilibrarse beneficios y pérdidas. En todo caso, dado el habitual ritmo de los negocios (estoy pensando en los cambios de las ferias, oscilando cada tres meses) y dado también el tipo de cambio y la siempre creciente espiral de la inflación, es poco probable que se produjesen signos visibles del proceso diario de usura interna que pudiesen trascender al exterior. Ningún libro de ningún mercader habla de ella, lo que no quiere decir que este lento y continuo proceso de desgaste no haya producido a la larga sus efectos. Pero, por lo general, la quiebra de un mercader o de un banco está relacionada con las fluctuaciones a corto término de la coyuntura. Las bancas son numerosas y, en apariencia, gozan de una espléndida salud: la banca Pisani-Tiepolo, en marzo de 1583,³⁶⁹ el año anterior al de su quiebra, trae a Venecia, de una sola vez, 200 000 ducados en reales españoles. Pero todas ellas cometían el mismo error: hacer anticipos y, lo que es peor, emplear una parte del dinero

depositado en ellas en negocios de lenta conclusión. De modo que si se producía una recesión a corto plazo, como ocurrió en 1584, los préstamos no se pagan, se retiran los depósitos y la crisis resulta irremediable. Así fue como quebró la banca Pisani-Tiepolo el 17 de marzo de 1584.³⁷⁰ El historiador que desee adentrarse seriamente en esta cuestión deberá estudiar los enormes libros de contabilidad de los *banchieri antichi* que se conservan en el *Archivio di State* de Nápoles, continuar y analizar los importantes estudios iniciados por A. Silvestri,³⁷¹ es decir, una ingente labor.

En todo caso, las quiebras bancarias se multiplican a partir de 1550-1570, agravadas por el periodo máximo del dinero, que es también el periodo máximo de inflación. La enfermedad es tan grave que el remedio llegó con las bancas de Estado, las cuales comienzan a aparecer una tras otra precisamente a causa de aquella coyuntura. De estos establecimientos públicos, el único que nace precozmente, en 1551,³⁷² es el Banco de Palermo, organizado bajo los auspicios y la garantía del senado de la ciudad. Se instaló en el lugar llamado *La Loggia*.³⁷³ Por sus orígenes, guardaba sin duda cierta relación con la *Tavola Communale o della Prefetia* de Trapani, que se remonta a fines del siglo xv.³⁷⁴ Esto explica, evidentemente, por qué el Banco de Palermo, institución excepcional por la fecha en que se funda, lo era también por su naturaleza: como los bancos públicos del Mediodía de Italia, a los que sirvió con frecuencia de modelo, se especializó en la cobranza, en el manejo de los dineros y en los pagos públicos. Acabó, por lo demás, aplastado bajo el peso de sus tareas políticas y administrativas, cuando, bajo el reinado de Felipe III, se le encomendó la obra, muy poco lucrativa, de sanear la moneda siciliana.

El gran periodo de creación de los bancos públicos comienza como unos 30 años después de la fundación del Banco de

Palermo. La *Casa di San Giorgio* reanudó en 1586 las actividades bancarias, a las que había renunciado más de un siglo antes, en 1444, durante la crisis del oro. El 23 de septiembre de 1587 se funda la *Tavola della città di Messina*, cuyos estatutos no fueron sancionados por Felipe II sino hasta el 1 de julio de 1596. Por medio de este banco esperábase, y no sin razón, que sería posible poner término a las repetidas quiebras y a los fraudes de los *colletori* o recaudadores de contribuciones. El nuevo banco tenía el privilegio de recibir en depósito el dinero de todos los departamentos públicos. Operaba con la garantía y bajo el control de la ciudad de Mesina.³⁷⁵ En 1587³⁷⁶ se funda el célebre *Banco della Piazza di Rialto*, en Venecia, que en 1619 asume el nombre, no tan célebre ya, de *Banco Giro*. En 1593 se constituye en Milán el *Banco di S. Ambrosio*, con una administración autónoma, como “*banco giro*”. Finalmente, por los mismos años, se organiza en Nápoles la banca aneja al Monte de Piedad y al Hospital de la *Santa Casa dell’Annunziata*, en Roma la banca incorporada al Hospital del Espíritu Santo, etc. El movimiento, bastante amplio y bien agrupado en el tiempo, tiene valor de testimonio.

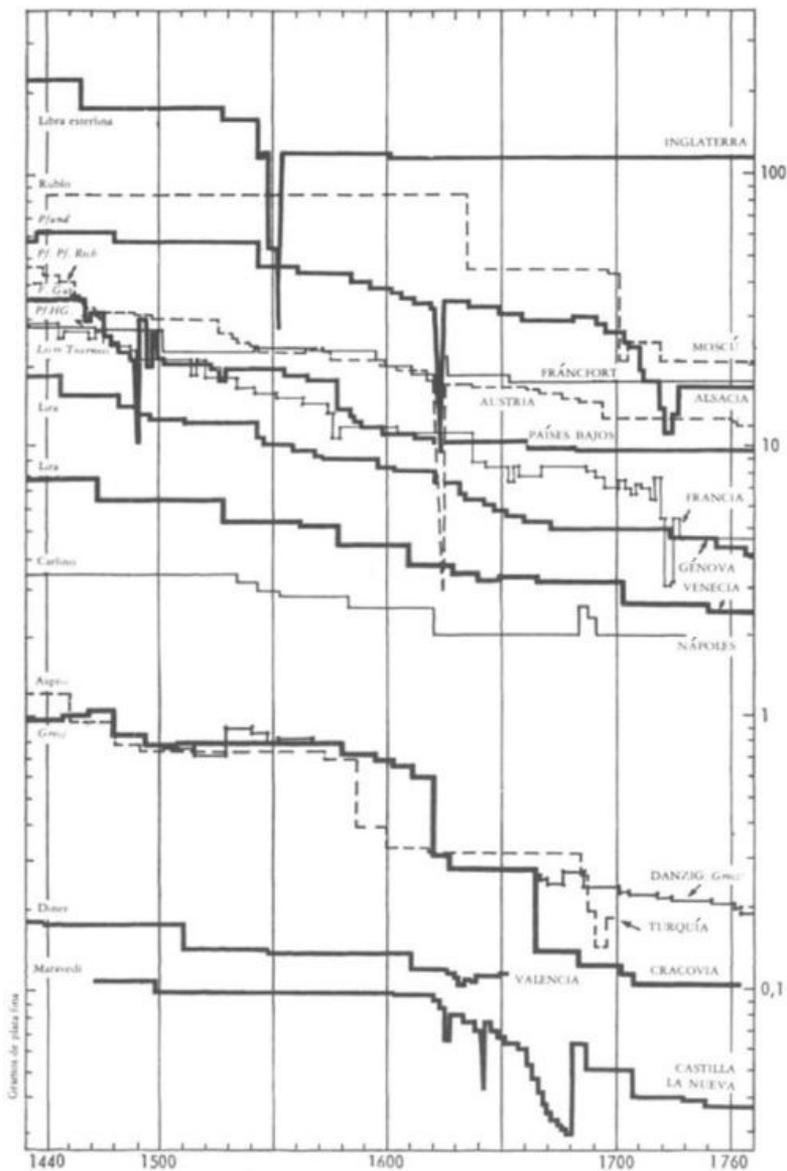


FIGURA 48. Devaluaciones de las monedas de cuenta.

Esta gráfica aparece en el capítulo escrito por F. Braudel y F. C. Spooner en el vol. IV de la *Cambridge Economic History*. Se han clasificado las diferentes monedas de acuerdo con su valor intrínseco estimado en gramos de plata. Hay monedas ligeras y monedas pesadas. Algunas son relativamente estables, como la libra esterlina; otras, muy inestables, como el *grosz* polaco, el aspro turco e incluso la *livre tournois*. Las cifras para el rublo y el aspro son sólo aproximativas.

Pf. Pf. Rech = *Pfund Pfennig Rechengulden*.

Fl. Gu. = florín, a partir de 1579, *gulder*.

Pf. HG = *Pfund Heller Gulden*.

La interpretación de este testimonio no es, sin embargo, tan fácil como parece. En el norte, sobre todo, las funciones de los bancos de Estado se salen rápidamente de los marcos estrictos de las finanzas públicas... Por ejemplo, el *Banco de la plaza de Rialto*, a pesar de las prohibiciones en contra, se puso a prestar inmediatamente al descubierto, recurriendo para ello a los depósitos de los clientes, y difundió ampliamente una verdadera moneda bancaria para la que había mayor demanda que para la moneda metálica. Los bancos no innovaban nada al obrar de ese modo: se limitaban a copiar los métodos de los bancos privados. Su originalidad consistía, sobre todo, en conceder adelantos en una escala hasta entonces desconocida.

Pero lo que nos interesa en la aparición de estos bancos y en las funciones desempeñadas por ellos es su papel con respecto a la historia de la inflación. ¿No habían sido las quiebras, la imperfección y la incertidumbre de los bancos privados las que provocaron esta brusca generación de bancos públicos? Gino Luzzatto, en cuyos estudios nos hemos apoyado mucho para redactar las líneas que preceden, concluye con razón: “Aunque esos bancos públicos no creasen nada, por lo menos aseguraron a los clientes que en tan gran número acudían a ellos la tranquilidad y la seguridad que con tanta frecuencia les negaban los bancos privados...”³⁷⁷ Basta pensar, para comprender esto, en la larga serie de quiebras bancarias producidas en Venecia: en la bancarrota de Priuli en 1552, en la del segundo banco Pisani en 1584,³⁷⁸ o en la larga serie de los derrumbes financieros napolitanos que siguieron al *crac* del genovés Ravasquez (que no pasó de ser, en verdad, una quiebra a medias); todo lo cual redujo el número de bancos de once a cuatro alrededor de 1580.³⁷⁹ Seguramente que en Nápoles, lo mismo que en Venecia, estas quiebras fueron debidas, en muchos casos, a las

intervenciones intempestivas de las autoridades públicas. Por ejemplo, en Nápoles, el virrey se incautó, en 1552,³⁸⁰ de las reservas de oro de Ravasquez sustituyéndolas por monedas nuevas, de valor inferior, que acababa de acuñar. En Venecia, la señoría había obligado siempre a los bancos a concesiones y complacencias patrióticas, aunque sólo fuese para cubrir los empréstitos que necesitaba. Pero sin duda, en todos estos casos, el gran mal secreto era la inflación, que acarreaba siempre la ruina y la necesaria intervención del Estado. Un detalle de la nueva organización bancaria de la *Casa di San Giorgio* deja entrever algo de esto. En 1586, el banco abre a sus depositantes su *cartulario-oro*, su cuenta en oro; en 1606, su *cartulario-argento*, y en 1625, la más curiosa de todas las cuentas: una cuenta en monedas españolas de a ocho. ¿Qué quería decir esto? Sencillamente, que se abría crédito al depositante en la misma moneda de su depósito, que se le pagaba en la misma moneda, poniéndola a cubierto contra las devaluaciones mediante una garantía en oro o en plata.³⁸¹ De este modo, tanto la banca como los depositantes se precavían contra los peligros de la moneda de cuenta, apoyándose en las fuertes posiciones de las monedas metálicas reales.

Los “industriales”

Otras víctimas del alza de los precios fueron los “industriales”. El hermoso libro de Giuseppe Parenti ha venido a disipar un poco de nuestra ignorancia acerca de este punto. Lo que este autor nos dice de Florencia, haciéndolo extensivo a toda Italia, a fines del siglo XVI y comienzos del XVII, no pasa de ser un ensayo, pero de un valor evidente. El alza de los precios en Florencia y en todas las ciudades industriales de Italia produjo una inflación de los salarios nominales de los artesanos. En

Florenca, del índice 100 para el periodo 1520-1529 se pasó al índice 99.43 en 1550-1559, para alcanzar el de 162.63 en 1590-1599 y el 178.95 en 1610-1619. Alza muy inferior, ciertamente, a la de los salarios españoles (de 100 en 1520-1529, a 309.45 en 1610-1619), pero que está muy por encima de la subida de los salarios en Francia (100 en 1550-1559, 107.4 en 1610-1619) e incluso en Inglaterra (100 en 1520-1529; 144 en 1610-1619), y que rebasa también mucho, indudablemente, el alza de los salarios en Holanda. En Florenca, el alza de los salarios, que, sin embargo, no significó mayor bienestar para los trabajadores, restringió considerablemente los beneficios industriales o los mantuvo estacionarios en plena alza general.³⁸² Aunque fuesen mayores que las ganancias españolas —extraordinariamente bajas—, no podían compararse, ni de lejos, con las ganancias francesas o inglesas del mismo periodo. El alza de los precios vino a introducir, así, un elemento de debilidad hasta en el propio corazón de la industria italiana. ¿Fue ésta la razón de que no estuviera, a comienzos del siglo XVII, en condiciones de hacer frente a la victoriosa competencia de los Países Bajos y después a la concurrencia no menos peligrosa de Francia?

Los Estados y el alza de los precios

Los Estados, por su parte, afrontan la situación con menor quebranto. Su vida financiera incluye, en efecto, tres partidas: los ingresos, los gastos ordinarios y las deudas. Automáticamente, la tercera partida, que no era la menos importante, veíase aligerada por la marea creciente de los precios. Los gastos y los ingresos aumentaban, mientras tanto, al mismo ritmo. Todos los Estados logran inflar, multiplicar sus ingresos, manteniéndose así dentro del flujo vivo del alza de los

precios. Los gastos eran grandes, enormes; pero también los recursos para hacer frente a ellos eran enormes, medidos por la escala del siglo, y crecían sin cesar. Hace mucho tiempo que Richard Ehrenberg daba a los historiadores el consejo —que, por cierto, no han seguido— de que no se fiasen demasiado de los cálculos presupuestarios que con tanta frecuencia establecen los embajadores; ni de otros cálculos por el estilo, añadiríamos nosotros, por nuestra cuenta. La palabra presupuesto, cargada de sentido y de precisión en nuestro tiempo, no encajaba en las realidades del siglo XVI.

Sin embargo, las cifras, aunque sean inexactas, pueden dar, por lo menos, una idea del volumen y revelan bastante bien el alza general de las partidas de los presupuestos. He aquí dos presupuestos sicilianos en un cuarto de siglo. En 1546, los ingresos ascienden a 340 000 *scudi*, los gastos a 166 000, lo que arroja un amplio saldo favorable, aunque hubiese que amortizar, por otra parte, antiguas deudas. En 1573, ingresos por valor de 750 194; gastos, 211 032. Sobre el saldo positivo que arroja este “balance” recaen gran número de gastos extraordinarios, hasta el punto de que los ministros españoles en Sicilia se ven obligados a conseguir préstamos a 14 y 16%, para mantener la balanza en equilibrio.³⁸³ En Nápoles encontramos progresiones parecidas a ésta.³⁸⁴ En España, los historiadores nos dicen que las rentas de la Corona se triplicaron durante el reinado de Carlos V³⁸⁵ y que las de Felipe II se duplicaron en 1556 a 1573.³⁸⁶ En 1556 eran de 10 943 000 ducados;³⁸⁷ en 1577, de 13 048 000 ducados.³⁸⁸ Después de medio siglo, hacia 1619, las rentas de Felipe III serían de unos 26 000 000 de ducados.³⁸⁹

En los presupuestos de Felipe II podemos deducir y medir el enorme aumento de las deudas, consolidadas o no. En un presupuesto de 1562,³⁹⁰ del cual no debemos fiarnos ciegamente, por supuesto, encontramos los siguientes apartados:

para pagar los intereses de los *juros* de Castilla, 500 000 ducados; para los intereses de los *juros* de Flandes, 300 000 ducados; para los de Aragón, 50 000; para los de Sicilia, 150 000; para los de Milán, 200 000; para los de las islas atlánticas, 30 000; o sea un total de 1 230 000 ducados de intereses, correspondientes a un capital nominal que debía de elevarse de 12 000 000 a 24 000 000 de ducados, según que el interés global se calcule a 10 o a 5%.³⁹¹ Fijemos este capital en una veintena de millones. Y en 1571-1573, las deudas eran³⁹² de 50 000 000, sin que esta suma global pueda descomponerse entre las diferentes deudas integrantes. En 1581,³⁹³ un veneciano habla de 80 000 000 de deudas; es decir, que en menos de 20 años la deuda de Felipe II se había cuadruplicado.

Habría que buscar cifras más abundantes y más exactas en la superabundante riqueza documental de Simancas. Con base en este material, habría que calcular de un modo más exacto, con las cuentas del Rey Prudente a la vista, sus rentas, sus gastos, sus deudas y los intereses de éstas, y hasta sería, tal vez, posible llegar a trazar curvas de presupuestos-índices y, por último, presupuestos reales. Es evidente que, en este caso, lo mismo que en el de los salarios, la inflación de las cifras induce a error. Con respecto a los presupuestos de Sicilia, a que ya nos hemos referido, Mario Siri ha demostrado, reduciendo las cifras a cantidades de metal fino, que no había, en realidad, aumento sino disminución de un presupuesto a otro.

Huelga decir que todo estudio descriptivo de los presupuestos deja de lado los verdaderos problemas, todos los cuales implican una medida del alza de los precios. En general, el creciente costo de la vida en esta época conduce al desarme progresivo de los Estados. De ahí su avidez en procurarse recursos, en remontar la corriente de los precios. Lo más claro de la historia de los Estados, en el siglo XVI, son sus luchas

fiscales. La guerra de los Países Bajos, por ejemplo, no fue sólo un drama en torno de la libertad de conciencia y en defensa de las libertades; fue también una tentativa, por cierto fracasada, para asociar lucrativamente al Estado español la prosperidad económica de aquella encrucijada comercial del norte.

Es un hecho que el imperio de Felipe II vio cómo todas sus posesiones europeas, una tras otra, iban dejando de ser fuentes positivas de rentas para él. En los Países Bajos, en Milán, Nápoles o Sicilia, las “buenas rentas”, como se decía en Francia, fueron viéndose progresivamente absorbidas en el mismo lugar en que se producían. Quedaba España, o más bien Castilla. La presencia de Felipe II en la Península permitió, con ayuda de la paz interior, mantenida hasta 1569, presionar a los contribuyentes, incluyendo a los nobles. “El Rey Católico [escribía el obispo de Limoges en 1561],³⁹⁴ se vuelve cada vez más ahorrativo, más preocupado por el porvenir, cuidándose de todo lo que atañe a sus finanzas y a sus dominios; es tal el celo que pone en estos asuntos que, a la postre, puede exponerse al peligro de que se le tache de avaro...” El rey no se cansaba de consultar a sus expertos y especialistas en finanzas, de recabar su parecer... Estos consejos no habrían de faltarle nunca durante su largo reinado, tan dramático en lo tocante a la hacienda pública. Ya me he referido a la gran asamblea de Toledo y sus decisiones del 14 de noviembre de 1560.³⁹⁵ A partir de ese momento la lista de los impuestos de Castilla aumenta sin cesar, y a medida que esto ocurre va deformándose también, por la creación de nuevas cargas y las modificaciones internas de los impuestos existentes. Las *alcabalas*, impuestos de consumo que las ciudades pagaban, ajustándose en cantidades fijas, representaban, en principio, la décima parte del precio percibido en todas las ventas. Se las sobrecargaba con cuatro adiciones de una centésima, con lo cual el porcentaje aumentaba a 14%. El

importe global de las alcabalas, que en 1561 ascendía a 1 200 000 ducados, alcanzó de este modo, en 1574, 3 700 000 ducados.³⁹⁶ En 1577 hubo necesidad de disminuirlo en un millón.

Como es natural, los contribuyentes gemían y Castilla se quejaba. Había quejas parciales, como la de Cádiz, por ejemplo, que en 1563³⁹⁷ declaró que su comercio se había arruinado a consecuencia de los impuestos decretados en 1560, y quejas de carácter general, cien veces presentadas ante las Cortes, las cuales, ante la inquietante alza de los precios, no piensan en relacionar la situación con el numerario de América, sino que sólo ven lo que tienen delante de los ojos, es decir, la creciente, abrumadora y monstruosa carga de impuestos del gobierno real. Éste aumentaba las contribuciones sin consultar siquiera las Cortes. “Hay tales cargas y tan gran carestía de todas las cosas necesarias a la existencia de los hombres [dicen las Cortes de 1571],³⁹⁸ que son muy pocos los que pueden vivir sin dificultades...”

Estos enormes impuestos, mal repartidos, se perciben con los medios propios de aquel tiempo, lo que vale tanto como decir que sólo una parte de ellos va a parar a las cajas del Estado. Castilla es, sin duda alguna, el mejor contribuyente del imperio, a veces por actos voluntarios de generosidad —los gestos patrióticos de las Cortes abundan—, producto en buena parte de la voluntad del rey, demasiado próximo para ser desobedecido. ¿Cómo extrañarnos, a la vista de todo esto, de que la vida castellana se vea entorpecida, su industria embarazada, que el coste real de la vida aumente sin cesar?³⁹⁹ Lo sorprendente sería que ocurriese lo contrario. Ahora bien, ¿cuál era el resultado de todos estos esfuerzos, de estos actos generosos y de todos estos enredos fiscales? Un superávit muy pobre y a menudo incierto, que se perdía dentro del déficit general del

imperio. Superávit que, por otra parte, no siempre se producía: en Castilla, lo mismo que en el resto de Europa sometido a la férula de Felipe II, el déficit acabará convirtiéndose en lo normal.⁴⁰⁰

Las tesorerías de Estado vivían todas en la mayor zozobra: en Florencia, país que de buena gana tomaríamos como modelo de administración, la explotación fiscal era tal en 1582, que, según algunas personas de la época, provocó un éxodo de la población.⁴⁰¹ En Portugal, en vísperas de la conquista filipina, cobrábanse impuestos hasta de 20% sobre las ventas y de 50% sobre los productos de la pesca.⁴⁰² También en Francia se entregaba la Corona, huelga decirlo, a todas las locuras fiscales. A comienzos de 1587, el gobierno francés proyectaba en serio doblar todos los impuestos de París, medida que después se haría extensiva a todas las ciudades del reino, a pesar del hambre espantosa que lo asolaba.⁴⁰³ Eran, reconozcámoslo, los mismos procedimientos empleados por los turcos y los persas.

Y es que en su forcejeo con un siglo hostil, los Estados no tenían mucho en qué escoger. Volviendo al ejemplo de España, vemos que el gobierno modificó tres veces por lo menos, en beneficio suyo, la tasa de las rentas: en 1563, en 1608 y en 1621.⁴⁰⁴ En 90% de los casos, prorrogaba los plazos de vencimiento de pagos, o como se decía en los Países Bajos, “alargaba las ferias”;⁴⁰⁵ en 1566 valorizó el oro, el escudo de oro en oro creado por Carlos V en 1537, haciendo subir su valor de 350 a 400 maravedises.⁴⁰⁶ En 1609 volvió a aumentar de 400 a 440 maravedises.⁴⁰⁷ Por lo demás el Estado español recurre a toda una serie de bancarrotas sobre la deuda a corto plazo, en los años de 1557, 1575, 1596, 1607, 1627 y 1647. Se dedica a un constante saqueo de las fortunas de las ciudades, de los grandes, de la Iglesia, sin retroceder ante ninguna exacción que

considerara provechosa.

Un estudio completo de los presupuestos del siglo XVI, comparable a lo que conocemos de los gastos y los ingresos en Inglaterra en la misma época, permitiría tal vez dar una respuesta a la importante pregunta de si este torbellino de los precios sacudió los Estados del Mediterráneo o a sus alrededores más o menos que a los otros. La afirmativa nos parece probable en lo que se refiere a España; particularmente si pensamos en los enormes gastos que la guerra impone al vasto imperio. Un libelo francés de 1597⁴⁰⁸ decía: “La guerra le resulta (a Felipe II) extraordinariamente gravosa, mucho más que a ningún otro príncipe; le impone, por ejemplo, la necesidad de una armada, y se ve obligado a sacar la mayor parte de las tripulaciones de los países extranjeros, distantes del suyo, las cuales le devoran una parte inmensa de sus recursos. Y las guerras terrestres, como la de los Países Bajos, que es la principal de todas, le salen seis veces más caras que a sus enemigos, pues antes de que pueda levantar en España un soldado y colocarlo en la frontera de Artois, presto a combatir contra un francés, le ha costado ya cien ducados, en tanto que el soldado francés no costará a su rey más de diez...”

Y lo mismo se puede decir de su dotación marítima, que debe responder a los requerimientos tanto de las luchas atlánticas como de los combates mediterráneos: una vez más, le toca a España la peor parte; pues los precios del material naval no cesan de subir. Tomás Cano explica en su *Arte de Navegar*⁴⁰⁹ cómo un navío de 500 toneladas, que en tiempo de Carlos V habría valido 4 000 ducados, vale hoy, en 1612, 15 000; un quintal de lona para confeccionar velas, de Flandes, que valía antes dos ducados y medio, cuesta ahora ocho ducados. Yo he llevado —añade— mercancías de Cartagena de Indias a 14 ducados la tonelada: hoy cuesta 52 “y, pese a ello, los navíos

ganan menos que ganaban antes”. Con todos estos movimientos de precios, los salarios, y con mucha frecuencia los beneficios, resultaban muy bajos. Esto explica, al menos en parte, las dificultades de la marina atlántica española a finales del siglo XVI. Y lo dicho respecto a los grandes navíos del Atlántico vale también para las delgadas galeras mediterráneas. En 1538⁴¹⁰ le costaba a España 2 253 ducados equipar una simple galera sin artillería (la galera propiamente dicha valía unos 1 000 ducados). En 1528 se habla de la posibilidad de que Gian Andrea Doria venda sus galeras a 15 000 escudos por unidad. Se trata meramente de una cantidad lanzada al aire, y no sabemos, por lo demás, si se refiere o no a galeras completas, es decir, con sus correspondientes tripulaciones y artillerías, pero la diferencia de precios es, con todo, enorme.

La consunción de los “tesoros” de América

Las importaciones de los *tesoros* de América se hicieron más espaciadas a partir del primer decenio —y en mayor grado a partir del segundo— del siglo XVII. Fuese un síntoma, una consecuencia o una causa, lo cierto es que esta circunstancia marca un cambio de dirección en la historia del mundo. Se puede decir, de modo general, que es un error explicar este *acontecimiento* recurriendo a causas exclusivamente americanas, como si América hubiese sido el *primus movens* en esta instancia. Se dice, por ejemplo, que sin duda habían aumentado los gastos inherentes a las explotaciones mineras, en concordancia con la regla de rendimientos decrecientes; la propia América, fraudulentamente y debido a sus propias necesidades monetarias, se había quedado con la mayor parte de su producción.⁴¹¹ Los especuladores habían distraído buena parte del metal de la Nueva España en dirección al Extremo Oriente y

China, en el galeón de Manila.⁴¹² Y una disminución catastrófica de la población indígena americana había hecho difícil y lenta la operación de reclutar mano de obra india, indispensable para la extracción de la plata.⁴¹³

No les falta su parte de verdad a todas estas explicaciones, pero han sido propuestas sin el posible apoyo que aportarían investigaciones que todavía están por hacer, no sólo en los archivos de Sevilla, sino también en Simancas y, sobre todo, en los archivos americanos. No existen razones *a priori* para asumir que una población en recesión no pueda ofrecer mano de obra a un sector particular tan privilegiado como el de las minas; respecto a los fraudes que hemos mencionado antes, parece evidente que en el Río de la Plata cesó toda actividad fraudulenta de importancia en simultaneidad con la recesión minera de carácter general que se inició alrededor de 1623;⁴¹⁴ y la fuga de metales preciosos en el galeón de Manila se interrumpe a partir aproximadamente de 1635.⁴¹⁵ Pero el defecto básico de estas explicaciones es obvio: se concentran esencialmente en América, como si el fraude, por ejemplo, no se produjese tanto a la partida como a la llegada. Y sobre todo, estos argumentos no tienen en cuenta los lazos económicos que unen, a través del Imperio español, la actividad motriz de Europa con la del Nuevo Mundo. O, dicho con otras palabras: no hacen alusión a la situación económica considerada en su totalidad, es decir, a esa recesión general que se observa en Europa a continuación de 1580, 1595 y 1619-1622, hasta llegar a la gran fractura de la década de 1640 y los subsiguientes problemas de España primero en Cataluña y Portugal, más tarde en Nápoles, en 1647, y la supresión este mismo año de la flota de Barlovento,⁴¹⁶ que hasta aquel momento había servido de protección a las Antillas.

Cualquier mención de la situación económica general lleva a

hablar de los precios, de los costos, de los salarios y de los beneficios. Rodrigo Vivero,⁴¹⁷ buen conocedor del Nuevo Mundo, no cree, en 1632, que la máquina americana se haya averiado, y se equivoca de parte a parte; también yerra cuando habla de una producción anual de 24 millones de oro, de los cuales se enviaban 20 a Sevilla, pero tiene razón cuando describe a los propietarios de las minas como víctimas de la recesión general, “todos ellos endeudados, pues la sal y el maíz han subido de precio, se ha doblado el sueldo de los obreros indios, y aun así, los amos han de suplicar de rodillas para conseguirlos y obtener sus *repartimientos*, y es una mano de obra muy poco a propósito para el trabajo de la mina”. Luego estaban las mesas de juego y los prestamistas, “sanguijuelas de los mineros”, quienes en vez de pagar con plata lo hacen “con telas y otros géneros de mercancías con las que puedan obtener más beneficio, o lo que es peor, con vino”. Pero para ver más claro, habría que mirar también hacia España y Europa y considerar el problema en su contexto más amplio.

Las monedas devaluadas y la falsa moneda

En todo caso, a mediados del siglo XVII se cierra el gran capítulo, de importancia mundial, de la plata americana. Hace entonces su aparición, en gran escala, la moneda falsa. No queremos decir con ello que fuese desconocida en el siglo XVI. Pero al llegar al XVII, las piezas de aleación adulterada penetran en los canales de la circulación esencial del Mediterráneo, y son arrastradas por el torrente del comercio hasta Levante, mientras que en los 50 años anteriores había sido cuidadosamente descartada de esta animada zona.

Por aquel entonces la mala moneda sólo circulaba a sus

anchas por el norte europeo y las regiones islámicas, al margen del mar interior, e incluso en esas dos zonas aparece tardíamente. En el norte, mientras la moneda inglesa restablecida por la reina Isabel no se movería ya del sitio, la moneda de los rebeldes Países Bajos pasa por incontables altibajos, hasta su devaluación en noviembre de 1585.⁴¹⁸ Pero ya antes de esta medida, de tan graves consecuencias, habían estado operando los fabricantes de moneda falsa, especialmente en Lieja, por lo menos desde 1574,⁴¹⁹ año en el cual esas monedas llegan hasta los propios puertos de España y se truecan fraudulentamente por las buenas. El cambio fraudulento por moneda buena⁴²⁰ era una manera tan útil como cualquiera otra de abrir una brecha en el monopolio español y tener acceso a una parte de los metales preciosos americanos. Este tráfico realizado en los propios puertos llegó a alcanzar un enorme desarrollo después de la firma de la tregua de 12 años, en 1609. Los holandeses aportan entonces enormes cantidades de moneda fraccionaria, haciendo directamente lo que antes sólo habían podido hacer a través de intermediarios y gracias a las complacencias de los navíos de Lúbeck o de Hamburgo, o por medio de los mercaderes ingleses (Inglaterra firmó su paz con España en 1604)⁴²¹ o franceses. Estas pequeñas monedas, de baja aleación, llegaban ilícitamente y en cofres y barriles enteros. A la vuelta, las piezas de oro o de plata se escondían entre la sal. En 1607 había en y alrededor de Burdeos cuatro “Casas de la moneda” ocupadas en refundir las piezas españolas obtenidas por los medios más diversos y que, simplemente al pasar por los crisoles, reportaban un beneficio de más de 18%.⁴²²

En la época a que nos referimos, este comercio era, además, casi legal. Pero duró poco tiempo en este plano de relativa honestidad. A partir de 1613 se falsifican las monedas de vellón, sin duda imitando las monedas españolas. Fabricábanse, por este

procedimiento, más de dos millones de *pesos* al año, y la producción aumentó más tarde. Según ciertos informes, estas falsificaciones arrojaban ganancias de más de 500%. Fuera de los Países Bajos, este fraude florecía en Dinamarca, en Inglaterra y, más tarde, en Italia. Barcos enteros cargados de *quartillos falsos* llegaban por aquel entonces a la costa cantábrica o a Sanlúcar de Barrameda.⁴²³

La moneda falsa, que ya circulaba a sus anchas en el tráfico del Atlántico, invade luego el mismo Mediterráneo. En 1595, por ejemplo, sabemos que la duquesa de Piombino mandó acuñar en su minúsculo Estado monedas de *muy baxo quilate*.⁴²⁴ En la primera década del siglo XVII, la mala moneda (o si se prefiere, la “moneda baja”) llegó por fin a los puertos de Levante; la intoxicación del mar es, entonces, completa. Una relación veneciana de 1611⁴²⁵ indica que, en medio del tremendo desorden monetario de Alepo, las buenas monedas, que de ordinario tenían una prima de 4 a 5% sobre la moneda, estaban llegando ese año a un alza de 30 a 35%. Las proyecciones de esta historia de la moneda falsa, que se salen de los marcos cronológicos de este libro, pueden estudiarse en la obra de Paul Masson *Le commerce français dans le Levant au XVII^e siècle*.⁴²⁶

Durante nuestro periodo, vemos que el tráfico estrictamente mediterráneo resulta poco afectado por estas extraordinarias convulsiones, pero una grave crisis castiga a los territorios turcos, desde Argel, por el oeste, hasta Egipto y Constantinopla, por el este. Se ha hablado demasiado de las magníficas e inalterables finanzas turcas. Tal vez lo fueran durante el largo reinado de Solimán el Magnífico (1522-1566), pero el mismo año en que termina este glorioso reinado, es decir, al día siguiente del desastre turco en Malta, se produce en El Cairo, si los datos del viejo libro de Hammer⁴²⁷ son exactos, una

devaluación de 30% en cuanto a la única moneda de oro acuñada por los turcos. Es posible que fuese un reajuste impuesto por la depreciación de la plata. Sin embargo, los documentos que he tenido a la vista no permiten confirmar el hecho. Sería interesante averiguarlo y saber si se produjo o no una devaluación después del gran esfuerzo de Malta en 1566, primer signo de fatiga del Imperio turco.

De cualquier modo, en 1584 ya no hay duda posible; en este año se desencadena una gravísima crisis monetaria.⁴²⁸ La moneda corriente en Turquía era una pequeña pieza de plata más cuadrada que redonda,⁴²⁹ el aspro (en turco, akce), hecha de plata pura “no mezclada, sino purificada”, precisa Belon du Mans.⁴³⁰ Se probaba, dice un viajero,⁴³¹ arrojándola sobre una estufa al rojo. En peso, representaba la cuarta parte de un dracma de plata; su valor era de 10 a 11 denarios torneses,⁴³² de 7½ *quattrini* venecianos y de 2 a 2½ *kreuzer* alemanes, y el equivalente a un *bajocco* romano o al antiguo *marketto* veneciano.⁴³³ “El aspro vale tanto como uno de nuestros carolus”, dice Belon.⁴³⁴ A comienzos de siglo representaba la 135ª parte del cequí o sultanino, hecho de oro fino puro,⁴³⁵ ligeramente inferior, aunque apenas, “*di bontà*”, al ducado de Venecia, pero igual y muchas veces superior a los mejores *ongari* de Alemania.⁴³⁶ Al advenimiento de Selim I, el sultanino valía 60 aspros, según el cambio oficial, que al parecer no se modificó hasta 1584. Por tanto, si hubo devaluación en 1566, no afectó a la equivalencia de plata de la nueva fórmula del zequí. El tálero turco, moneda de plata ligeramente inferior al *Kronenthaler* austriaco y al *escudo* de Italia, valía 40 aspros (el *Kronenthaler* y el *escudo* valían 50). Varios documentos confirman estos valores:⁴³⁷ en 1547, 300 aspros valían seis escudos.⁴³⁸ El baile de Venecia indicaba, en 1564, que sus gastos ordinarios por tres meses se elevaban a 34 487 aspros, o sea 574 ducados y 47

aspros; lo que arroja, para el ducado, un cambio habitual de 60. Habiendo necesitado librar una letra de cambio por 9 170 escudos, obtuvo una equivalencia de 50 aspros por escudo.⁴³⁹ En 1561, otro baile no pudo obtener, en vista de la escasez de plata en aquel momento, sino un cambio de 47 aspros por escudo;⁴⁴⁰ en 1580 el cambio manteníase ya invariable en 50 aspros.⁴⁴¹

Para completar el cuadro de las monedas otomanas debemos referirnos a la última de ellas, la árabe, que circulaba en Egipto y en Siria y ocupaba el espacio situado entre el Mediterráneo, el golfo Pérsico y el Mar Rojo: el *maidin*, especie de aspro que contenía una vez y media más metal fino. Cuarenta *maidins* equivalían a un zequí,⁴⁴² y 35 a un escudo o a un *Kronenthaler*.⁴⁴³ Como dice el viajero inglés Newberie en 1583,⁴⁴⁴ “40 medins maketh a ducakt”.

La gran devaluación de 1584⁴⁴⁵ se produce a raíz de otra devaluación análoga efectuada en Persia, como consecuencia de los enormes gastos ocasionados por la guerra y por el aumento de tropas a sueldo. El sultán, a quien Egipto cedió en 1584 zequíes de oro al cambio de 43 maidines, los imponía, para sus pagos, a 85 maidines. El zequí permaneció invariable, y su valor pasó de 60 a 120 aspros. Claro está que al mantenerse intacto el zequí, se alteró la aleación del aspro, sustituyéndose por cobre una parte de su metal fino. En 1597, un dracma de plata ya no valía cuatro aspros, sino 10 o 12. Después de las dificultades de 1590, el zequí continúa variando y sube de 120 a 220 aspros. Según esto, nos encontramos en Turquía, a consecuencia de esta moneda de mala ley, con la equivalencia exacta de la inflación del vellón de Castilla, cuyos mecanismos y estragos entre 1600 y 1650 estudia Earl J. Hamilton.⁴⁴⁶ Pero advertamos que, en este caso, la crisis, que duró hasta mediados del siglo XVII, comenzó

unos 20 años antes. Resultó difícil contenerla. Se produce una nueva inflación hacia 1625-1630: el zequí llega a los 240 aspros, y el *thaler* a 120; en 1642 una autoritaria devaluación de 50% llevó al zequí a valer entre 151 y 157 aspros (no 120), pero volvió a haber alza a partir de 1561, y la larga guerra de Candía contra Venecia produjo el más profundo caos. Si en 1660 el zequí sigue valiendo 240 aspros en Serbia, lo encontramos a 310 aspros en Sofía en 1663.⁴⁴⁷

Estas devaluaciones repercutieron prodigiosamente sobre la salud económica del Imperio turco, donde el aspro hace a la vez de moneda real y de moneda de cuenta.⁴⁴⁸

Tales son los aspectos más visibles de los desórdenes monetarios turcos; pero hay, además, otros. Tenemos, principalmente, la política de moneda baja de los argelinos, impuesta por la necesidad. El oro y la plata de España conseguían prima, automáticamente, en sus mercados. Era un modo de atraer, de acaparar las indispensables monedas extranjeras; había hasta una especie de escala móvil, y, en 1580, Iafer Pachá, considerando insuficiente la tasa, subió el escudo de España de 125 aspros argelinos a 130.⁴⁴⁹ Como cree el erudito español Manuel Gallardo y Víctor, es posible que esta devaluación afectara al rescate de Cervantes en 1580.⁴⁵⁰ Pero antes de la devaluación del zequí turco de Constantinopla, que se cotizaba a 66 aspros turcos, valía 150 en Argel, lo que indica, en aquel entonces, una asombrosa prima pagada por la moneda de oro de los sultanes, atraída así hacia Argel del mismo modo que el escudo de España.⁴⁵¹ Si nuestros cálculos son exactos, éste obtendría casi siempre una prima de 30% en el mercado de cambios de Argel.

Se nos relevará de entrar aquí en más amplias explicaciones. Los diagramas y las gráficas completan una exposición que, a pesar de estar muy abreviada, peca de larga; tendremos ocasión de volver luego sobre los difíciles problemas de la situación económica general. En cualquier caso, resulta claro un esquema que se puede enunciar como sigue: Los historiadores atentos al pasado mediterráneo se hallan en presencia de tres estratos, de tres edades metálicas superpuestas: la del oro del Sudán, la del oro y la plata de América y, a continuación, lo que podemos llamar la era de la inflación del vellón, de la moneda falsa, autorizada o no, que aparece tímidamente a fines del siglo XVI y que luego lo invade todo, en las primeras décadas del siglo XVII. Esquema simple, por supuesto, pues estas épocas monetarias no se disponen nítidamente, como algunos piensan, superponiéndose limpiamente unas a otras, sino entremezcladas y confundidas muchas veces, combinaciones que sería necesario estudiar y exponer con toda precisión.

Periodo del oro: todos los pagos se hacen preferentemente en oro. En 1503, Bayardo captura, junto a Barletta, a un pagador del ejército español: Una vez de vuelta —escribe el Leal Servidor— se procedió a abrir sus cajas y se encontraron hermosos ducados —otra confirmación de la regla—. ⁴⁵² Más aún: el rey de Francia pagando a sus soldados (en 1524) “con oro de España”. ⁴⁵³ Todas estas batallas de los primeros tiempos del conflicto entre los Habsburgo y los Valois se combatían con monedas de oro. Basta el desplazamiento de un simple correo para que se pudiesen realizar pagos trascendentales. En mayo de 1526, el embajador de Carlos V se muestra inquieto: habían pasado por Mirandola “cuatro jinetes que llevan el numerario del Papa...”; tenía buenos motivos para sentirse alarmado.

Más tarde, durante el largo reinado de la plata (de —quizá— 1550 a 1560 o 1680), resultaron muy visibles los

desplazamientos de la plata, pues el metal blanco es un viajero muy conspicuo: necesita de carros, barcos, animales de carga... por no contar las personas que deben darle escolta —un mínimo de 50 arcabuceros cuando hay que transportar plata de Génova a Flandes, en diciembre de 1551—. ⁴⁵⁴ Los movimientos de grandes cantidades de oro pasan por lo general inadvertidos —fuera de los interesados nadie llega a enterarse—. Pero cuando se viene a saber, en septiembre de 1586, que Felipe II ha enviado a Italia 100 000 escudos en monedas de oro, todos comienzan a discutir, especulando acerca de cuál ha podido ser la urgencia interior que le ha forzado a este gesto tan desacostumbrado, pues, por lo general, el oro no sale de la Península. ⁴⁵⁵ Dada su rareza, era altamente estimado, y cada vez que entraba en juego, “dictaba señorialmente sus propias reglas”. Los amos de las cecas y otros expertos llenan páginas y más páginas explicando a quien quiera prestarles atención que todo se arreglaría si el marco de oro valiese doce marcos de plata, tal y como decretaba la sabiduría tradicional, pero en Venecia, donde el oro se veía revalorizado constantemente, cálculos precisos demuestran que la proporción de antaño resulta anticuada. Así lo explican, sin ningún entusiasmo, los responsables de la *Zecca* veneciana en noviembre de 1593. ⁴⁵⁶ Un marco de oro —explican— vale 674 *lire* y nueve *soldi*, doce marcos de plata 633 *lire* y 16 *soldi*, o sea, ventaja de 40 *lire* y 13 *soldi* del oro respecto a la plata: no es mucho, pero no deja de ser una indiscutible ventaja.

Pasan los años y las monedas de cobre hacen su entrada en el calendario monetario de Europa. El triunfo de este metal coincide con el desarrollo de las minas de cobre de Hungría, Sajonia, Alemania, Suecia y el Japón. Portugal, vecino de una España donde la inflación alcanza sus cotas máximas, se ve inundado por las monedas de cobre, pero Portugal contaba con

el exuterio de las Indias; incluso durante estos desastrosos años estuvo Portugal a corto de cobre: estaba en realidad tan altamente valorado allí el tercer metal que en 1622 había que dar no 12 sino 13 reales por un ducado pagado en pequeñas monedas de cobre.⁴⁵⁷

Pero muy pronto volvería el oro a mostrar su rostro. Procedente del Brasil, reaparecerá a finales del XVII, en Lisboa, en Inglaterra, en Europa... También al Mediterráneo le tocará su parte, pero no hasta el punto de convertirse en el centro de la inflación del oro, como lo había sido durante largo tiempo de la inflación de la plata.

CAPÍTULO III

LAS ECONOMÍAS: EL COMERCIO Y EL TRANSPORTE

NO ES nuestra intención describir, en toda su complejidad, el comercio del Mediterráneo. Lo que aquí nos interesa es el panorama de conjunto. A la postre, sólo hemos retenido tres problemas: la crisis de la pimienta, la crisis del trigo y la invasión del Mediterráneo por los navíos del Atlántico. Estos problemas atañen a todas las dimensiones de la vida económica del mar: considerados en conjunto nos ofrecen una idea bastante clara de lo que era este vasto espacio: de un lado, hasta el océano Índico, y del otro, hasta el Atlántico y esos otros Mediterráneos nórdicos que son el canal de la Mancha, el mar del Norte y el Báltico...

I. EL COMERCIO DE LA PIMIENTA

El periplo del cabo de Buena Esperanza no puso fin bruscamente, de golpe y porrazo, como con tanta frecuencia se tiende a pensar y a sostener, al comercio mediterráneo de la pimienta. Han sido los historiadores alemanes los primeros en

aclarar este punto, ya definitivamente incorporado a la historia.¹ Y es natural que fuesen ellos. Forzosamente tuvieron que darse cuenta de que Alemania no había dejado de recibir las especias y la pimienta de Venecia, y de que los portugueses, por consiguiente, no se habían hecho con el monopolio de todas las corrientes de tan precioso tráfico.

Después de los éxitos de Portugal se produjo, sin duda, una terrible crisis en Venecia, y cundió en esta ciudad la moda de las profecías pesimistas. Imaginábanse las consecuencias de los descubrimientos portugueses, y la catástrofe parecía irremediable... Para la ciudad de San Marcos, la pérdida de las especias era “como si un niño de pecho se viese privado de la leche y el alimento”, escribía Girolamo Priuli en su diario, en julio de 1501.² Inmediatamente se producen pasmosas fluctuaciones de precios, quiebras e innumerables dificultades, sobre todo cuando el rey de Portugal, Dom Manuel, en 1504, fija el precio oficial de la pimienta y, dos años después, convierte “la especiería”, concentrada en Lisboa, en monopolio de la Corona.³ En 1504, las galeras venecianas, en su travesía acostumbrada, ya no encuentran especias ni en Alejandría ni en Beirut.⁴

El nuevo proveedor se apodera rápidamente de una parte considerable de los mercados europeos. Triunfó sin dificultad en la parte atlántica del continente: en los Países Bajos, ya desde 1501;⁵ en Inglaterra, desde enero de 1504, con la llegada a Falmouth de cinco navíos portugueses con un cargamento de 380 toneladas de pimienta y especias de Calicut.⁶ Se introduce también en la Baja y en la Alta Alemania: la poderosa casa de Anton Welser y Konrad Vöhling, de Augsburgo, se vuelve en 1503 hacia el sol naciente de Lisboa;⁷ la *Magna Societas* de Ravensburgo se decide, en 1507, a hacer sus compras de pimienta y especias en Amberes, estación de tránsito del

mercado portugués;⁸ los negociantes de Viena, en 1512-1513, se quejan de no poder conseguir en Venecia las cantidades necesarias de pimienta y de especias y piden al emperador que autorice a mercaderes extranjeros a surtirse de estos artículos en Amberes, Fráncfort o Núremberg.⁹ El nuevo proveedor triunfa también indiscutiblemente en el oeste de Francia y en Castilla, donde en 1524 —según un testigo— se vendía pimienta portuguesa en Medina del Campo.¹⁰ No cabe ninguna duda de que esta misma pimienta penetró muy pronto en el Mediterráneo, donde los veleros portugueses ocupan en esta época un puesto prominente. Tal vez ya desde 1503, en Génova: Venecia cierra su frontera de tierra firme, en junio de ese año,¹¹ a los productos procedentes de Génova (tejidos de oro y plata, lanas, *especias*, azúcar..., se estipulaba concretamente) o de otras plazas extranjeras, y ordena que las ciudades de tierra firme vayan a aprovisionarse a la propia Venecia. Para incrementar las importaciones de pimienta y de especias de Levante, autorizó, en mayo de 1514,¹² su transporte en toda clase de barcos y no, como en el pasado, exclusivamente en las *galere da mercato*, las cuales, desde ese momento, hubieron de soportar una muy seria competencia;¹³ suprimió, además, los derechos de aduana que habían de satisfacer a su entrada en Venecia. Pese a estas medidas, la señoría se vio obligada, al año siguiente —1515— a ir a cargar a Lisboa el suplemento indispensable para su aprovisionamiento.¹⁴ En 1527, el senado veneciano propone al rey de Portugal, Juan III, comprarle en firme toda la pimienta que llegara de Lisboa, separando la parte necesaria para el consumo de los portugueses. El proyecto no prosperó; pero demuestra en qué situación tan precaria se encontraba Venecia por aquel entonces y la marcha triunfal del mercado de Lisboa.¹⁵

*Revancha mediterránea: la prosperidad del Mar Rojo a partir de
1550*

¿Cuándo, cómo y por qué razones se restableció la situación — como, en efecto, se restableció— en beneficio de Venecia y del Mediterráneo?¹⁶ Es difícil decirlo. ¿Tendrá esto algo que ver con el reflujó de los precios después de los años de 1540? ¿Sería esto lo que vino a entorpecer el próspero comercio de Lisboa? ¿Influiría también la calidad inferior de la mercancía portuguesa, a la que el largo viaje por mar hacía perder parte de su aroma, al decir de los conocedores? El rumor, esparcido por Venecia, no debía carecer de fundamento, pues lo encontramos recogido en un documento español de 1574 que no transpira ninguna simpatía por Venecia.¹⁷ También es probable que el comercio mediterráneo, vinculado a los intermediarios árabes, haya sabido reservarse, pagándolos más caros en los puntos de embarque, Goa, Cochín y otros lugares, los productos de mejor calidad. ¿No habrán exagerado notablemente los portugueses al mantener en Asia precios de compra extremadamente bajos?¹⁸ Es verdad que tenían que cubrir los gastos de la larga travesía, las frecuentes pérdidas de navíos y, finalmente, los quebrantos de los propios cargamentos que con frecuencia se averiaban por el camino. En cambio, el comercio por el Mediterráneo, con su espesa red de intermediarios, con sus trayectos más cortos y bien explorados desde hacía siglos, envolvía menores contratiempos e irregularidades. Para los venecianos, el riesgo se reducía al de la travesía de Egipto, y estaba compensado por jugosos beneficios, en vista de las enormes diferencias de precio entre el oriente y el occidente del Mediterráneo. En 1512, apuntaba Thénau: “Ganan el ciento por ciento y aún más en mercaderías que son aquí de poco valor”.¹⁹ Incluso en el caso de que faltase la pimienta (la única mercancía que dio lugar a un comercio

masivo y que los portugueses se mostraron especialmente interesados en controlar), era posible traficar en especias de lujo, drogas y otros productos de Levante. Por su parte, los mercaderes orientales sentían una apremiante necesidad de los metales preciosos: el oro de Egipto o la plata de Occidente llegaban hasta el océano Índico gracias a las especias y a todo lo que las acompañaba por las rutas que desembocaban en el Mediterráneo. La India y el Extremo Oriente apreciaban altamente el coral, el azafrán del Mediterráneo, el opio de Egipto, los paños de lana de Occidente y el mercurio y la granza del Mar Rojo. Apuntalando estos tráficos antiquísimos, había siempre en torno del océano Índico poderosas y bien organizadas sociedades comerciales, que el auge del comercio portugués había quebrantado, pero no suprimido, y que fueron capaces de reaccionar con enorme rapidez.

Y, no habiendo perdido el comercio mediterráneo hacia el Oriente nada de su interés por los habituales intermediarios, es evidente que habría podido descartarlo la fuerza, es decir, una vigilancia ejercida en las mismas fuentes de aprovisionamiento. Y los portugueses lo consiguieron en varias ocasiones; de hecho, cada vez que lo han intentado, tanto en el momento inicial de su penetración, propinando un duro golpe a los privilegiados tráficos del Mar Rojo,²⁰ como en fechas mucho más tardías; por ejemplo, durante el invierno de 1545-1546, al largo de las costas de Malabar, “la escuadra portuguesa patrulla de modo tan efectivo que consigue evitar toda salida clandestina de pimienta”,²¹ o, por lo menos, logra reducir notablemente ese contrabando. Pero esta atenta vigilancia se relaja muy pronto, por decisión de los mismos portugueses. La presencia portuguesa, que tan rápidamente se había extendido por una inmensa área, a través del océano Índico y más allá, a causa, no sólo, de la necesidad de crear tráficos interregionales, sino

también del espíritu de aventura o de lucro, había culminado en la creación de un imperio inmenso y frágil. Por sí mismo, Portugal no era lo bastante rico para mantener esa vasta red, sus fortalezas, sus costosas escuadras y sus funcionarios. El imperio tiene que alimentarse siempre del imperio. Esta inferioridad financiera convirtió muy pronto a los portugueses en aduaneros; pero las aduanas no son provechosas más que cuando pasan por ellas torrentes de preciosas mercaderías. En estas condiciones, el fraude, o lo que podemos llamar fraude (y que en realidad era necesidad), ha encontrado campo abonado. Era necesidad, en primer lugar, porque era imposible ocupar Ormuz, encrucijada esencial (1506), y cerrarlo inmediatamente a todo tráfico; en segundo lugar, porque los turcos se estaban instalando en Siria (1516), en Egipto (1517) y en Irak (1534). Para hacerles frente, los portugueses han tenido que buscar el apoyo de Persia, y, en consecuencia, mantener las comunicaciones esenciales entre India y Persia, y salvaguardar, en la medida que eso fuese posible, los tráficos comerciales que ésta mantenía con Siria y el Mediterráneo. La cuestión no puede reducirse al simple hecho de la corrupción de los funcionarios portugueses, ansiosos de enriquecerse lo más rápidamente posible y sordos a las órdenes que desde muy lejos les daba su gobierno. Es evidente que esa corrupción ha existido, pero no funcionó como factor determinante: había mucho más detrás.

Sin embargo, estas prudencias y estas políticas realistas no triunfaron de la noche a la mañana. El Imperio portugués necesitó tiempo para cimentarse sólidamente, y también al Imperio turco le costó su tiempo saber sus debilidades y sus limitaciones, comprender cuáles podían ser sus intereses razonables respecto al océano Índico, renunciar a sus proyectos iniciales de concentrar en Constantinopla todo el comercio de Levante, y por último, preparar un serio avance hacia el sur y hacia el este, al que se renunciaría, prácticamente, poco después,

mientras que los portugueses, por su parte, hacían cuanto estaba en sus manos para evitar convertirse en blanco de tan formidable enemigo. Diez años dejaría pasar el turco antes de lanzar otra ofensiva desde el conquistado Egipto. Sólo en 1529 comienzan los trabajos para excavar un canal que habría de unir el Nilo con el Mar Rojo, pero estos preparativos se han de interrumpir ante la necesidad de presentar batalla al enemigo en el Mediterráneo: 1532 es el año de Corón.²² Nueva pausa de seis años hasta la expedición de la flota de Solimán Pachá que se apodera de Adén en 1538, pero que fracasa ante Diu ese mismo año.²³

En 1542,²⁴ los portugueses consiguen a duras penas mantener la Etiopía cristiana, y en 1546²⁵ salvan milagrosamente Diu, su fortaleza en la península de Gujarat. De todos los rincones de la India, de la lejana Sumatra, llegaban constantemente embajadores a Constantinopla, implorando la ayuda del sultán contra los portugueses, y aportándole los más raros presentes: loros y cacatúas de maravillosos colores, especias, finísimos perfumes, bálsamos, esclavos negros, eunucos...²⁶ Sin duda que, en 1551, a la salida del Mar Rojo, se produjo el fracaso de las galeras que mandaba Piri Reis,²⁷ y en 1553, un nuevo revés, el de la flota de Sidi Ali, el poeta del *Espejo de los Países*, que salió del golfo Pérsico.²⁸ Sin embargo, después de la década de 1550 se registra un cierto aflojamiento en la tensión entre los portugueses y los turcos que contribuyó, probablemente, a favorecer el comercio hacia el Mediterráneo.

El hecho es que la antigua ruta de las especias se reanima y prospera a partir de mediados de siglo. Desde ese momento la zona de la pimienta mediterránea progresa en los bordes del mar occidental, rechazando hacia el Atlántico a la pimienta del rey-mercader de Lisboa, sin que se llegue, por lo demás, a una línea clara de demarcación. Así, la pimienta del Mediterráneo jamás

deja de llegar a Amberes durante la primera mitad del siglo XVI,²⁹ y tal vez aún más tarde. En 1510, un buque establecía la comunicación entre Alejandría y Amberes.³⁰ Hacia 1540, la pimienta mediterránea influye sobre los precios del mercado del Escalda. Y el mismo año, al intentar un bloqueo de la pimienta contra Francia,³¹ los ibéricos favorecen el tráfico rival de Marsella, que Francisco I parecía deseoso de proteger, puesto que rechaza, en mayo de 1541, todas las propuestas y promesas portuguesas en lo tocante a las especias, queriendo dar satisfacción, nota un veneciano “*al signor Turco*” y no queriendo ayudar a Flandes, “donde, por lo que parece, Amberes se había convertido en la primera ciudad del mundo”.³² En todo caso, los datos de las exportaciones marsellesas referentes al año 1543 acusan envíos hasta Lyon —y probablemente hasta más allá—, así como también en dirección a Tolosa.³³ En 1565, estos envíos llegaban a Ruán y competían en Tolosa con la pimienta de Lisboa, revendida por Burdeos.³⁴ Hacia mediados de siglo, vemos a los franceses y los ingleses cambiar pimienta, principalmente en Ruán, La Rochela y Burdeos.³⁵ Tratábase, evidentemente, de productos distintos, procedentes de una y otra fuente. Las circunstancias favorecían tan pronto a la una como a la otra. Así, la implantación de derechos de aduana de 10% *ad valorem* en 1559 perjudica en el mercado castellano a la pimienta lusitana, pero sin que ésta fuese eliminada, al parecer, de la Península, gracias, sin duda, a su proximidad.³⁶ Las importaciones liornesas de fines de siglo producen la misma impresión que los intercambios franco-ingleses; es decir, probablemente se trataba de dos pimientos distintas, que no compiten entre sí ni se eliminan forzosamente la una a la otra. De hecho y hasta finales del siglo XVI, e incluso más tarde, sólo hay un único mercado de pimienta.³⁷ Consideremos, por ejemplo, unas palabras al azar de un mercader español (29 de

noviembre de 1591) establecido en Florencia: al saberse la noticia de que las “naos de Yndias” no vendrán este año a Lisboa, las especias han subido de precio. “El único precio que no ha variado ha sido el de la pimienta [observa], pues desde Levante ha llegado a Venecia en grandes cantidades.”³⁸

Lo innegable es que el Mediterráneo recupera una buena parte, sin duda la mayor, del tráfico de la pimienta. El comercio de Levante prospera; numerosas caravanas lo animan, unas procedentes del golfo Pérsico, otras del Mar Rojo. Al término de estas rutas continentales, mirando hacia el Mediterráneo, florecen dos dobles ciudades: de una parte, Alepo y la activa escala de Trípoli; de la otra, El Cairo y su puerto, Alejandría, que parecía haber quedado vaciado de su contenido por la vecindad de la desmesurada, enorme capital. Por el Occidente, el nuevo brote del tráfico favorece sobre todo a los venecianos, que siguen siendo los grandes señores del momento y al lado de los cuales los marseleses y los ragusinos aparecen muy en segundo plano. Sus mercaderes penetran curiosamente desde las tierras del interior de Alejandría a El Cairo (1552),³⁹ y desde Damasco, ciudad en decadencia y donde las intrigas individuales, los *garbugli*, dejan malparados los negocios de la colonia veneciana,⁴⁰ hasta Alepo, en la desembocadura de la ruta de caravanas de Babilonia. En Egipto, el desplazamiento obedece al deseo de desembarazarse de los intermediarios, negociantes y mercaderes de El Cairo, riquísimos competidores que, si no se les ponía coto, no se contentarían con ser dueños indiscutibles del comercio en las grandes ciudades de las caravanas, sino que se apoderarían también del tráfico marítimo de la cristiandad. Por lo demás, los negociantes europeos se verán con mucha frecuencia obligados a trabajar en colaboración con ellos.⁴¹ Pero, independientemente de estos problemas de organización local, la llegada de mercaderías

venecianas, tanto a El Cairo como a Alepo, significa la prosperidad de estos mercados interiores, de sus capitalistas, de sus comunicaciones por medio de caravanas, y por encima de estas relaciones, eficaces compras de los mercaderes árabes en la India y en Oceanía. El Mediterráneo ha arrebatado al océano sus tesoros.

Las rutas del comercio del Levante

Mil documentos prueban indiscutiblemente esta recuperación. Señalemos aquí, sin embargo, ya que generalmente prevalece la opinión contraria, que ciertos detalles se prestan a confusión. Para no caer en error hay que saber que las dos rutas que llegaban de Alepo y El Cairo mantenían una rivalidad permanente. Con frecuencia, cuando la una se cierra, se abre la otra. Ahora bien, en estos años de recuperación general, Alepo tiene la mala fortuna de levantarse en el camino estratégico de Persia —lo que le perjudica, especialmente, durante la guerra de 1548 a 1555— y en el camino de Ormuz, es decir, de la guerra portuguesa. Con ocasión de la guerra turco-portuguesa de 1560 a 1563, también quedarán reducidas a su mínima expresión las caravanas de Basora.⁴² No es, pues, de extrañar que la ciudad de Alepo florezca un buen día⁴³ y que al día siguiente se vea assolada por un alza anormal de los precios.⁴⁴ En julio de 1557, Christófano Allegretti, agente ragusino, se siente descorazonado y decide marcharse a Egipto. “Creo que ese país de Alepo nunca ha estado tan desprovisto de mercaderías, hasta el punto de que no se encuentra nada en él, como no sea jabón y ceniza. Las agallas de roble valen allí de 13 a 14 ducados, y con la llegada (a Trípoli) de cuatro navíos franceses, creo que los precios subirán hasta las nubes. Hay más de ocho navíos franceses que, en este

momento, arruinan a todo el mundo, poniéndose a comprar a cualquier precio.”⁴⁵ Dos años antes, en 1555, y quizá a consecuencia de haber terminado las guerras turco-persas, numerosos mercaderes moros y venecianos de Alepo *son passati in le Indie*,⁴⁶ se han marchado a las Indias. Es verdad que no todos los mercaderes hacen como este ragusino y estos viajeros que abandonan la plaza. Cuando Lorenzo Tiepolo llega a Alepo en 1560,⁴⁷ es recibido por 250 mercaderes a caballo. En noviembre de 1563, el baile veneciano anunció, desde Pera, que las *galee grosse* han partido de Siria para Venecia.⁴⁸ El año anterior, un informe veneciano indica que Alepo alberga a 5 000 obreros tejedores.⁴⁹ A pesar de todas sus crisis, la ciudad seguía siendo un gran centro comercial e industrial; sus dificultades, en todo caso, eran puramente locales. No afectaban para nada al conjunto del Mediterráneo oriental.

Y, sobre todo, no afectaban al Mar Rojo, que seguía siendo casi el camino único, pero importantísimo, del comercio con el Extremo Oriente. “Este Mar Rojo [escribe Belon du Mans, que veía sus orillas hacia mediados de siglo]⁵⁰ no pasa de ser ahora un estrecho canal, no mayor que el Sena entre Harfleur y Honfleur, donde se navega con dificultad y gran peligro, pues las rocas son aquí muy frecuentes.” Surcan sus aguas multitud de pequeños veleros, extrañas embarcaciones de planchas mal clavadas, o “ensambladas con cuerdas de fibra de cocotero y calafateadas con fibras de palma datilera empapadas en aceite de pescado”.⁵¹ Veíanse también grandes “hulcas” y galeras,⁵² estas últimas transportadas en piezas sueltas de El Cairo a Suez, puerto malo e “incómodo”,⁵³ en medio de la arena y mal abrigado de los vientos.⁵⁴ Pequeños y grandes navíos llevan hacia el norte, por Adén o por las costas de Abisinia, los tesoros de las Indias, de Sumatra y de las Molucas, además de los peregrinos de todo el islam asiático. La necesidad de refugiarse

de los temporales, catastróficos en estas difíciles costas, hace que se multipliquen en ellas los puertos: Suakin, Adén, Djedda —el puerto de La Meca—, y Toí, rival de Suez. En Djedda —“Juda”, o también Ziden, como la llaman a menudo los textos— se congrega el mayor número de aquellos navíos. De ahí que cerca de La Meca se reúnan enormes aglomeraciones de caravanas, hasta de 200 000 personas y 300 000 bestias a un tiempo. Aunque a veces faltase el trigo en la ciudad santa, siempre abundaba en ella la carne.⁵⁵ De Djedda, los navíos y barcas parten de nuevo hacia Tor, desde donde las caravanas alcanzan El Cairo en nueve o diez jornadas.⁵⁶ Según el punto de partida de los grandes convoyes marítimos del océano Índico, Sumatra, Camboya (en la desembocadura de los países del Indo), la costa Malabar, Calicut, Bul, Cananor y otras regiones de sotavento, las especias llegan al Mar Rojo en noviembre o en mayo de cada año.⁵⁷

La puerta, la difícil puerta del Mar Rojo, estaba, pues, abierta de par en par sobre las Indias y el océano Índico, dando paso a un inmenso comercio. Bastaría para demostrarlo la presencia de porcelanas bastante costosas, sin duda procedentes de China, aunque Belon se niegue a creer que procedieran realmente de las lejanas “Indias”,⁵⁸ ya que estos frágiles objetos acompañan siempre un torrente de otras mercancías. En lo que se refiere a las especias, entre las que la pimienta ocupaba indiscutiblemente el primer lugar, vemos que, de 1554 a 1564, por ejemplo, el volumen de los cargamentos anuales es de 20 000 a 40 000 quintales ligeros.⁵⁹ En 1554, solamente los venecianos transportaron a Alejandría 600 *colli* de especias,⁶⁰ o sea unos 6 000 quintales. Y eso que los venecianos no absorben a lo sumo más que la mitad del comercio de Alejandría, y al comercio occidental hay que añadir el consumo de los países orientales, que ha sido siempre importante. Gran cantidad de

documentos consulares de El Cairo indican la cifra anual de 12 000 quintales para las compras hechas por los venecianos entre los años 1560 y 1564,⁶¹ cifra tan elevada como lo era en otro tiempo antes de Vasco de Gama, y que cuadra bastante bien con los cálculos del embajador portugués en Roma, quien evalúa en 40 000 quintales la cifra global del tráfico de Alejandría en especias.⁶² En octubre de 1564, un espía al servicio de Portugal estimó ese mismo tráfico en 30 000 quintales, de los cuales 25 000 corresponden a la pimienta.⁶³ Y en mayo de 1565, el cónsul veneciano en El Cairo habla de 20 000 quintales de pimienta recibidos de Djedda.⁶⁴ En esa fecha aún no habían arribado los convoyes de Gujarat, de Calicut y de otras partes (los cuales llegaban, ordinariamente, en invierno), y 23 navíos descargaban en el puerto de Djedda, en agosto.⁶⁵ Volvemos a parar, pues, a las cifras de 30 000 y 40 000 quintales, las cuales, recordémoslo, sólo incluyen el comercio egipcio, sin tener en cuenta para nada el de Siria.

De 30 000 a 40 000 quintales, decimos. Estas cifras no poseen ningún valor estadístico. Nos llevan, simplemente, a la conclusión de que por el Mar Rojo pasaba un volumen de especias y pimienta mayor que nunca o, al menos, igual; trátase de cantidades iguales, por lo menos —superiores, afirma C. Lane—, a las que llegaban a Lisboa por la misma época.⁶⁶ Podemos asegurar, en todo caso, que las especias desembocan en el Mediterráneo, durante este siglo, en enormes cantidades. Representan “millones de oro”, como dicen las personas del tiempo. Y con la pimienta y las especias, llegaban al Mediterráneo drogas medicinales, tales como el opio, el bálsamo de Mitridates, greda, perfumes y objetos de tocador, las “piedras de jaspe” o “lágrimas de ciervo”, de que nos habla Belon,⁶⁷ piedras preciosas, perlas, etc. Comercio de lujo y de objetos superfluos, se le ha llamado; pero ¿no es lo superfluo lo que el

hombre, por instinto, estima como “lo más necesario”?⁶⁸ El comercio de especias seguirá siendo el primero de todos los tráficos mundiales en el siglo XVII, y, muy posiblemente, en el XVIII.⁶⁹

A partir de aquel momento grandes navíos cargados de monedas o de mercancías de fácil salida se apresuran también hacia Alejandría y Siria. En enero de 1552, tres naves venecianas arriban a Trípoli con 25 000 *doblas* y 100 000 y pico de escudos. Este ruido de monedas pone sobre aviso al embajador portugués en Roma.⁷⁰ No abriga la menor duda acerca del empleo que se dará a esta riqueza. En la primavera de 1554 se apercibe en Alejandría un navío ragusino.⁷¹ En el otoño de 1559, una nave ragusina, otra de Quíos y dos venecianas, todas cargadas de especias, son incautadas por el capitán de Alejandría.⁷² Una de ellas, la *Contarina*, regresa a Venecia, en enero, cargada de especias y pimienta.⁷³ Podemos calcular sobre poco más o menos lo que transportaban todas esas embarcaciones y las que les seguían en las rutas de Egipto, a juzgar por el cargamento del *Crose*, navío veneciano de 540 toneladas, que en 1561 transportó hacia Oriente cobre en bruto, en barras o elaborado, telas, lanas y sedas, cariseas, birretes, coral, ámbar, juguetería, papel y, por último, dinero contante. De regreso, cargó pimienta, jengibre de diversas clases y orígenes, canela, nuez moscada, clavo, incienso, goma arábica, azúcar, madera de sándalo y otras mil mercancías.⁷⁴

En Lisboa, adonde llegaban en abundancia noticias tanto verdaderas como falsas, cundió muy pronto la inquietud. Se supo que aquel mismo año de 1561, los turcos, como si esta corriente natural del tráfico hacia sus puertos no fuera suficiente, habíanse apoderado en el océano Índico de veinte mil quintales de pimienta portuguesa, dirigiéndolos, por supuesto,

hacia Alejandría.⁷⁵ De pronto corrió el rumor de que el virrey de las Indias portuguesas se había levantado contra su soberano y había despachado hacia Egipto la pimienta de las flotas reales.⁷⁶ La situación, catastrófica, fue apreciada en todo su valor por las personas de Lisboa, donde convergían las noticias-mensajes del servicio de información en Siria y en Egipto, y que tenía sus contactos en Chipre, Venecia y Roma.⁷⁷ Según los datos de sus informantes, el embajador portugués en Roma, experto en estos problemas, dedujo en noviembre de 1560 que, en vista de la enorme cantidad de pimienta y especias que llegaban a Alejandría, nada tenía de extraño que afluyese una cantidad tan exigua de esos productos a Lisboa. El embajador francés en Portugal, Nicot, se regocijaba abiertamente de ello en abril de 1561:⁷⁸ “Si ese tránsito por el Mar Rojo se impone, los almacenes del rey de Portugal se verán muy mermados, que es la cosa que él más teme, y para impedir la cual han combatido tanto sus armas”. Lo que se temía, lo que se esperaba, era casi una revolución económica.

Una auténtica penuria de pimienta se declara por estos años en todos los países que constituyen la clientela portuguesa. Aun a riesgo de exagerar la nota, recordemos la tentativa de los ingleses de empujar desde Moscú hacia el mar Caspio y aun más allá, hasta Persia. El primer viaje de Jenkinsom data de 1561.⁷⁹ Los franceses, ante la imposibilidad de forzar las puertas del “almacén” portugués, que se les cerraron herméticamente,⁸⁰ recibieron de Nicot el consejo de ir a la costa de Guinea a cargar malagueta, la falsa pimienta que aún siguió vendiéndose durante largo tiempo, principalmente en Amberes.⁸¹ A partir de 1559, los Fugger organizan vía Fiume y Ragusa una conexión con Alejandría, adonde despacharon un factor.⁸² En España se desencadenó una brusca subida de los precios de las especias. Estos precios, relativamente estables entre 1520 y 1545,

regularmente aumentados más tarde, a consecuencia del alza general de 1545 a 1558, se elevaron vertiginosamente, a un ritmo mucho más rápido que el de los otros artículos, hasta llegar a triplicarse en Castilla la Nueva entre 1558 y 1561.⁸³ Earl J. Hamilton comprobó antes que nadie estas alzas anormales, señalando la probable incidencia de los altos precios de la pimienta sobre las premisas de la expedición de Legazpi a las Filipinas, en 1564.⁸⁴ Ahora bien, ya en 1558 se quejaban en Génova de los precios excesivamente altos de las “drogas” de Portugal.⁸⁵

La guerra turco-portuguesa (1560-1563), ¿fue una reacción de Portugal contra este estado de cosas?, ¿o fue, por el contrario, un signo de su debilidad? En vano buscaremos respuesta a estas preguntas en las historias habituales. La guerra, otra vez más muy deshilvanada, se desarrolló frente a Bab el Mandeb y Ormuz, a la salida de los dos golfos que los turcos dominaban con sus galeras. Pero Turquía dirigió sus esfuerzos, principalmente, sobre el golfo Pérsico,⁸⁶ cuando corrían rumores de traiciones de agentes turcos al servicio de los portugueses, en el Yemen.⁸⁷ Mientras tanto, en Constantinopla —sin que sepamos por qué— se suceden los embajadores de la India y del reino de Assi (Sumatra) con las manos cargadas de raras perlas.⁸⁸ Una de estas delegaciones viniendo por la ruta de Egipto llega a la capital de Turquía en las galeras turcas.⁸⁹

No es fácil encontrar los nexos que existen entre estos detalles. Es cierto que la guerra turco-portuguesa no fue tal vez, en realidad, una auténtica guerra con un comienzo y un final. En aquellos lejanos y enormes confines hacen falta meses y hasta años para descargar un golpe, y varios meses más para conocer el resultado. Tal vez estuviera en lo cierto Giovanni Agustino Gilli, agente secreto de Génova en Constantinopla, cuando señalaba que el sultán no tenía ningún deseo de inmiscuirse en aquellos

lejanos asuntos. Regaló a cada uno de los jefes hindúes una túnica de oro y 20 000 aspros, pero no les dio artillería ni los maestros artilleros que necesitaban.⁹⁰ En las postrimerías de 1563 se hablaba ya seriamente de paz con los portugueses. Hay cartas que así lo confirman, enviadas el 7 y el 8 de diciembre de 1563 al virrey de Nápoles por un agente de los servicios de espionaje español en Constantinopla, “una persona que tiene por costumbre escribir la verdad”, precisa el documento que nosotros hemos consultado. “El embajador de Portugal [precisa el informante] ha negociado la paz con el turco, esforzándose en obtener para los portugueses el derecho de pasar sus mercancías de la India por el Mar Rojo, desde donde podrían llevarlas por tierra a El Cairo, Alejandría y Siria, para venderlas. Pero nada ha sido concertado todavía.” El embajador, en efecto, pidió que se le dispensara de la inspección de aduana, “lo que hasta la fecha no le ha sido concedido”.⁹¹

Aunque no llegase a prosperar, vale la pena fijarse un poco en esta negociación. En este fin de año de 1563, cuando apenas han pasado sesenta y cinco del periplo triunfal de Vasco de Gama, parece repetirse aquí la historia de la también infructuosa tentativa veneciana de 1527. Significa el triunfo del Mar Rojo, la revancha de Venecia y del Mediterráneo.

Recuperación de la pimienta portuguesa

No sabemos en qué condiciones se terminó la guerra del océano Índico. Tal vez la respuesta se encuentre en Lisboa. De todos modos, no terminaron en esta guerra, ni mucho menos, las desventuras del comercio portugués.

En Europa, las revueltas de los Países Bajos alrededor de Amberes causaron a Portugal, forzosamente, enormes perjuicios.

A partir de 1566, la casa de los Welser, en relaciones con este reino, sufre grandes trastornos a causa de las especulaciones, principalmente en torno de la pimienta y al comercio con las Indias en general. Los Fugger pagan las consecuencias de ello, con Rovalesca, su socio italiano.⁹² Curiosas negociaciones se emprenden en 1569, cuya verdadera significación no se alcanza, para transferir el comercio de las especias portuguesas de Amberes a Londres.⁹³

Al mismo tiempo las riberas del océano Índico se hallan también agitadas, pero esta vez la intranquilidad parece afectar tanto a los turcos como a sus adversarios. En 1567, cuando se entera de que 40 galeras se están armando en Suez, Fourquevaux, desde Madrid, las ve ya navegando rumbo a Sumatra.⁹⁴ Si el turco logra romper la navegación de las Indias Orientales, “ello afectaría la soberbia portuguesa, y Francia obtendría las especias a mejor precio en Alejandría y en otros puertos de Surya (*sic*), si no siguieran enviándose a Portugal”. En 1568 se anuncia desde Venecia que 20 galeras turcas se aprestan a lanzarse, partiendo de Basora, sobre los portugueses y arrebatárles la isla de Barheim y sus pesquerías de perlas.⁹⁵ Pero ese mismo año de 1558 se subleva Arabia. Se desencadenan largos conflictos, especialmente en el Yemen.⁹⁶ Saltando por encima de los inverosímiles detalles políticos que en torno de este caso se nos brindan, ni siquiera llegamos a saber qué ocurre con Adén, la puerta del Mar Rojo. Hasta 1573 no se restablece el orden, gracias a aquel Sinan Pachá, a quien veremos más tarde convertido en gran visir...⁹⁷ No cabe duda de que Portugal se aprovechó entonces de las dificultades turcas. Aunque tuviese también las suyas (Goa fue sitiada durante catorce meses, en 1570,⁹⁸ y la fortaleza de Ternate se perdió en 1575), vio tal vez disminuir la amenaza de las galeras del sultán. También la importante transformación de la organización portuguesa del

comercio de las especias, en 1570, pudo desempeñar, por su parte, un importante papel. En efecto, por el *regimento* de 1 de marzo de 1570,⁹⁹ el rey Dom Sebastián abandona el monopolio de la Corona en favor de sus vasallos, reforma que algunos, y principalmente Pires, venían reclamando desde hacía tiempo.¹⁰⁰ Este mismo año, el virrey Luis de Ataíde se vanagloria de haber montado tan bien la policía de los mares, que solamente dos naves, y no 16 o 18, como los otros años, habían podido llegar de Calicut a La Meca.¹⁰¹

Quizá se inicia un nuevo movimiento de báscula con la medida que adopta Venecia el 25 de noviembre de 1570, autorizando a los extranjeros a llevar especias a Venecia tanto en embarcaciones nacionales como extranjeras.¹⁰² Pero esta medida pudo haber tenido muchas otras significaciones y es, desde luego, bastante anodina. Pero, muy pronto, la situación se vuelve contra Venecia. La guerra contra Turquía (1570-1573) es, para ella, una dura prueba. Todos sus rivales, los ragusinos, los anconitanos y hasta los marseleses, se aprovecharon de tal contingencia. Las pólizas de embarque expedidas de julio a septiembre de 1573 nos muestran a éstos (una vez por lo menos, para Mannlich el Viejo) transportando, de Alejandría a Egipto, cargamentos enteros de “zimbre” y de pimienta “d’assy”.¹⁰³ Lo alarmante, decía un cónsul veneciano en abril de 1574,¹⁰⁴ no es tanto la baja de los fardos de seda que llegan a Alepo (a causa de la guerra o, mejor dicho, de la amenaza de guerra con Persia), sino la ruinoso competencia de los mercaderes franceses que pululan después de la guerra. En cambio, no encontramos ninguna queja acerca del comercio de las especias, cuya gran ruta parece que vuelve a ser ahora la de Siria. En octubre de 1574, parte de Venecia una rica nave, la *Ludovica*, llevando a bordo 150 000 ducados en mercancías. Una tempestad la obliga a refugiarse en Ancona, y los gobernadores de la ciudad, después

de inspeccionarla y descubrir su cargamento de cobre, la declaran buena presa, por transportar mercancías de contrabando; se apoderan del barco y de su cargamento y ponen en prisión a patrones y marineros.¹⁰⁵ Por algunas cartas comerciales de 1574,¹⁰⁶ se ve —aunque sin que poseamos gran información al respecto— que partieron de Siria o anclaron allí varios navíos franceses (30 de enero de 1574), una barca francesa (3 de abril), una nave veneciana, la *Moceniga*, que se encuentra en Trípoli, primero en marzo y después en noviembre, y la saeta *Altana*, sin duda de matrícula de Venecia... Todas llevan a bordo corteza de nuez moscada, *chotoni*, arsénico, algodón hilado, especias, jengibre y alguna que otra caja de *microbolani*. El 12 de mayo de 1575,¹⁰⁷ la nave *Girarda* navega con algodón, *peladi*, sedas, drogas y especias.

Así, pues, los tráficos de Levante no se interrumpieron, ni en dirección de Siria ni en dirección de Egipto. Sin embargo la pimienta portuguesa gana terreno en el Mediterráneo. Así se desprende con claridad de una deliberación del Consejo de Pregadi el 13 de septiembre de 1577.¹⁰⁸ Por informes de los *Cinque Savii alla Mercanzia*, el Consejo se entera de que cuatro navíos han cargado en Lisboa, con destino a Venecia, “*una buona suma di pevere*” (pimienta), pero cambian de parecer, al enterarse de que deberán pagar en Venecia una tasa de 3%, conforme a una vieja decisión que data de 1519 (la fecha tiene su importancia), y que gravaba tan sólo a las especias importadas de Poniente, pero no a las de Levante. Los navíos juzgaron oportuno demorar el viaje, en la esperanza de lograr la suspensión de este tributo, que fue acordada, a la postre, por un periodo de dos años “considerando que esta mercancía (la pimienta portuguesa) —dicen los expertos— podría tomar el camino de otras plazas en detrimento de ésta y de los derechos de salida. Mejor será, pues, *en vista de que se recibe poca pimienta*

de Alejandría, que se otorgue libre entrada a la pimienta del Poniente”. Dos años más tarde, Cristóbal de Salazar escribe a Felipe II: “En Alejandría está destruido el negocio y tráfico, particularmente el de la especiería, *porque se ha dexado el camino...*”¹⁰⁹

La pimienta portuguesa: proyectos y negociaciones

Esto ayuda a esclarecer tres intentos hechos con el objetivo de apoderarse de los beneficios del comercio de pimienta.

El primero de los tres es la tentativa portuguesa, esbozada en una carta que, con fecha de 10 de noviembre de 1575, escribe a Felipe II el hermano Mariano Azaro, carmelita descalzo y antiguo estudiante de la Universidad de Padua, muy versado en estas cuestiones.¹¹⁰ Trátase de un proyecto para introducir la pimienta portuguesa en los dominios españoles de Italia, Milán, Nápoles, Sicilia y Cerdeña, y eliminar de ellos la pimienta veneciana, que solía venderse allí; para tratar de envolver en el movimiento al soberano pontífice y a los otros potentados de Italia, y organizar en el Puerto de Santa María, en Cartagena, o en cualquier otro de la península, un centro de redistribución para Italia y, si se quiere, otro en Amberes. El transporte, dice la carta, se hará muy fácilmente en las galeras del rey. El hecho de que tal proyecto indique de paso que la pimienta portuguesa conquista los reinos de España a partir de 1516 no aumenta mucho su valor. ¡Cuántas otras fantasías podríamos citar si tuviéramos a mano todos los libelos de los *arbitristas* de España! Tras el proyecto del carmelita descalzo encontrábase dos y quizá tres personajes de importancia: en primer término, Ruy Gómez de Silva, portugués, quien “poco antes que muriese avia tomado a su cargo proponer a su Mag. cierto aviso que yo le di

sobre las especierías de Levante”; el secretario Antonio Graciano, a quien ya había escrito el fraile, y el propio rey, preocupado en aquel entonces por el comercio de la pimienta y por el monopolio portugués, quien, informado por el secretario, había solicitado un segundo informe, éste a que aquí nos referimos. Era, pues, un proyecto más serio que el del ataque en gran escala previsto contra Venecia. Puesto que el turco la dominaba por su trigo y sus especias, y traicionaba a la cristiandad por vil interés, justo era que se la castigara en nombre de la moral y en mayor honra y provecho de la pimienta portuguesa, de procedencia mucho más honesta... ¿Acaso no se sabe, por lo demás (y esto era, indudablemente, la respuesta a los reproches de mala calidad que se hacían contra la mercancía de Lisboa), que el turco, después de servirse de las especias en cocciones para sus brebajes y sus aguas de hidromiel, las revende sin ninguna clase de escrúpulos en las ferias de Siria?

La segunda tentativa es la toscana, o, mejor dicho, la de los Médicis. Entre los años 1576 y 1578,¹¹¹ el gran duque Francisco se esfuerza en obtener *l'appalto* de las especias que llegan de las Indias y de Portugal. A este efecto especula con la promesa de créditos para aquel extraño descendiente de los reyes de Lisboa, para aquel auténtico cruzado Dom Sebastián, quien, obsesionado con la idea de combatir al infiel en Marruecos, tenía mucha prisa por conseguir el dinero necesario para lo que habría de ser su suicidio, el de su nobleza y el de su reino... Por lo demás, parece que el gran duque tenía, en aquel entonces, miras muy ambiciosas: negociaba al mismo tiempo con el sultán, y lo que estaba en juego era nada menos que el monopolio mundial de la pimienta, según los venecianos, que eran, en esto, tan buenos juicios como malas lenguas.¹¹² Estos ambiciosos proyectos quedaron, a la postre, reducidos a la simple negociación para un préstamo de 200 000 escudos entre

los mercaderes de Florencia, los Médicis y un embajador portugués, Antonio Pinto,¹¹³ que dio pie, a buen seguro, para una importación en masa de pimienta portuguesa en Liorna, como contrapartida. Sin embargo, y aunque por un pequeño margen, el monopolio de especias escapó de manos del gran duque, en 1578;¹¹⁴ lo cierto es que después de estos tratos y negociaciones se estrecharon las relaciones entre Florencia y Lisboa.

La tercera y última tentativa corrió a cargo del propio Felipe II. Para él se trata, a la vez, de mantener bajo su tutela al reino vecino, de bloquear a los rebeldes de los Países Bajos (privándolos de la sal, el trigo y las especias) y de organizar un activo comercio hispano-portugués de sal y especiería.¹¹⁵ Y también de rendirse a las razones de los grandes hombres de negocios, deseosos de apoderarse desde lejos de la inmensa Asia, de un Roth o un Nathaniel Jung, ambos alemanes, y que desde 1575 venían soñando con lograr la contrata de la pimienta portuguesa.

Ahora bien, lo que no era más que un proyecto se convierte bruscamente en realidad al apoderarse Felipe II de Portugal. El año 1580 marca para él, como el de 1547 para Carlos V, el apogeo de su poder. El reino de Portugal se le entregó para obtener la triple protección del dinero, de los ejércitos y de las flotas de Felipe II, y reforzar con estos tres lazos la dominación portuguesa sobre el océano Índico. Después de 1580 era lógico que Felipe II sintiera el deseo de cerrar las brechas por las que se alimentaba aún el comercio de Levante, destruyendo así de un solo golpe la fortuna de turcos y venecianos, en beneficio de su propio imperio. Pero decidido a organizar y a enlazar entre sí Asia y el Nuevo Mundo, Felipe II encontró muchos menos obstáculos en el océano Índico que en el Atlántico, especialmente en el Atlántico del norte. Tenía que luchar tan

pronto con los protestantes como con los levantiscos Países Bajos y contra Inglaterra, en mayor grado que contra los turcos, con los cuales se mantenía en estado de paz latente, oficiosa... De aquí la extraña política del Rey Prudente, quien tan pronto se convirtió en señor de Portugal, trató de desarrollar y establecer en el Mediterráneo el negocio de la pimienta, que acababa de conquistar. Contaba con distribuir así el precioso maná por rutas mucho más seguras que los peligrosos caminos del Atlántico; y, sobre todo, con frustrar los esfuerzos de sus enemigos. Esta política, que va destacándose muy lentamente sobre los proyectos y las vacilaciones, sólo llegará a concretarse en el año 1586. Significa nada menos que la movilización de las fuerzas hispánicas hacia el Atlántico y hacia el norte; un lento y poderoso movimiento encaminado a desplazar toda una masa de historia que, movida con precaución, se derrumbará luego brutalmente.

La pimienta portuguesa, ofrecida en Venecia

La proposición hecha a Venecia a fines de 1585 para quedarse con la contrata de reventa de la pimienta portuguesa no era un golpe teatral. Desde hacía cuatro o cinco años el asunto flotaba en el ambiente. Su primera forma fue la oferta, sin duda española, transmitida a la señoría a finales de 1581 por el embajador veneciano Morosino y por el cónsul veneciano en Lisboa, Dall'Olmo, de una expedición de "galeas a la capital portuguesa".¹¹⁶ En diciembre, el Colegio deliberó sobre esta propuesta con todos los documentos en la mano. ¿Convenía enviar los barcos? Sí; pero la primera dificultad estaba en saber quién armaría las galeras. Ningún particular disponía de las sumas necesarias para ello y para las compras a Portugal. "Los venecianos no contaban con ningún crédito" en aquel país, con

el cual no negociaban habitualmente, y no podían, por tanto, valerse de letras de cambio. La segunda dificultad estribaba en las mercaderías que podían enviar a cambio, puesto que la vidriería, la cristalería, la cerámica y otros artículos análogos estaban prohibidos en Portugal. Finalmente, como la situación de Portugal no estaba aún estabilizada, los barcos se expondrían a los ataques de los corsarios ingleses, “normandos” y demás enemigos de Felipe II. Los partidarios de la aventura contestaban a estas objeciones diciendo que el crédito se encontraría, que la señoría otorgara su aval, que el Rey Católico autorizaría la importación de las mercancías de intercambio, y, finalmente, que con dos o tres galeras de escolta, se garantizaría la seguridad del convoy. A la postre se decidió que, antes de ir más lejos, convenía esperar una relación más circunstanciada de Morosino... Tal es el resumen que del asunto hace el embajador español en Venecia, Cristóbal de Salazar, en su carta del 8 de septiembre de 1581.¹¹⁷

Todavía en 1584 se continuaba discutiendo sobre el tema, puesto que ese mismo año el cónsul veneciano Dall’Olmo enviaba a Venecia un voluminoso informe sobre los medios de restaurar el comercio de la señoría en Lisboa.¹¹⁸

De modo que habían precedido largas conversaciones a la proposición hecha a la señoría en 1585. La proposición en sí no es menos singular y señala una repetición bastante curiosa del destino. Nada mejor para examinarla que el informe que rindieron en las postrimerías de 1585 los “expertos” Antonio Bragadino y Jacopo Foscarini.¹¹⁹ ¿Cuáles eran las proposiciones de España? Nada menos que la cesión a Lisboa de 30 000 “cantares” (unos 15 000 quintales ligeros) de pimienta cada año, a razón de 30 ducados el “cantar”, pagaderos un tercio al contado y el resto escalonado en seis meses. Además de algunas otras ventajas no despreciables: la escolta de las galeras del rey de

España desde la Península hasta Sicilia; *tratas* de trigo concedidas a las galeas a su llegada a la isla; por último, la rebaja en favor de la señoría de las *gabelas*, tan pesadas en Portugal...

Pero existen también ciertos inconvenientes. Acceder a entrar en las combinaciones de España, dicen unos, es colaborar en la ruina del comercio de Levante, del que ha vivido y sigue viviendo aún la República; es asestar un golpe demoledor a las artes de la lana y de la seda, interesadas en ese tráfico y que dan de comer a numerosas familias. Era, por tanto, exponerse a ir a pique bajo el peso de aquellos 30 000 “cantares”. ¿No era mucha pimienta, demasiada pimienta, de la que Venecia no sabía qué hacer? El precio mismo (30 ducados en vez de 36-38, que habitualmente se señalaba a los “contrattori”) podía ser un señuelo. Tales eran los argumentos contra el proyecto que los informantes exponen para mejor rebatirlos.

El tráfico del Levante se suspendería; bien. Pero ¿acaso no estaba ya suspendido en lo tocante a la pimienta y las especias? “Se ve claramente que cada día disminuyen los tráficos de Levante... No sólo nuestros navíos que vienen de Siria y de Alejandría no traen especias, sino que se sabe que, para su consumo, el propio Levante, en especial Constantinopla, tiene necesidad de aprovisionarse en Venecia de la pimienta y de las especias que llegan de Lisboa”.¹²⁰ Además, ¿acaso no está el Rey Católico en condiciones de establecer un bloqueo eficaz que aisle las fuentes de aprovisionamiento de Levante? ¿Y no llevará adonde le convenga las especias de que dispone? Pero, si Venecia no acepta las proposiciones, se las puede hacer a Toscana. Por otra parte, aunque las especias escaseen en Siria y en Egipto, el comercio de Levante aún no se ha estancado; los viajes continúan; las telas venecianas se cambian por sedas, camelotes, algodones, agallas de roble, ceniza.¹²¹ Y, en cuanto a la cantidad, es muy poco probable que fuera excesiva en una época

en que la pimienta había doblado el precio¹²² y en que los concesionarios vendían, no a 100 ducados, precio habitual, sino a 180.¹²³ Y los informantes concluyen recomendando que se haga la operación...

Más que un dictamen, se trata, como se ve, de un alegato parcial y poco objetivo. Es verdad que la situación del comercio de especias y de pimienta en los mercados habituales de Levante era difícil y casi catastrófica en 1585. Pero este comercio subsistía, a pesar de todo. También la pimienta portuguesa pasaba por un trance difícil. En el propio alegato de los “informantes” decía que Felipe II buscaba nuevos *contrattori*, porque los anteriores ya no cumplían, porque no habían transportado las cantidades señaladas y habían subido abusivamente los precios. Por su parte, los que habían ido a las Indias habían dejado allí *stocks* de mercancías “expuestos al contrabando y a la ruta del Levante”.¹²⁴

Por lo demás, el mirífico negocio no se llevó nunca a cabo. Pero no sólo por culpa de las minucias de Venecia, de las pasiones políticas y de su furioso y suspicaz antiespañolismo; aunque resulta evidente que todos esos factores han contribuido: desde los años de 1582-1583, el senado era particularmente hostil a Felipe II,¹²⁵ a su poderío, acrecentado demasiado aprisa. ¿Fue error político lo que llevó a Venecia a rehusar la fortuna que se le brindaba? Así lo creen algunos, como el embajador Lippomano, quien, después de la negativa de la señoría, se obstinaba en desarrollar el comercio entre Lisboa y Venecia.¹²⁶ ¿Era una locura o un intento de eludir una venganza turca y proteger los intereses de 4 000 familias venecianas arraigadas en Levante, en Damasco, en Alepo, en Alejandría, en El Cairo y hasta en Bagdad?¹²⁷ A mi parecer, este argumento peca un poco de exagerado, aunque es cierto que poseemos documentos que atestiguan la presencia de mercaderes venecianos en un punto

tan lejano como Ormuz.¹²⁸ Por otra parte, no fue solamente Venecia la que rechazó el contrato. Tampoco lo aceptaron Milán, Génova y Florencia,¹²⁹ igualmente solicitadas. No; esta negativa general de Italia, a primera vista tan explicable, no puede interpretarse como una locura colectiva. El capitalismo desapruueba la empresa. El motivo de semejante actitud resulta evidente a la luz del gran contrato de los Welser y de los Fugger, entre 1586 y 1591, y de la doble historia del comercio de Portugal y Levante, es decir, la historia de esos ríos de pimienta y de especias que, por las más diversas rutas, desde las Molucas, las islas de la Sonda o la costa de Malabar, llegan a los países de Europa y del Mediterráneo.

El contrato de los Welser y de los Fugger: 1586-1591

La pimienta portuguesa constituía dos grandes negocios y otro muy mediocre. El mediocre es su reventa en el propio Portugal. Los dos grandes negocios, el contrato de Asia y el contrato de Europa. El primero envuelve la compra de las especias y de la pimienta en las Indias, y su transporte hasta Lisboa. El segundo versa sobre la reventa de las mercancías. El reino, con sus enormes almacenes de la *Casa de India*, se encuentra en el punto de confluencia de los dos contratos: se pagaba a los concesionarios de Asia un precio por la pimienta, y se la vendía al doble a los concesionarios de Europa.

Lo que Felipe II había propuesto con tanta obstinación a los italianos era el contrato de Europa, con la mira principal de privar de especias a los holandeses y a los ingleses, habituados a comprar estos artículos en Lisboa. El proyecto relativo al contrato de Asia se lo presentó a Felipe II en Monçon un alemán, Giraldo Paris, el 29 de noviembre de 1585. El rey lo

firmó en Valencia, el 15 de febrero de 1586,¹³⁰ y lo tomaron a su cargo varios capitalistas, entre ellos los Welser y los Fugger. Los detalles del convenio no hacen al caso. Finalmente, la pimienta, transportada por cuenta y riesgo de los concesionarios, se le vendía al rey a 16 cruzados, y éste la revendía a 37. Matthäus Welser, que en 1587 aparece negociando en Madrid, se entrega a fondo a este negocio. Había aceptado también el contrato de Europa, con la mira de interesar a los Fugger, quienes habían rechazado el negocio, al igual que los italianos. “No es un negocio para nosotros [manifiestan en noviembre de 1587]; ¿qué haríamos en semejante laberinto?”.¹³¹ No obstante, en 1591, con la esperanza —bastante vana, por cierto— de arreglar mejor sus difíciles asuntos en España, se dejan envolver en el contrato de Europa.¹³² Éste queda, pues, en manos de un vasto consorcio internacional: los Welser y los Fugger, por Alemania; los Roalesca y Giraldo Paris, por Italia; Francisco y Pedro Malvenda, por España; Andrés y Tomás Ximenes, por Portugal. La asociación comprende 31 partes: siete de los Fugger, cinco de los Welser, cuatro de Roalesca y su socio; cuatro de los Malvenda y 11 de Ximenes y sus asociados. Tiene representaciones en Amberes, Middelbourg, Seeland, Hamburgo, Lúbeck y Venecia, donde los Welser abren una activa sucursal en 1588. Desde 1591 distribuyó enormes cantidades de pimienta; 14 000 quintales, por ejemplo, se embarcaron con destino a Lúbeck. Grandes cargamentos se encaminaron hacia Venecia, y la señoría se obligaba a proteger las mercaderías que se le despacharan y a obtener salvoconductos de los ingleses.¹³³ Sin embargo, esta enorme movilización de capitales y de capitalistas no llegó a ser un buen negocio. Sólo salió beneficiado con ella el Rey Católico. Y en 1591, es decir, en el mismo año de su fundación, los Fugger se

separaron prudentemente de la empresa y revendieron sus partes el 7 de julio a los Evora, *marranos* portugueses, asociados a los Ximenes y a los Caldeira.¹³⁴

Y es que la navegación por el Atlántico se había vuelto más difícil y peligrosa que nunca después del desastre de la Armada Invencible. La derrota de España significaba también la de sus asociados en el comercio de la pimienta. En más de un aspecto, esto implicaba un retroceso de la pimienta del Atlántico. Con el alza de los precios de venta, la pimienta del consorcio llegó a valer más que la de Levante en Venecia. Una carta de los Fugger a su factoría en Lisboa, fechada el 9 de noviembre y el 7 de diciembre de 1587, comprueba esta asombrosa verdad.¹³⁵ En vista de ello, muchos clientes del consorcio se vuelven de nuevo hacia el mercado veneciano.

En suma: si Italia se negó sistemáticamente a aceptar las condiciones de Felipe II —convertido bajo el nombre de Felipe I en el rey-mercader de Lisboa— fue porque había encontrado la forma de abastecerse, hasta cierto punto, por las rutas de Egipto y Siria. Y, por lo demás, ¿cómo las dificultades de la circulación por el océano Atlántico no habían de provocar, por segunda vez, un retorno a las actividades por los atajos del Cercano Oriente? Incluso la pimienta atlántica se ve obligada a pasar por Florencia. Así lo especifica un poco más tarde un mercader de Florencia en una carta que envía a Simón Ruiz, el 4 de mayo de 1589, y lo que dice vale también para los años precedentes: “como resulta imposible enviar pimienta a Flandes, Inglaterra y Alemania a partir de Lisboa, los mercaderes se van a ver obligados a enviarla a Italia en todos los barcos de que pueden disponer, puesto que los alemanes se aprovisionan de ella en Florencia y en Venecia...”.¹³⁶ Incluso la pimienta atlántica toma el camino del Mediterráneo.

Desde 1580 hasta finales de siglo, el Cercano Oriente permanece abierto al comercio de las especias hasta que los holandeses ejercen su completo dominio sobre el océano Índico. Los holandeses llegaron allí por primera vez, con Cornelius Houtman, en 1596; en 1625 ya se habían señoreado de la región y proyectaban sobre América sus esfuerzos de conquista. Hacia 1625, sobre poco más o menos,¹³⁷ todo el negocio de Levante se ve irremediamente afectado por este hecho. Un jalón anterior lo habían marcado ya el año 1609 y la Tregua de los Doce Años, que abrió oficialmente el océano Índico a la aventura comercial de los recién llegados. En 1614 se coloca otro jalón de esta decadencia con la aparición en el Mar Rojo del primer gran navío holandés.¹³⁸ Estas capturas por la retaguardia, semiterrestres, semimarátimes, del tráfico de Oriente (entre otras cosas, de la seda de Persia),¹³⁹ la sangría abierta en Goa para captar la antigua circulación, y, por último, la difusión en este espacio de las telas holandesas y la llegada batalladora de los ingleses¹⁴⁰ y los franceses,¹⁴¹ marcan el comienzo de la segunda era europea del océano Índico, inmediatamente más catastrófica para Levante que la imperfecta dominación de los portugueses.

Dentro de este amplio contexto, y con la ayuda imperfecta que nos suministran nuestros documentos, trataremos de seguir, año tras año, el hilo de la crónica de, al menos, los 20 últimos años del siglo. Los ejemplos particulares que vamos a encontrar no siempre serán decisivos, pero sirven para apoyar (y esto es lo esencial) la conclusión de que el comercio tradicional ha sobrevivido, pese a haber conocido evidentes altibajos.

Documentos marselleses del verano de 1578 hablan de compras de nuez moscada en Siria.¹⁴² Aún en enero de 1579,

alguna carta comercial de Alepo¹⁴³ señala la partida de dos naves venecianas (recordemos de paso que las naves venecianas eran siempre de gran tonelaje y, hacia fines de siglo, transportaban corrientemente 500 000 ducados de mercancías), la *Balbiana y Constantina*, capitaneada por Marcho Fachinetto, y la *Gratarola*, al mando de Candido di Barbari. Una tercera inverró en Salinas de Chipre y se proponía arribar a las playas de Trípoli en el curso del mes de enero. Se indica que la abundancia de estos barcos en aquellas aguas había hecho bajar los precios de los textiles, como es de rigor, y creció la demanda de buenas telas, principalmente las telas de Bérgamo, además de los *perlete* y *paternostri* de Murano, además de un “gropo” de moneda veneciana... Tenemos noticia, ese mismo año, de otra nave veneciana que, rumbo a Alejandría, tiene un mal encuentro con las galeras turcas de Modon.¹⁴⁴ Una carta fechada en Alepo el 12 de mayo anuncia la llegada de una caravana con 200 cargas de seda y 250 cargas de especiería, acompañada por mercaderes persas y cristianos, súbditos del sofi. El Sábado de Gloria se celebra un gran mercado.¹⁴⁵ En agosto, el cónsul veneciano en Siria anuncia la partida de dos naves venecianas, “ricamente cargadas de seda y especiería”.¹⁴⁶ Finalmente, el 4 de julio del mismo año, las galeras toscanas de Saint-Étienne, haciendo un inventario de sus presas, enumeran 17 piezas de ébano (205 libras de peso), azúcar (936 libras), 1 *balleta* de seda (102 libras), incienso (1 185 libras), jengibre (150), clavo (1 114), nuez moscada (236) y, por último, pimienta (7 706 libras, en diferentes envases cuyo peso oscilaba entre 260 y 522 libras). Y los barcos turcos no iban menos cargados que los venecianos.¹⁴⁷

Después de esto, sobreviene una crisis bastante acusada durante los años de 1582-1583. En diciembre de 1582, una carta comercial de Alepo habla del pequeño volumen de negocios y lo calamitoso de los pocos que se hacían.¹⁴⁸ Sólo la

se mantenía sus posiciones. En julio de 1583 llegan a Venecia, vía Constantinopla, una serie de cartas no menos alarmantes. En Alepo, la situación era catastrófica; las cosas iban tan mal, que los capitales, en vez de fructiferar, se reembolsaban con una pérdida de 8%, y, según las últimas informaciones procedentes de Egipto, en Alejandría ocurría otro tanto.¹⁴⁹ El inglés Newberie escribe desde Bagdad, en julio de 1583: “Creo que jamás las telas, los *kerseys* y el estaño han estado aquí a un precio más bajo que el actual”.¹⁵⁰

Sin embargo, desde 1583 soplan otros aires. Un negociante marsellés escribe a su hermano, el 10 de abril de dicho año, que el precio de la pimienta está subiendo demasiado, “aunque hay en Alepo muchas especias”. Es incomprensible, añade, “y os aseguro que no hay un hábil mercader en todo el país que no se halle sumido en la confusión”.¹⁵¹ En cuanto a él, proyectaba irse a las Indias en compañía de un negociante veneciano, para arriesgar 2 000 escudos “de lo nuestro”. ¿Signo de crisis? En 1583, John Eldred describía Trípoli de Siria como el puerto más frecuentado por los comerciantes cristianos,¹⁵² y Alepo como muy populoso. Entre Bagdad y Alepo hay, nos dice, un enorme tránsito. A Basora, donde advierte la presencia de 25 hermosas galeras turcas, llegaban todos los meses muchos navíos de Ormuz, desplazando 40 a 60 toneladas, “cargados de mercaderías de las Indias, especias, drogas, índigo y tejidos de Calicut”. No entra en mayores detalles. Sin embargo, cuando John Eldred regresa a Alepo en el verano de 1584, se une a una caravana de 4 000 camellos, “cargada de especias y de otras ricas mercancías”. En Alejandría, hacia 1584, podían obtenerse “all sortes of spices”.¹⁵³ Según otra información, en 1587 partían anualmente de Sumatra muchos navíos hacia La Meca.¹⁵⁴ En 1586, la aduana de La Meca produjo 150 000 ducados (la mitad para el sultán, la otra mitad para el cherife de la ciudad); todos

los años llegaban al puerto de 40 a 50 grandes embarcaciones cargadas de especias. Aún más: a las maniobras portuguesas en el océano Índico, correspondió, después de 1590, un desarrollo de las plazas comerciales que escapan a su control. Así fue como se engrandeció la escala de Chaul, en detrimento de Diu y de Goa. Todos los mercaderes que traficaban con La Meca y Ormuz estaban establecidos allí por su cuenta, lo cual significaba, para las aduanas del rey de Portugal, una pérdida hasta de 150 000 *fardãos* por año.¹⁵⁵ Poseemos otro testimonio,¹⁵⁶ decisivo, de un padre agustino, fray Agostinho d’Azevedo, portugués, que regresa de las Indias por tierra y rinde su informe a Felipe II entre 1584 y 1587, según me indican los historiadores¹⁵⁷ que han descubierto este hermoso texto; la fecha podría ser también el año 1593, diría yo, por mi parte.¹⁵⁸ Pero no cabe duda de que este documento pertenece a las últimas décadas del siglo XVI, y tiene un valor extraordinario. Nos traza una imagen inolvidable de Ormuz, lugar abierto a todas las inmigraciones, a todos los negocios, a todos los contrabandos, los de venecianos, los de armenios, los de los propios turcos y los renegados portugueses, que nos asombra ver partir en gran número hacia Turquía y cuyo precioso conocimiento de las Indias sirve magníficamente al comercio de contrabando de todas clases: especias, perlas, ruibarbo, benjuí y madera de sándalo en un sentido, y en otro municiones y armas modernas. O *melhor da India* pasaba de este modo a Venecia, que, a cambio, pagaba sus compras con pacotilla, vidriería, espejos, perlas falsas y papeles pintados... ¡Y pensar que el piadoso agustino vio partir hacia Venecia, siempre dispuesta a entrar en relaciones con los turcos y con los heréticos ingleses, hasta 6 000 camellos cargados de tesoros, y que ante sus propios ojos zarparon de Alejandría cinco grandes navíos de venecianos! ¿Puede llegarse a la conclusión de que, tras las dificultades de los años posteriores a 1580,

especialmente ostensibles en el sector veneciano, sobrevino un periodo de bonanza?

En el sector de Levante, a finales de siglo, se restablece la ruta de Alepo, sin duda a causa de su corta extensión, de su carácter continental (la piratería arrasó el océano Índico después de 1590) y, sobre todo, a causa de la seda y de su creciente importancia para la economía europea. No hay una carta veneciana o marsellesa fechada en Alepo, Trípoli o Alejandreta, que no hable de las sedas,¹⁵⁹ las sedas locales de los alrededores de Trípoli o las maravillosas sedas de Persia, que llegaban a Alepo acompañadas por los habituales mercaderes armenios o tártaros. Durante muchos años, la guerra turco-persa (que terminó en 1590) perjudicó a Alepo. Es verdad que dicha guerra se desarrolló en el norte, alrededor del nudo de rutas de Tabriz, a lo largo de los caminos que, a ambos lados del Cáucaso, iban hacia el mar Caspio; pero llegó un momento en que descendió brutalmente hacia el sur, hasta Bagdad. En todo caso, desencadenó crisis monetarias en Turquía y en Persia, que forzosamente repercutieron sobre la plaza de Alepo.¹⁶⁰ Las dificultades para conseguir dinero habían aumentado, tanto que, en junio de 1586, se hizo necesario elevar de 1 a 1.5% en beneficio del *cottimo*, los derechos de aduana de las mercancías que llegaban de Siria a Venecia.¹⁶¹ A pesar de estas dificultades, el comercio se mantuvo en parte, como ya hemos dicho. Venecia, que en 1593 confiesa comerciar con Siria por valor de un millón en oro,¹⁶² alcanza la cifra de dos millones en 1596.¹⁶³ Las mercaderías principales, añade el informe consular, eran las sedas y las especias. Precisemos que la cifra de dos millones se refiere a las exportaciones: telas, sedas, juguetería y cristalería descargadas en los *suks* de Alepo; los cargamentos que se habían obtenido en el intercambio se embarcaron en cuatro o cinco navíos y aumentaron milagrosamente de precio al llegar a

Venecia. Después de 1593, los barcos ya no partían de Trípoli, sino de Alejandreta, a donde los venecianos habían cambiado su escala, seguidos por los demás navíos cristianos. La nueva escala no tenía los mismos inconvenientes que la antigua. Era más malsana, no cabe duda, pero estaba más próxima a Alepo. No obstante, la falta de almacenes para guardar las existencias de mercancías era un gran inconveniente, más para los venecianos (siempre fieles a su comercio *a baratto* y, por ello, cargados de pesados bagajes) que para los marseleses, que ordinariamente llevaban especias finas.¹⁶⁴ El auge del tráfico, esplendoroso en el caso de Venecia, no se debió, evidentemente, al cambio de ruta, sino, mejor dicho, a la paz turco-persa.

Quizá se debiera también, en parte, al término de la guerra turco-portuguesa, que de 1584 a 1589 fue mucho menos una guerra por la pimienta que por el oro de la costa africana del este, la *Contra Costa* de los portugueses. Le puso fin la derrota de la flota de Alí Bey en 1589.¹⁶⁵ Las Indias Orientales conocieron entonces una paz relativa sólo turbada por los príncipes indígenas y por los corsarios. Todo un servicio de informaciones, de relaciones directas entre España —mejor dicho, el gobierno portugués— y las Indias, pasaba por la gran organización de la embajada española en Venecia, lo que un documento llama “las nuevas de India por Tierra”.¹⁶⁶ Servían de intermediarios los judíos, los agentes de las casas comerciales, los factores de los Welser, por ejemplo,¹⁶⁷ o aquellos hermanos Bontempelli, Antonio y Hieronymo, que estaban al servicio del gran comerciante veneciano Agustín del Ponte.¹⁶⁸ Después de 1589, la cantinela de todas las noticias era la paz, la quietud de las Indias, y eso pese a la aparición de los corsarios malabares en el centro y en los bordes del océano.¹⁶⁹ Todo se alterará, pocos años después —a partir de 1596—, con la brutal invasión holandesa.

Otra causa determinante: si las viejas rutas de las especias tenían importancia, era porque el Atlántico se había convertido en una ruta difícil, si no imposible. Los corsarios ingleses rondaban en torno de las islas clave —las del Cabo Verde, las Canarias y las Azores—, y a veces llegaban hasta Santa Elena, donde a menudo recalaban los navíos que volvían de Indias para hacer aguada y cazar cabras monteses, para variar un poco la comida de la tripulación. Una crisis de transporte se cernía sobre el océano. Y a los barcos capturados por los corsarios se añadían los numerosos naufragios. Los barcos de las Indias, demasiado grandes y demasiado pesados, se habían convertido, con el alza de los precios, en objeto de lujo; de ahí que se hicieran economías en la calidad de las maderas utilizadas en su construcción y también en la calidad de las tripulaciones. Los buques llevaban siempre exceso de peso. Navegaban con velamen insuficiente y con gobernales carcomidos; igual que en el Mediterráneo, los navíos se carenaban a la italiana, es decir, sin sacar los elefantiásicos barcos a tierra. De ahí que, a lo largo de las activas rutas, se multiplicaran aquellas “tragedias del mar”, cuya larga lista, recogida por G. de Brito, marca la curva de la caída, bien pronto inexorable, de Portugal, después de 1580: entre 1582 y 1602 se perdieron por vías de agua u otros accidentes técnicos, a veces en plena bonanza, 38 naves de las Indias.¹⁷⁰ Lo cual, al precio en que estimamos las naves venecianas, representa una pérdida de 20 o más millones en oro.

Esas enormes pérdidas, los repetidos bloqueos de Lisboa (por ejemplo, el del invierno de 1597-1598) y las presas que por añadidura hacían los corsarios argelinos, dificultan el tráfico de la pimienta portuguesa. En Castilla la Nueva, entre 1595 y 1599, el precio de la pimienta casi se duplicó.¹⁷¹ Estas calamidades y alzas de precios contribuyeron a abrir las brechas en la retaguardia del viejo Mediterráneo. Una carta escrita por

unos mercaderes alemanes, el 17 de febrero de 1593, anunciaba que había llegado la *muda de Suez* con 30 000 cantares, “lo que significa [escribe un historiador] que el mercado de Alejandría proveía la misma cantidad de pimienta que Lisboa”.¹⁷²

Es cierto que el comercio de Levante era entonces muy activo; ya hemos citado los progresos de los venecianos. Esto se acusa claramente en 1586, al reducirse los impuestos del *cottimo* de 5 a 2%.¹⁷³ Tres años después, en 1599, se registró una baja; pero el comercio veneciano alcanza todavía la respetable cifra de un millón y medio en oro, y el volumen de operaciones de toda la cristiandad arroja cerca de tres millones, correspondiendo medio millón a los franceses o a los mercaderes que traficaban bajo la bandera de la flor de lis.¹⁷⁴ Ese mismo año, después de enconadas luchas, los venecianos obtuvieron en Egipto muchos privilegios, entre otros la libertad de cargar linos y cueros, y, encubierta bajo otras palabras, la libertad del contrabando de trigo en Damietta y en Roseta, providencia del abastecimiento de Candía.¹⁷⁵ En 1600, las 16 casas venecianas de Alepo enumeradas en el informe consular de 1593 estaban en continua actividad.¹⁷⁶ En 1603, el comercio veneciano aún era en la ciudad de un millón y medio oro.¹⁷⁷ En 1599 —un signo más—, policías de aduanas marseleses informaban de la llegada a Alejandreta de remesas de índigo, nuez moscada y clavo.

Concluyendo: en 1600, y en lo referente a la pimienta y las especias, el triunfo de la ruta oceánica dista mucho de ser completo. La lucha entre las dos rutas rivales duró más de un siglo, con sus altibajos en cada una de ellas, con sus crisis y sus periodos de florecimiento. Su desenlace se sale de los límites de las investigaciones de este libro, que no van más allá del año 1600, aproximadamente. Sería necesario precisar las fechas exactas y las circunstancias de la derrota del Mediterráneo. No estaba ya muy lejana cuando empezó el siglo XVII; pero aún no

se había consumado 100 años después de la fecha que oficialmente señalan la mayor parte de las historias generales como la de la muerte del viejo reino mediterráneo, destronado por el nuevo rey del mundo: el océano...

Explicaciones posibles

Lo que acabamos de decir no resuelve todos los problemas. Es incompleto y, como toda relación cronológica, tiende a confundir apariencias y realidades. Recientemente han aparecido tres o cuatro libros que nos facilitan la tarea de comprender lo que en realidad ocurrió en el Extremo Oriente,¹⁷⁸ es decir, en la otra punta del interminable camino de Indias. La capacidad y la falta de previsión de los portugueses en Insulindia, en las *islas de las drogas*, han desviado la corriente de las especias de lujo, que hasta entonces pasaba por Malaca. Los juncos javaneses establecen una corriente independiente, junto con las drogas de Insulindia y la pimienta de alta calidad de las islas de Java y Sumatra. Durante los últimos 20 años del siglo, estas corrientes, liberadas del control portugués, se centran en torno de Atjeh, en la isla de Sumatra, lugar de encuentro de los navíos musulmanes, que a continuación saldrán de allí rumbo al golfo Pérsico o al Mar Rojo. Incluso la canela fina que produce la isla de Ceilán ha de transportarse a Atjeh y una vez allí se carga en naves que harán las rutas del Mediterráneo. Esta fortuna de Atjeh, donde existirá una riquísima factoría turca a comienzos del siglo XVII, resulta más evidente si recordamos que, durante ese mismo periodo, las compras de especias de China, Indochina y de la India (aparte de la costa de Malabar) aumentan de modo considerable y reducen, en consecuencia, las posibles exportaciones de los portugueses por la ruta del cabo de Buena Esperanza. Esto no quiere decir que las exportaciones

portuguesas no fuesen importantes, incluso durante los primeros años del siglo XVII, pero sirve como explicación que justifica la continua prosperidad de la ruta mediterránea.

Pero lo dicho no nos autoriza a exclamar, al estilo de los matemáticos: ¡queda demostrado lo que se quería demostrar! Pues, de hecho, todas estas explicaciones que tan pacientemente hemos ido coleccionando, a saber: la ingenuidad de los portugueses; la sagacidad de los turcos; las guerras de Persia y las del Atlántico; la gran expansión del islam en Insulindia, y con él, la de un comercio de especias y pimienta; las dentelladas tremendas de las escuadras portuguesas a comienzos del siglo, o esa guerra turco-veneciana de 1570-1573, que a la vez promocionó a Marsella y animó la ruta secundaria entre Tabriz y Polonia, Leópolis y Danzig, todos estos *événements* de la guerra de la pimienta y las especias, tienden, de hecho, a oscurecer la visión de conjunto del problema, visible a escala mundial, de las minas de plata de América a las Molucas o a la punta oeste de la isla de Sumatra. Considerado en este contexto, ¿qué vemos?: En primer lugar, una circulación heteróclita, pero constante, de monedas de oro y plata moviéndose en dirección oeste a este, en el mismo sentido de la rotación de la tierra, arrastrando con ellas las más diversas mercancías que funcionan como una especie de moneda suplementaria, y poniendo en marcha, en sentido contrario, un múltiple movimiento de variadas mercancías y bienes preciosos. En este sistema circulatorio cerrado que riega el Mediterráneo en ambas direcciones, todo cambio produce sus repercusiones. Y, si entre 1550 y 1620 —fechas fijadas muy en líneas generales— la pimienta y las especias pasan por el Mediterráneo, ¿no será porque este mar ha sido durante muchos años el lugar de destino de la plata americana? Esta circunstancia fue el estímulo que puso el comercio en movimiento. En 1530, Piero Zen, un veneciano, hacía notar a los turcos, en Constantinopla, que

l'arzento va dove è il piper —la plata va donde hay pimienta —.¹⁷⁹ Pero la recíproca es igualmente cierta. En este contexto los detalles tienen su importancia; por eso los historiadores —a falta de cifras precisas— discutimos acerca de cuál pudo ser la fecha inicial del renacimiento del comercio de Levante. Hermann Kellenbenz propone la del año 1540; yo dije y repito ahora 1550, y Vitorino Magalhães Godinho está de acuerdo conmigo.¹⁸⁰ Pero, a decir verdad, ni unos ni otros podemos afirmar nada con certeza: nos limitamos a suponer... Tengo la impresión de que la fecha exacta resultaría evidente el día que pudiésemos saber con precisión cuándo la escasez crónica de numerario en el Mediterráneo de comienzos del siglo XVI ha dado paso a la relativa abundancia que existe durante su segunda mitad¹⁸¹ (y en algunas ocasiones, por ejemplo en 1583-1584, se produce tal abundancia que no se sabe dónde invertir el dinero). Yo creo que si miramos —pongo por ejemplo— la perspectiva desde el punto de vista veneciano, se puede fijar el momento de la transición entre 1545 y 1560: el 9 de junio de 1545¹⁸² los obreros de la *Zecca* están en paro forzoso porque llegan muy poco oro y plata a la ciudad. Para remediar su *grandissima povertá* y darles trabajo, se hace acuñar mil ducados en monedas muy pequeñas. En 1551¹⁸³ se ofrecen ciertas ventajas a aquellos que lleven oro a la *Zecca*: no tendrán que pagar el acostumbrado 3.5% de derechos de acuñación. En 1554¹⁸⁴ los que querían *cechini per navegar* son tan numerosos que se restablece el derecho de 3%. En 1561¹⁸⁵ hay tanta plata (no oro) almacenada en la *Zecca* que es imposible acuñarla en la forma de las pequeñas monedas al uso porque ello habría requerido más de un año de trabajo. Entonces se decide hacer lo que nunca se había hecho: acuñar monedas de plata de gran tamaño, *ducati d'argento*. Finalmente, en 1566, cualquier persona que desee acuñar oro en la *Zecca* ¡se ve obligada a someterse a toda una

serie de condiciones!¹⁸⁶ En resumen, sería preciso localizar el momento en que la plata americana, que, por ejemplo, afluye masivamente en Amberes a partir de 1550,¹⁸⁷ llega a la zona del Mediterráneo italiano en suficiente cantidad como para restablecer el tráfico con Levante. Las coincidencias tienen su valor: la crisis de los años de la década iniciada en 1580 por la que pasa Levante, corresponde, a mi entender, a una fluctuación a corto término de la coyuntura económica general, con una clara recesión en todo el Mediterráneo en el momento que la plata española bascula hacia el Atlántico, coincidiendo con la anexión de Portugal y la gran crisis de cereales que sufre entonces la Península.



19 y 20. Génova en el siglo XV. Encallejonada entre el mar y la montaña, la ciudad crece hacia arriba. Detalles del dibujo de Cristoforo Grassi, Veduta di Genova, 1485, Civico Museo Navale de Pegli (Génova).



21. *El arsenal de Venecia. (1500) Detalle del gran plano de Jaropo di Barbaro.*



Foto. B. N. P.

22. Constantinopla. Vista parcial de la ciudad desde el Cuerno de Oro (siglo XVI). B. N. París. C 4 093.



Foto: B. N. París.

23. El Cairo. Una representació discretament exacta. Nótese la orientación: arriba el este, abajo el oeste. Las pirámides están, pues, correctamente emplazadas. Según Giulio Balbino, De' disegni dell piu illustri città e fortezze del mondo. Venecia, 1569.

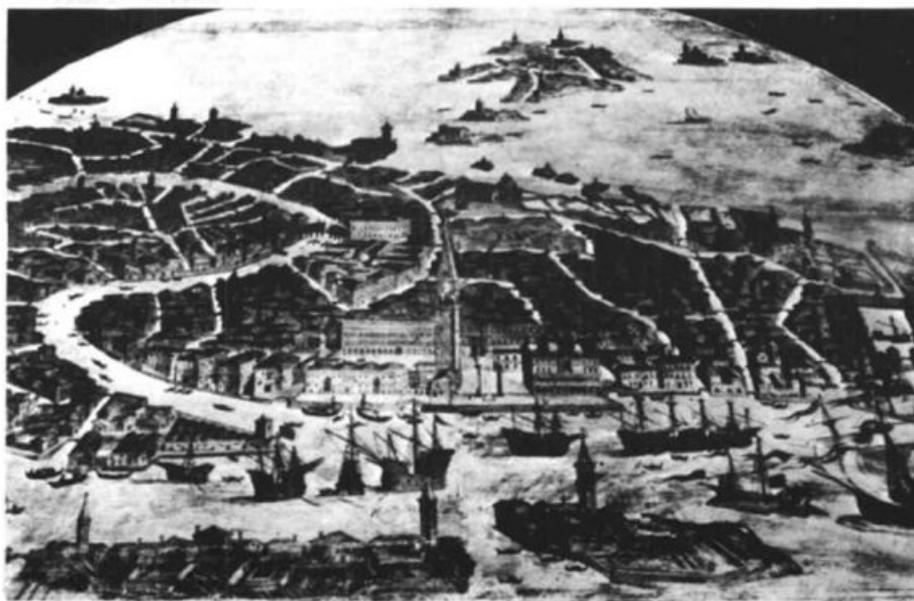


Foto: Más. Barcelona.

24. *Plano de Venecia (siglo XVI). Palacio de los marqueses de Santa Cruz, Ciudad Real. Nótese el puente de Rialto, todavía de madera en aquella época, el principio del Arsenal, la isla de San Jorge, la Giudecca y las Sattere.*

II. EQUILIBRIOS Y CRISIS EN EL COMERCIO DEL GRANO MEDITERRÁNEO

El Mediterráneo no ha vivido jamás bajo el signo de la superabundancia de granos: su escasez y la constante búsqueda del modo de remediarla le han obligado a desarrollar ciertas habilidades. Estudiar los problemas del trigo, por ejemplo, equivale a fijarse en una de las debilidades permanentes de la vida del Mediterráneo y, al mismo tiempo, a abarcar esa vida en todo su espesor. La pimienta y las especias dieron vida e impulso a un comercio de lujo, y al pensar en él acuden a nuestra mente los nombres de los grandes mercaderes del siglo XVI: los Affaitati, los Ximenes, los Malvenda, los Welser y los Fugger. El trigo, por su parte, no está rodeado de un nimbo tan brillante, pero fue objeto de un inmenso comercio: junto con algunos grandes intercambios, alimentaba toda una circulación de arterias y de arteriolas secundarias, que sería un error no tomar en cuenta.

La parte principal del suministro de trigo se llevaba a cabo en los propios lugares de su producción, en economía cerrada o, a lo sumo, a pequeñas distancias. Las ciudades crecían a la sombra de los graneros que estaban a sus puertas. Sólo las grandes ciudades se podían permitir el lujo de importar de lejos una mercancía tan ponderosa.

Los cereales

Advirtamos que esos tráficos —tanto si son a corta como a larga

distancia— no se reducían al trigo candeal o a los trigos de gran calidad, los que en Sicilia se llamaban *grani forti* o *grani di Roccella*,¹⁸⁸ trigos especialmente densos. En Florencia se distinguían tres calidades: *cima delle cime*, *mezzano* y *debole*. El grano *di cima* no tenía impureza alguna y pesaba 52 libras por *stajo*, o sea 72.50 kilogramos por hectolitro. El precio, según la categoría, era de 7, 6 y 5 libras el *stajo*, según la tarifa de 1590.¹⁸⁹ Los *deboli* eran trigos débiles del Levante —de ordinario bastante malos—, de los Abruzos¹⁹⁰ o del ducado de Urbino, un poco mejores, aunque la propia Venecia no los usaba; o el trigo que se producía en España y en otras partes en tierras de regadío, agotadas de tanto rendir.

Al lado del trigo, los otros cereales eran pan cotidiano en las mesas mediterráneas; sobre todo, la cebada y el mijo. En 1550 llegaron de la Apulia a Nápoles 10 navíos cargados de cebada y de trigo.¹⁹¹ Verona se quejaba en 1559 de una cosecha desastrosa de mijo,¹⁹² y proponía vender el que guardaba en reserva a un ducado el *staro* veneciano. En 1562, a causa de una terrible sequía, se produjo otra cosecha mala; se perdió todo “el mijo, y otros menudos con que se mantiene la pobre gente”, explicaba el embajador español.¹⁹³ En los pueblos de Zante sólo se comía pan negro hecho con cebada.¹⁹⁴ Philippe de Canaye comprobó que cerca de Troya, en el Asia Menor, en las poblaciones turcas, se comía pan de avena, a falta de trigo,¹⁹⁵ lo cual, por otra parte, dada la rareza de la avena en el Mediterráneo, era también un lujo. En Córcega, el sustitutivo era el pan de castañas, que la gente llamaba pan de árbol. El arroz, que en el Oriente, lo mismo que en la llanura del Po y en Valencia, ocupaba el lugar que conocemos, era un sustitutivo ocasional. Las legumbres secas, los garbanzos de la intendencia española, o las habas, en especial las de Egipto, de que con tanta frecuencia hablan los documentos de la época, eran

considerados también, en el siglo XVI, como un pan de socorro. Alonso de Pimentel, el nuevo capitán de La Goleta, al recibir una cantidad de trigo y de cebada, se lamenta: “¡Qué lástima que no nos hayan mandado garbanzos!”¹⁹⁶

No todo el trigo es, pues, igual, y muchas cosas pueden colegirse del plural *los panes*, que con tanta frecuencia figura en los documentos españoles. Había un pan para los pobres y otro para los ricos, y sólo este último era de trigo candeal. En Lisboa, el trigo nórdico, cuando es para los ricos, se selecciona cuidadosamente y se le quitan las piedras y otras impurezas, faena de la cual se ocupan las mujeres de Lisboa, a las puertas de sus casas.¹⁹⁷

Algunas reglas del comercio de granos

Los historiadores acostumbramos a abordar el complicado juego de los mercaderes de granos partiendo de pequeños detalles: una determinada compra, el abastecimiento de cierta ciudad, una especulación aislada o un libro de cuentas particular. Y todo se confabula para hacer el juego aleatorio: la incertidumbre de las cosechas; las vigilancias de los Estados, en especial las de las ciudades; las especulaciones de los mercaderes, incluidos los más humildes revendedores; la enormidad de las sumas puestas en juego; el riesgo de perder toda la carga, si los marineros son poco escrupulosos... Y eso sin contar los innumerables intermediarios. Y, para complicar más las cosas, esta profesión no se ejerce sola, sino asociada a otras actividades comerciales.

Los registros de Jacopo y Bardo Corsi nos revelan a estos grandes mercaderes florentinos preocupados lo mismo por adelantar dinero a Galilea que por revender a crédito pimienta y sedería, o por concertar en Palermo importantes operaciones de

trigo para el gran duque de Toscana. Bartolomeo Corsini, que había trabajado bajo sus órdenes, hace el balance de las operaciones terminadas y pendientes. Por una serie de compras efectuada en 1595, los florentinos adeudaban 11 766 ducados, 9.4. Habían negociado nuevos contratos en 1595, para la compra de 3 500 salmas de trigo en Palermo, a embarcar en los *caricatori* de Girgenti en dos naves ragusinas. Los gastos ascendían a 10 085 ducados, 12.12, o sea un poco menos de tres ducados por salma de trigo, puesto en Liorna. Sigue una serie de cuentas no menos interesante, referentes a 2 000, 7 000 y 6 000 salmas de trigo, almacenadas en diversos *caricatori* y listas para el embarque, y diversos detalles financieros relacionados con los reglamentos y los cambios, aparte de varias cuentas “deudoras” y “acreedoras”.¹⁹⁸

Se comprendería mejor las especulaciones sobre el trigo, si se pudiera desentrañar el sentido de operaciones como las que explica el agente de los Corsi en 1598. Por razones no precisadas, una nave cargada de cereales pertenecientes a los Corsi descargó en Mesina 3 700 salmas, una hermosa cantidad, a la que se trataba de encontrar salida. Este trigo procedía de compras efectuadas en 1595, y se corría el riesgo no sólo de no poder amasarlo como pan, sino de que tampoco sirviera para fabricar galletas y de que hubiera que dárselo a las gallinas. Se vendió, entonces, una parte de este trigo a crédito y el resto transformado en galletas, de difícil venta. De 2 500 cantares, se cargaron en junio 564; en agosto, 620 en las galeras toscanas, y aún quedaban 1 316 en almacén... Los precios bajan paulatinamente, de 37 taris a 30 y a 16;¹⁹⁹ el agente se queja de la mala fe de los compradores y de los panaderos encargados de fabricar las galletas.²⁰⁰ Pone el grito en el cielo. Pero los napolitanos, que en tiempos de Osuna habían asesinado a un acaparador de trigo —o acusado de serlo—, un tal Starace,²⁰¹

no tenían, al parecer, la misma opinión acerca de los negociantes en grano.

De todas las codicias y atenciones que concita el trigo, no es la menor la de los gobernantes. Todos los Estados intervienen en esto, aun los pequeños, como el ducado de Saboya y la Transilvania. Dice el historiador Bianchini que el trigo estaba rodeado de más vigilancia y espionaje que las causas de la Inquisición. Sobraban razones para ello. Lo mismo que con respecto a la sal, la avidez del fisco en lo concerniente al trigo era insaciable. Además, el comercio del trigo abría la puerta a una serie de favores y de gracias. Era una palanca de mando y un medio de presión; una manera de pagar servicios y de conferir privilegios. Recordemos aquel cónsul de la nación española en Venecia, llamado Tomás Cornoza, que, al decir de un experto, cumplía muy bien su cometido, y a quien los documentos portugueses nos presentan como un instrumento al servicio del rey-mercader de Lisboa pidiendo como recompensa, en 1573, una franquicia para llevar trigo de Piamonte a Grisón, a través del Estado de Milán. Era sólo un pequeño favor entre la muchedumbre de los que se otorgaban.²⁰² En Sicilia, las gratificaciones a base de trigo eran cosa aceptada.²⁰³ Un recuento de las *tratas* de 1578 revela que J. A. Doria gozaba de “6 000 tratte”, es decir, del derecho de exportar 6 000 salmas de trigo siciliano, lo que representaba, a razón de dos escudos la trata, una renta de 12 000 escudos,²⁰⁴ además de las 4 500 salmas que se le habían concedido solamente en 1566.²⁰⁵ Para el abastecimiento de las plazas fuertes de Niza y de Villafranca, donde había guarniciones españolas y galeras saboyanas al servicio de España, el duque de Saboya solicitó de Felipe II, en 1566, una “tratta perpetua” de 6 000 salmas de trigo siciliano,²⁰⁶ el rey se dignó otorgarle una trata de 1 500 salmas por una sola vez. Sabemos —aunque sin mucha precisión— que

Emanuel Filiberto traficó con el trigo siciliano supuestamente destinado a los españoles y que se le había confiado.²⁰⁷ Política idéntica sigue el “señor de Mónaco”, Carlo Grimaldi, quien se beneficiaba desde hacía mucho tiempo con una trata de 6 000 salmas en Sicilia. Una carta de Felipe II, fechada el 13 de octubre de 1584, le retira esta gracia porque, en vez de servirse de sus licencias para aprovisionar Mónaco, las había vendido, burlando el impuesto siciliano.²⁰⁸ Los mismos turbios manejos ocurrían en otras partes: con motivo de una autorización para exportar otorgada en 1562 a los ragusinos, por 1 600 salmas aproximadamente, a embarcar en Valona, nos enteramos de que era éste un dominio particular de la Sultana Madre.²⁰⁹

Pequeños detalles, sin duda, y pequeña historia. Pero nada vinculaba tan estrechamente los gobiernos con el tráfico de trigo—sin que ello diera nunca como resultado el simplificar este tráfico, ni en Turquía ni en la cristiandad—, como el hecho de que las “tratas” de exportación fuesen, en manos de los gobiernos, una fuente de rentas y una moneda de pago. Y la vigilancia de los Estados era cosa de nada en comparación con la obsesiva vigilancia de las ciudades.²¹⁰

Si se pensaba tanto en el trigo, era, naturalmente, porque escaseaba: las cosechas mediterráneas rondaban generalmente las cotas de la insuficiencia. Los cultivos de alto rendimiento, como la viticultura, y la ganadería, hacían una constante competencia a los cereales.²¹¹ Primera razón, que no era, sin embargo, la única. El trigo, en el Mediterráneo, era un cultivo extensivo; requería grandes superficies para rendimientos que no siempre eran elevados, tanto más cuanto que no se podía sembrar el mismo terreno todos los años. En Sicilia la regla era el cultivo bienal (trigo y barbecho),²¹² y otro tanto ocurría en la región de la *Tavogliere* de la Apulia.²¹³ En España, el ideal era el suelo de tres *hojas*, con cultivo alterno cada dos años. Hay que añadir que

las prácticas del cultivo de secano exigían labores superpuestas, unas profundas y otras superficiales, que suplían las escasas lluvias.²¹⁴ Finalmente, todas las medidas gubernamentales para gravar el trigo con impuestos y reglamentar las ventas abrumaban a los campesinos, a quienes no quedaba más recurso que gemir o, en España, dejarse arrastrar a la vida del muletero o a la aventura americana.

Añadamos el drama de las inundaciones de invierno y el drama de las sequías estivales, que no lograban conjurar ni las fanáticas procesiones.²¹⁵ El resultado más tangible era una extraordinaria variación en los precios, que oscilaban al conjuro de la menor noticia. Solamente al llegar el siglo XVII se buscó una explicación para comprender el mecanismo de esas variaciones, y pocos libros son más esclarecedores sobre este punto que uno anónimo (tal vez de Sestrini) que apareció en Florencia en 1793.²¹⁶ Este libro abunda en inteligentes reflexiones sobre la disparidad de los precios del trigo entre las distintas regiones del Mediterráneo, y se pone de manifiesto que lo mismo entonces que en el siglo XVI había una marcada diferencia entre el Oriente, con su pan barato, y el Occidente, donde el pan era caro. Explica también cómo una mala cosecha en tal o cual punto crea una zona de trigo caro, con la particularidad de que los precios se elevan más en la periferia que en el centro.²¹⁷ Así ocurría ya en el siglo XVI. Tan pronto se burruntaba la escasez en alguna zona, los mercaderes caían sobre ella con sus barcos y liquidaban sus existencias. El resultado era que los precios, muchas veces lejos de la zona de escasez, se elevaban, como consecuencia de esta marejada. Pero acontecía también que la afluencia de navíos en el país de la carestía y el aflujo de granos hicieran bajar allí los precios... Curioso esquema para un curso de economía política.

Fue lo que sucedió en Constantinopla en 1561, año por lo

demás bastante malo para todo el mar; en Portugal, donde la primavera había sido de una “inusitada sequía”;²¹⁸ en España, donde la cosecha fue catastrófica,²¹⁹ y en Sicilia, donde el precio de la salma después de la cosecha subió a 2½ ducados.²²⁰ En el Oriente, la situación fue menos mala, aunque desde la primavera cundió cierta inquietud.²²¹ Se obligó a una nave veneciana, la *Colomba*, a cambiar de rumbo en Nicomedia para llevar trigo desde allí a la capital.²²² Otras cuatro naves, también venecianas, que cargaban trigo en Volo, fueron capturadas por las galeras de la guardia de Salónica y enviadas a Constantinopla.²²³ Pero la afluencia en masa de naves a ese centro de atracción pronto compensó el déficit y los precios bajaron: el “chilo” (que equivale a la novena parte de una salma) descendió a 17½ aspros, o sea, según la proporción de 1 ducado = 60 aspros, a poco menos de tres ducados.²²⁴ Al año siguiente el precio del trigo bajó, en los puertos griegos, a 12 aspros el “chilo”, es decir, a menos de dos ducados la salma.

Otro ejemplo: en 1578, una tremenda escasez asoló España. El virrey de Sicilia, Marco Antonio Colonna, procuró despachar lo más rápidamente posible navíos de socorro. Mercaderes que disponen de 24 000 salmas se comprometen a llevar a España 6 000; en cuanto al resto, no quieren aventurarse demasiado, “[...] diciendo que acontece muchas vezes concurrir todos a donde piensan que hay ganancia y resultar desto grande abundancia de trigo” (Marcantonio Colonna a S.M., Mesina, 23 de agosto de 1578) y otras catástrofes comerciales.²²⁵ Es el caso que contemplaba en 1584 el redactor del informe que hemos citado. Ponía muy en guardia a las autoridades gubernamentales que iban a encargarse del transporte, contra el riesgo que corrían, si los mercaderes se precipitaban hacia España, atraídos por el “olor de la ganancia”.²²⁶

La gran catástrofe, para un mercader, era que el navío fletado por él hacia el país en que existían dificultades de aprovisionamiento cayera en poder de cualesquiera de las ciudades por donde pasaba y que siempre imponían su precio —naturalmente mucho más bajo—. Fácilmente comprendemos el furor de aquellos negociantes genoveses cuyo navío, cargado de trigo en la Apulia, navegaba en 1578 hacia los precios *altissimi* de España cuando fue secuestrado por la República de Génova.²²⁷

En teoría, el juego del mercader es fácil de comprender: consistía en conocer cuándo el año era bueno o malo, y mejor aún (porque en aquella época los granos se conservaban mal y no podían almacenarse mucho tiempo), en cuál región se esperaba una buena cosecha, y en cuál otra, una cosecha mala, para saber dónde y cuándo podían comprarse los excedentes de trigo. De este modo, las corrientes de intercambio variaban y se invertían según el capricho de las cosechas. Todo podía verse y todo se vio, en efecto, en materia de comercio de granos, durante el siglo XVI. No había una región costera o próxima a las costas, ni un puerto que un buen día no ofreciera un excedente de cereales. Basta remontarse al siglo XV para descubrir que Corfú exportaba en aquel tiempo *formento grosso*,²²⁸ y a la primera mitad del XVI para ver a Chipre mandando trigo y, sobre todo, cebada a Venecia.²²⁹ En 1570, el trigo turco de los alrededores afluyó a Spalato, que lo dejó partir hacia Venecia en el momento en que se apercibió de los armamentos del turco,²³⁰ y, comprendiendo bruscamente el error cometido, retuvo todo el trigo que aún quedaba dentro de sus muros. Algunos años producíanse sorprendentes anomalías: en 1555, envíos de trigo español a Roma,²³¹ y en 1564, envíos de trigo andaluz a Génova, con una autorización del Rey Católico²³² otorgada en buena y debida forma; o el caso de

Castilla, que abrió sus compuertas en 1571.²³³ En 1587, el rey de Cerdeña se felicitó de sus hazañas: 4 000 salmas de trigo habían sido enviadas a Génova durante su gobierno.²³⁴ Todo era posible... Hasta que Orán se convirtiera en puerta de salida del trigo africano,²³⁵ Diego Suárez nos lo explica: alrededor del presidio de Orán el trigo indígena valía a menudo cuatro o cinco veces menos que el de España.²³⁶ El beneficio era apreciable, con tal de que hubiera trigo..., lo que no siempre ocurría, por cierto.²³⁷ También Argel se encontraba alternativamente riquísimo o muy pobre, según las cosechas.²³⁸

Desgraciadamente, los graneros atestados no siempre bastaban para colmar las lagunas producidas por épocas de escasez tan frecuentes como violentas y homicidas. En 1554 hubo una “horribilissima in tutta Italia”,²³⁹ y cuando llegó la ayuda del extranjero ya habían muerto decenas de miles de personas, y el trigo de Florencia alcanzaba el precio de ocho liras el stagio.²⁴⁰

El comercio del trigo, vinculado a las rutas marítimas

El trigo es una mercancía ideal para el transporte, pero tiene el gran inconveniente de ser muy pesada. No obstante ser tan preciosa, soporta mal los grandes gastos de transporte que impone. Por las rutas terrestres, salvo, claro está, en caso de escasez o de un alza extrema de los precios, el trigo sólo hace trayectos cortos.

He aquí, por ejemplo, un proyecto bien estudiado sobre el envío de granos de Italia a España, en 1584.²⁴¹ El embarque se llevaría a cabo en los presidios de Toscana, Orbitello y Talamone o “Puerto Hércules”. Las compras (70 000 fanegas,

medida castellana) haríanse en Corneto y Toscanella, en territorio pontificio; en Grossetto y en la marisma sienesa, que dependían del gran duque de Toscana; en Castro y Montalto, posesiones del duque de Parma. O sea, a 15, 25 y 30 millas, respectivamente, tierra adentro. Consecuencia: al precio de compra, es decir, 10 reales de España la fanega, había que añadir, en concepto de transporte por vía terrestre hasta el puerto de embarque, tres escudos por *mogio*, o sea tres reales por fanega. De modo que el precio de ese trigo aumentaba en 30% después de un viaje relativamente corto. Son explicables las reflexiones del virrey de Nápoles a propósito del proyecto español de 1560 de hacer transitable el camino que iba de Apulia a Nápoles. El 29 de julio de 1562 escribía, no sin cierto humorismo, tal vez involuntario: "... ni quiero tractar en lo que toca a abrir los caminos para poder por ellos acarrear la victualla a esta ciudad, a lo cual se atiende con toda la diligencia possible, pero diré bien que hecho la queta de lo que costará la conducta del trigo que aquí se podrá acarrear desde Pulla, será tan caro que pocas personas emprenderán el traerlo".²⁴² No; el trigo no podía circular de una a otra parte de la península italiana por la vía terrestre. El grano pasaba, a veces, por la ruta napolitana; pero nada nos indica que hiciera todo el camino entre el Adriático y el Tirreno. Es poco probable que así fuera, puesto que, en torno de Florencia, y solamente dentro de un círculo de cuatro a 13 millas alrededor de la ciudad, los gastos de transporte bastaron para subir el precio del trigo en 4.24% en 1570, y en 3.35% en 1600²⁴³ (lo que parece indicar que el precio de la mercancía propiamente dicha aumentó más que el del transporte terrestre; aunque sería arriesgado deducir de este ejemplo puntos de vista generales, que desmentirían otros porcentajes obtenidos en la misma Florencia). En enero de 1559 se renunció a enviar hasta Málaga la cebada de las aldeas de Santa Ella y de la Rambla, porque el precio del transporte por

carro valía tanto como la cebada misma, vendida en la ciudad...²⁴⁴

El secretario veneciano Marco Ottobon,²⁴⁵ que viaja por Polonia durante el invierno de 1590-1591, se informa en camino, tanto en Innsbruck como en Viena, de los eventuales precios del grano en Cracovia o Hungría, y luego calcula, para los *Provveditori alle Biave*, a cuánto habría ascendido el precio de un *staiò* en el momento de su llegada a Venecia. Para obtener los resultados hubo de convertir monedas y medidas, sin olvidar, además, las correspondientes tasas y comisiones. La conclusión a la que llega es que, en la mayoría de los casos, la operación resultaba imposible. Comprado en Cracovia, el equivalente de un *staiò* veneciano cuesta ocho *lire* venecianas. El transporte entre Cracovia y Viena asciende a siete *lire* y 12 *soldi*; de Viena a Villach, siete *lire* 10; de Villach a Venzon, tres *lire*; de Venzon a Porto Gruaro, una *lire* cuatro; de Porto Gruaro (en barca) a Venecia, tres *soldi*. A esto hay que añadir las tasas y comisiones y el precio de los sacos o toneles. Total: 30 *lire* 19 *soldi*. Treinta y una *lire* en números redondos: en el curso del viaje la mercancía ha cuadruplicado su precio. El costo de los transportes es el factor singular más importante que origina variaciones en el precio del trigo comercializado.²⁴⁶ Se comprende sin dificultad que las rutas predilectas del trigo hayan sido las del agua. La expansión del trigo de Borgoña hacia el sur no hubiese sido posible a no ser gracias a la ruta del Ródano. Los cereales extranjeros, necesariamente costosos, se enviaban a Florencia subiendo por el Arno lo más posible, hasta Signa, verdadero puerto fluvial de la capital.²⁴⁷ La riqueza del territorio de Lentini (Leontino), en Sicilia, procedía de sus recursos agrícolas, pero también de una suerte suplementaria: no estaba demasiado lejos de la costa, y su *fiume grande*, el San Leonardo, era navegable hasta unas cuantas leguas de la ciudad; por lo menos,

antes de 1483.²⁴⁸

El transporte por mar era también relativamente barato. En el ejemplo que hemos puesto más arriba, del trigo italiano que se intentaba transportar a España, el precio de compra de la fanega ascendía a 10 reales de Castilla, los fletes por mar a tres reales, la tasa de exportación a cinco reales, y el transporte en una buena nave ragusina a 3½ reales solamente. Es verdad que había que añadir los gastos de un seguro bastante alto, en vista de la época avanzada del año (9% *ad valorem*), o sea 30 maravedís más por fanega de trigo. El precio del transporte marítimo se elevaba, así, a unos cuatro reales la fanega, y el precio de ésta, en Alicante o Cartagena, a 22 reales y tres maravedís (el real se calculaba a 54 maravedís). En el desplazamiento del trigo, el transporte marítimo costaba menos, relativamente, que todas las demás operaciones: carretas, transporte en acémilas o autorización para exportar. Tanto más cuanto que en este precio no se tiene muy en cuenta la distancia exacta: es el mismo para los envíos a Italia o a Valencia y ya partiera el cargamento de Sicilia o de Toscana. Los capitanes de los navíos estimaban que para ir a España era más ventajoso cruzar el “golfo”, partiendo de Sicilia, que atravesarlo por el norte a la altura de los presidios de Toscana; zarpar de Sicilia, según declaraban, era “tener el golfo, más lançado”, estar en mejor posición para “engolfarse”.

Es, por tanto, la parte interior del mundo mediterráneo, alcanzada fácilmente por la vía marítima, la que puede permitirse el lujo de un gran comercio de granos. Comprobación que bastaría para explicar que solamente las ciudades que se hallan en comunicación directa con el mar pueden crecer (a excepción de ciertas ciudades privilegiadas, como Milán). Si las islas del Mediterráneo podían dedicarse tan a menudo a un monocultivo rico, que lo invadía todo, era

porque contaban con el mar, por el que les llegaban los navíos cargados de grano. Pasaban constantemente por dificultades alimenticias, pero con la misma frecuencia restablecían el equilibrio de su vida, importando trigo. Ritmo peligroso, que sólo el mar autorizaba o provocaba. Por agua, el trigo seguía rumbos inverosímiles. En Valencia, España;²⁴⁹ en Génova o en Roma, se amasaba harina con el trigo de Egipto o del mar Egeo. En enero de 1572, el obispo de Dax escribió a Carlos IX, desde Ragusa: “En esta ciudad no se come un solo grano de trigo que no haya habido que ir a buscar a quinientas millas de aquí”.²⁵⁰ Verdad mucho más vieja que el siglo XVI. Lo mismo viajaba el trigo aragonés por el Ebro, y luego, más allá de Tortosa, siguiendo la larga diagonal del mar, iba a socorrer la extrema penuria de los habitantes de Siria.²⁵¹

Puertos y países exportadores de granos

Todos los mercados del comercio de granos, sin excepción, estaban situados a orillas del mar o de los cursos de agua. Tal es el caso de los pequeños puertos cuyas barcas convergen en Liorna: Grossetto, Montalto, Corneta,²⁵² o el de las abras de los Abruzos, donde una policía de seguridad vigilaba el activo tráfico hacia Venecia: Grottammare, Senigallia.²⁵³ Y, con mayor razón, el de los grandes mercados: los de las llanuras danubianas, comunicadas por el gran río con el Mar Negro (un aviso de Levante que llegó a Venecia en diciembre de 1575²⁵⁴ indica que el trigo suministrado por Valaquia y Bogdiana, por orden de los turcos, debía transformarse en galletas y depositarse después en las márgenes del Danubio, donde sería inspeccionado); los del mar Egeo, vinculados a las grandes regiones del litoral productoras de trigo, como lo indica el emplazamiento de las

escalas frecuentadas: la de Gallipoli, vinculada a Tracia; la de Patmos, cerca de la costa de Asia; la de Salónica, a la entrada de Macedonia,²⁵⁵ y más aún la de Volo, gran centro abastecedor de los compradores del Poniente, que exportaba el trigo de la llanura tesálica.²⁵⁶ En Egipto, el Nilo —igual que el Danubio— arrojaba hacia el mar enormes masas de trigo y de arroz, habas y garbanzos. En el Occidente, la geografía condicionaba el progreso de los grandes mercados exportadores: Apulia y Sicilia; esta última isla era el típico gran mercado, una especie de Canadá o Argentina, tal vez más bien un Canadá del siglo XVI.

El caso de Sicilia merece, por ello, nuestro interés. Tiene, además, la ventaja de ser más claro que cualquier otro. Para los virreyes españoles, administrar, gobernar Sicilia, era, ante todo, ocuparse de la exportación del trigo. No hay una sola de sus cartas oficiales que no hable de las cosechas, de los precios, de las licencias de exportación, de las compras hechas por mediación de los negociantes extranjeros establecidos en Palermo, donde también vivían los señores sicilianos, enriquecidos por la gran producción triguera de la isla.²⁵⁷ Este papel esencial de abastecedor correspondió a Sicilia en la cuenca occidental durante siglos, desde la Antigüedad, desde siempre y sin interrupción, aunque con sus altibajos. El contrato firmado por Génova en 1261 con el rey de Sicilia Manfredo, para la exportación de 10 000 salmas anuales (20 000 quintales), podría confundirse con un contrato del siglo XVI, si la cifra fuese más elevada.²⁵⁸ Todo el Occidente soñaba con el trigo de Sicilia, y más que nadie, la vecina costa berberisca. Cuenta León el Africano que los árabes daban a sus hijos en prenda para obtener trigo siciliano.²⁵⁹ Tan pronto los cristianos recuperaron Trípoli, se preocuparon en Sicilia de los impuestos que debería pagar el trigo destinado a África: sólo gozarían de exención las 2 500 salmas destinadas a la fortaleza.²⁶⁰

Desde la época de Fernando el Católico estaba establecida la lista de los *caricatori*, o sea los embarcaderos de grano de la isla: Solunto, Termini, Roccella, Catania, Bruca, Terranova, Licata, Girgenti, Siciliano, Mazzara, Castellammare. Un recuento de las exportaciones de 1532²⁶¹ revela la primacía del sur siciliano y de sus colinas terciarias. La exportación oficial, en ese año de 1532, ascendió a casi 260 000 salmas, o sea 520 000 quintales de trigo, cantidad cuatro veces superior a la que se requería para abastecer Génova, según un cálculo de 1577.²⁶² Génova importaba anualmente de 60 000 a 70 000 salmas de trigo siciliano.²⁶³ Pero desde hacía siglos no había ciudad en el oeste mediterráneo donde no se comiera el excelente grano isleño.

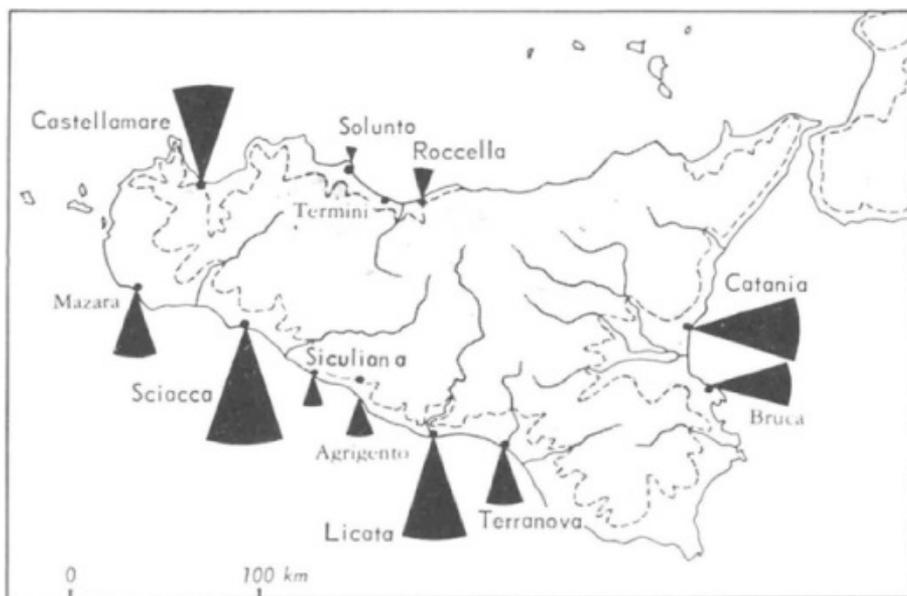


FIGURA 49. Los *caricatori sicilianos* en 1532.

Según L. Bianchini, *op. cit.*, I, p. 241.

Los puertos exportadores de trigo corresponden a las llanuras y colinas de la isla. Salvo Castellammare, no había ningún puerto exportador en la costa norte, éstos se encontraban a lo largo de la costa sur. Sciocco detentaba el récord de exportaciones (40 000 *salme* exportadas, de un total de 260 000, es decir, 520 000 quintales actuales).

Este viejo mercado de trigo estaba muy bien organizado. Comercialmente, se concentra en Palermo, que, aunque no

participaba en los cargamentos ni en los transportes, era el lugar donde se trataba todo lo relacionado con el “*negozio frumentario*”,²⁶⁴ sin duda porque allí vivían los propietarios vendedores del grano, y, además, porque los agentes de los grandes mercados de Florencia y de Génova necesitaban estar cerca del virrey (quien residía tan pronto en Mesina como en Palermo), o, en todo caso cerca de sus oficinas y del *portolano*, funcionario que complicaba aún más el papeleo y las diligencias y gestiones necesarias para conseguir las *tratas*, las preciosas licencias de exportación. Licencias que, naturalmente, no eran gratuitas; su precio variaba según los baremos de una escala móvil, que Mario Siri²⁶⁵ ha reconstruido en el siguiente cuadro, tomado de su libro.

ESCALA MÓVIL SICILIANA PARA LA EXPORTACIÓN	
(Según Mario Siri)	
<i>Precio por salma</i>	<i>Impuesto por salma</i>
18 a 22 tari	6 tari
22 a 26 "	10 "
26 a 30 "	12 "
Más de 30 tari	16 "

Estos gravámenes aumentaban considerablemente los precios del trigo siciliano. ¿Fue ésta, acaso, una de las razones de que, hacia 1550,²⁶⁶ sobreviniera la fortuna del trigo del Levante, que era más barato, según Bianchini, historiador del XIX? ¿Se debió a ello la ruina de la flota siciliana de transporte de grano? ¿O bien, como parece más probable, coincidió esta ruina con el papel cada vez más importante que desempeñaban los pesados barcos de carga venecianos y ragusinos, especialmente capaces de transportar el trigo por millones de salmas? En 1573, los navíos que cargaban en Sicilia por cuenta de Venecia transportaron 4 000, 4 000, 4 000, 2 500, 2 000, 1 800, 1 500, 1 000 y 1 000 salmas, respectivamente.²⁶⁷ Había nacido una flota,

especializada en el transporte de productos pesados, como trigo, sal y lana, y que venía a completar el equipo, curiosamente perfeccionado, hasta en los más nimios detalles, del mercado siciliano. Este último poseía también grandes almacenes en los *caricatori* (*elevadores*, diríamos hoy), que, además, funcionaban como almacenes de depósito, con certificados que se entregaban al depositante. Aún no se ha escrito la historia de la *cedola*, el recibo que se daba al propietario deseoso de no vender inmediatamente su trigo, y que, sin embargo, necesitaba obtener un adelanto en dinero. ¿A quién vendía *cedola* en caso de necesidad?

Todo tiene, como se ve, un curioso tinte moderno; pero, para juzgarlo, sería preciso conocer mejor esos almacenes, sus escrituras y documentos, y los proveedores de fondos o “capitalistas” que aceptaban las *cedole*, cosas todas que no aclara suficientemente el viejo libro de Bianchini.²⁶⁸ También haría falta conocer mejor este sistema administrativo y capitalista que comprende tanto la producción como la comercialización del grano, sistema que deja ambos procesos en manos de quienes controlan los movimientos monetarios. Si bajan los precios del trigo, los campesinos (a quienes, cosa curiosa hoy, se designaba con el nombre de *borghesi*, es decir, personas del burgo) no podían pagar a sus acreedores y habían de vender sus bueyes e incluso irse de sus tierras. En efecto, los campesinos pedían dinero al comenzar el año para comprar las simientes, los animales que habían de tirar del arado, y, también, para probar fortuna roturando tierras nuevas. “Incluso los mismos señores y los caballeros [dice un informe español de comienzos del siglo XVII] piden dinero con las mismas intenciones, dispuestos a rembolsarlo en trigo, y si no lo pueden pagar, se les cargan intereses muy altos, en cuyo caso se apresuran a ir a ver al virrey y pedirle que se les conceda una atenuación de dichos intereses,

y algunas veces obtienen lo pedido...”²⁶⁹ Esta es la situación, campesina y señorial, que impera en Castilla, en torno de Valladolid, a comienzos del siglo XVII.²⁷⁰ Tenemos, además, la impresión de que, a la par, con el transcurrir del siglo XVI, este sistema caminaba hacia su destrucción. Extrañas especulaciones se urdían, en efecto, en torno de las cédulas o certificados de depósito. Se pusieron en circulación falsos documentos con la complicidad de los *magazinieri*: se vendía, de este modo, trigo inexistente, y en el momento de entregarlo, pretextábase averías y robos en los *caricatori*. Varios almacenes quebraron. En vano el gobierno trataba de restaurar la fe del público, amenazando con la pena de galeras a los contraventores, exigiendo registros locales, prohibiendo las compras y ventas anticipadas de granos y los contratos usurarios, llamados *alla voce e secondo le mete*, o las apuestas sobre el precio de las mercancías.²⁷¹ El escándalo continuó, y ciertos propietarios preferían dejar que se pudriera su trigo en los fosos donde lo almacenaban antes que entregarlo a los especuladores y estafadores de los puertos. A menos que se tratara también de un modo de especular con un artículo que, en la propia Sicilia, comenzaba a escasear en el siglo XVI. La situación era tal que las autoridades locales, y hasta el propio gobierno, no vacilaban en incautarse del trigo de los *caricatori*.²⁷²

En Apulia, donde había un floreciente comercio de exportación apoyado en los puertos de Manfredonia, Foggia y Trani, en dirección a Ragusa, Nápoles y Venecia, funcionaba un sistema muy similar: las *trate*, permisos de exportación que se debían exhibir en las aduanas, las vendía el fisco real por adelantado y sin demasiado control en cuanto a su número. Estas licencias se depreciaban pudiéndose adquirir, entonces, a precios muy bajos. Según decían los mercaderes, de este modo Venecia lograba economizar hasta 32% en los pagos

Los granos del este

Pero occidente no podía sobrevivir recurriendo sólo a sus propios cambios y, en particular, a mediados de siglo, las reservas occidentales hubieron de completarse con envíos del Levante, menos poblado éste, aunque más rico en granos exportables, por lo general a menor precio. El oriente disponía de tres inmensos graneros: Egipto, las llanuras de Tesalia, Macedonia, Tracia y Bulgaria, y las Tierras Bajas de Rumania. El trigo rumano desapareció muy pronto de los circuitos mediterráneos, pues el enorme vientre de Constantinopla se tragaba todo su grano. Quedaban los mercados griego y búlgaro y la espaciosa alacena de Egipto. El cónsul Lorenzo Tiepolo estimó en 1554 que la Gran señoría sacaba de Egipto 600 000 *ribebe* de trigo, cebada y habas (sin mencionar el arroz).²⁷⁴ Estos 600 000 *ribebe* (sobre la base de 100 salmas sicilianas = 165 *ribebe*)²⁷⁵ correspondían a 363 636 salmas, y a 720 000 quintales. Era un enorme bocado, mayor que el que se sacaba de Sicilia.²⁷⁶ Gran parte de este abastecimiento iba a Constantinopla; otra parte se quedaba en el país, destinada a los soldados turcos, y se concentraba en La Meca; además, el trigo del sultán no era solamente el de Egipto, pues las cifras que proporcionaba Tiepolo (incluyendo los 1 200 000 ducados que este comercio representaba para el sultán) apenas si tienen el valor de una indicación general. Él mismo añade que todo variaba según las crecientes del Nilo, las epidemias y lo que podía llamarse la coyuntura de los precios. El informe incluye dos precios de la *ribeba* de habas y tres de la de trigo.²⁷⁷

En todo caso, el trigo turco se embarcaba hacia el Occidente

lícitamente y con la autorización de la Gran señoría, desde Alejandría, Volo, Salónica, Valona, La Prevesa o Santa Maura. Nueve de cada diez documentos ragusinos o venecianos lo confirman. Y en Constantinopla se escucha continuamente el eco de las demandas occidentales; desde 1528, las de Toscana,²⁷⁸ y en 1563, las de Génova,²⁷⁹ rechazadas, como todas las demandas formuladas en 1580, incluyendo las de Francia.²⁸⁰ Es verdad que el mercado oficial contaba poco junto al activo mercado negro, que no cesaba de evacuar hacia el oeste el gran turco, aun en periodos de prohibición. El centro de este mercado era el Archipiélago, algunas de cuyas islas, como Patmos,²⁸¹ cultivaban un trigo excelente; por lo general, se encontraban aquí granos de contrabando, procedentes de tierra firme, principalmente de Grecia, y transportados en ligeros caramuzales, estas embarcaciones merodeadoras, sin las cuales nunca habrían podido saciar su hambre. Era a menudo difícil aprovechar los servicios de estos proveedores,²⁸² y había que desembolsar fuertes cantidades; pero en los años de buenas cosechas, revendían grandes cantidades de granos. Así fue como en 1564 los cargamentos de los caramuzales comprados por los administradores venecianos de Candía proveyeron de más trigo que el que se necesitaba para la población de la isla; todo el excedente, una parte de él convertida en galletas, se transportó a Venecia.²⁸³

Sin embargo, el comercio de granos en el Archipiélago era siempre peligroso y aleatorio, pues dependía de la cólera y de las exigencias del Sandjac, o de la brusca aparición de las galeras turcas, que solían merodear a lo largo de las escalas del trigo.²⁸⁴ Para Venecia eran también un acontecimiento de importancia los nombramientos de “oficiales” turcos en el Archipiélago. En marzo de 1562, un tal Suil Pachá (no estoy muy seguro de la caligrafía) fue nombrado para el sandjacato de Mitilene por el

favor del sultán y de Mehemet Pachá, y estaba dispuesto a hacer honor a su cargo; “tengo ciertos deseos de no hacerle el presente habitual”, comentaba el *baile* veneciano Andrea Dandolo, “en razón de los daños que últimamente ha causado a Vuestra señoría; más, pensando que media poco camino de ese sandjacato a las escalas del trigo, donde los mejores granos valen actualmente 12 aspros el chilo, temo que se cobre por sí mismo...” Y el *baile* prefirió pagar.²⁸⁵ Es curioso comprobar, que, en pleno siglo XVII, el Archipiélago seguía siendo un mercado de trigo de contrabando con los mismos navíos griegos y merodeadores.²⁸⁶

Equilibrios, crisis y vicisitudes

Esta introducción, más bien larga, nos permite abordar mejor el estudio de las vicisitudes por que pasó el comercio de granos del siglo XVI. Existe el peligro de dramatizar en exceso en un terreno donde los juicios de los contemporáneos sólo muy raras veces son desapasionados. Sin embargo, podemos afirmar, en líneas generales, que el problema de la alimentación fue empeorando progresivamente a medida que el siglo avanzaba, y que la *situación campesina* se hizo cada vez más alarmante. La escasez aumentaba no en frecuencia —siempre había sido frecuente—, sino en intensidad. Las consecuencias eran tremendas. Seis *carestie* asolaron Nápoles entre 1560 y 1600: en 1560, 1565, 1570, 1584, 1585 y 1591. Las tres últimas fueron más graves que las tres primeras.²⁸⁷ “No procede de que sean peores los años que entonces —escribió un buen conocedor de las realidades napolitanas hacia 1600—,²⁸⁸ sino de la multiplicación de la gente de que consta por las numeraciones, pues la del año 1545 creció 95 641 fuegos; la de 1561 creció

53 739 fuegos y esta presente se juzga creciera 100 000 y quando el grano es al justo, o con poca sobra del necessário, todos proveran de esconderlo.” Desgraciadamente, el mal no limitaba su reino a la ciudad de Nápoles. En todas partes del Mediterráneo el hombre se había multiplicado excesivamente para los recursos de que disponía el mar. En consecuencia, resulta tentador hablar de *una* coyuntura mediterránea, de una crisis del trigo; pero eso sería simplificar, o, al menos, llegar a conclusiones con excesiva precipitación. En realidad, los únicos criterios de que disponemos para considerar la situación general son los concernientes al comercio internacional de los granos. Ocurrían importantes desplazamientos de granos, pero:

1. Como ya hemos visto, estos cambios sólo se producen en el contexto de una determinada vía *minoritaria*.²⁸⁹

2. Estudiada a fondo, la privilegiada historia del trigo específicamente comercializado nos revela por lo menos cuatro grandes crisis: la llegada desde el comienzo y a lo largo de todo el siglo XVI del trigo del norte a los puertos y ciudades de la costa atlántica de la península ibérica; el *boom* del trigo turco entre 1548 y 1564, testimonio, de hecho, de la crisis de la producción de granos italiana; la autosuficiencia italiana, milagro agrícola de las campañas de esa península, entre 1564 y 1590; finalmente, la llegada a Italia, de 1590 a 1600 y aun más tarde, de cargamentos de trigo del norte.

3. Debemos hacer notar que estas crisis conducen a soluciones o compromisos, incluso la última de ellas, de la cual no debemos interpretar mal ni la amplitud ni el carácter relativo.

Hablar, incluso, de crisis o de equilibrios es una forma de simplificar en exceso. Se produjo lo que los economistas llamarían una crisis marginal, cuyos equilibrios subyacentes — en profundidad— limitan la intensidad de catástrofes y

tensiones. En plena crisis, el senado veneciano puede decir, y con razón, el 16 de junio de 1591: “la experiencia ha demostrado que la cosecha habitual de trigo y granos en nuestro Estado es algo inferior a la requerida para cubrir nuestras necesidades”, *un poco men che bastevoli al bisogno*.²⁹⁰

Creo, pues, que para empezar debemos estudiar estas cuatro crisis una a una, y —segunda precaución— no cargar nunca las tintas de un cuadro ya de por sí poco alegre. El drama de la importación del trigo, sea de lejos o de más lejos, nos da la medida del hambre de los hombres y —también— de la riqueza de los compradores.

Primeras crisis: el trigo del norte en Lisboa y Sevilla

Las evidencian la llegada de trigo del norte a Portugal y Andalucía. Portugal comenzó a importar muy pronto, ya a comienzos del siglo XVI; Andalucía, rica todavía en trigo propio, tardó mucho más en sentirse afectada, lo que ocurrió a partir de 1550, o, con mayor seguridad, a partir de 1570-1580. Nos encontramos en presencia, no de una crisis, sino de dos, la portuguesa y la española, análogas en sus procesos, y que dan, de antemano, el modelo evolutivo de la que más tarde padecerá Italia.

En Portugal la expansión marítima ha creado un curioso Estado moderno. Podríamos decir, exagerando un poco, que era una versión temprana de Inglaterra, centrada como ésta en su capital, Lisboa, que, muy por encima de una miríada de pequeñas ciudades y villas grandes, las mantiene a todas —en particular después del advenimiento, en 1386, de la casa de Avis— en activa servidumbre. Un Portugal patriarcal, muy poco poblado, que produce los cereales necesarios para cubrir sus

necesidades y aún le sobra para exportar a Inglaterra,²⁹¹ un Portugal que consume sus propios vinos, va poco a poco cediendo el puesto a un Portugal cada vez menos seguro de su pan cotidiano. Los árboles frutales, la viña y el olivo comienzan a conquistar espacio. Adivinamos que se hacen no pocos esfuerzos para aumentar la producción de cereales, como, por ejemplo, ocurre en el Alemtejo, donde se aclimatan nuevas especies de trigo. Esta necesidad de trigo, este *imperialismo*²⁹² del trigo, impulsa a los portugueses a hacerse con el control de los mercados de las anchas llanuras marroquíes, y a introducir, aunque sea por breve tiempo, el cultivo de los cereales en Madera, y a implantarlos más tarde con total éxito en las Azores. Pero la solución mejor consiste en comprar fuera el trigo, y abandonar una actividad doméstica que había demostrado ser muy poco provechosa.

Lisboa consumió muy pronto trigos extranjeros, importados durante largo tiempo de Andalucía y Castilla, y expedidos (aunque no siempre) desde Sicilia. Y a la altura del año 1546, Simão de Veiga, embajador del rey de Portugal en Roma, hace a Palermo²⁹³ un viaje tan apresurado como inútil. Los portugueses, en relación desde mucho antes con Brujas y, más tarde, con Amberes, recurren también a Flandes, posiblemente desde el siglo XV; en todo caso están comprando allí, en 1509, trigo muy bueno, *o muito bom*, a 10 *pataques*, y el mejor, *o melhor*, a 11.²⁹⁴ Estas compras continuarán a todo lo largo del siglo. Este trigo del norte, provenga del Báltico o de otros lugares, se transporta por lo general en minúsculas barcas de Bretaña que llegaban a Lisboa en grupos de varios cientos. Siendo pobrísimos, ¿cómo los marinos de Bretaña no iban a sentirse tentados por los pagos en oro que recibían en Portugal, y que podían llevarse lícitamente? “Llegan aquí a diario [escribe desde Lisboa, el 4 de septiembre de 1559, el embajador frances

Jean Nicot] trayendo grandes cantidades de trigo y sin ningún permiso [del rey de Francia]. Yo estoy tratando de poner orden en la cuestión”.²⁹⁵ Pero a decir verdad no tuvo mucho éxito en su intento. Pues, ¿no es Portugal, según sus propias palabras, “un país... portentosamente desprovisto de toda especie de cereal”? Y, casi un siglo más tarde, en 1633, encontramos noticia de un centenar de estas mismas barcas, secuestradas primero y luego liberadas por el gobierno portugués. Para sobrevivir, los marineros venderían las velas, el gobernalle, incluso la misma barca, y aun así, acabarían muriendo de hambre.²⁹⁶ Este tráfico medio ilícito de las barcas bretonas hace pesar un yugo, *el qual es muy fuerte*,²⁹⁷ sobre la economía y la política portuguesas. Recurre a circuitos comerciales sin los cuales no sería posible este tráfico en apariencia tan espontáneo. En realidad, estos movimientos son posibles gracias a que los mercaderes de Bilbao, los de Burgos y Simón Ruiz en Medina del Campo los hacen posibles en este año de 1558.²⁹⁸

Por esa fecha ya ha llegado a Castilla el trigo que transportan las barcas bretonas, lo que le resulta *harto dañoso* a la economía castellana.²⁹⁹ Por Castilla debemos entender —aunque la cosa no sea exacta— los puertos de Vizcaya y Galicia. Estamos mal informados acerca de la primera llegada a Andalucía. Es, sin embargo, muy posible que Guion Soliman, un francés que, en agosto de 1557, vende el barco en el que había traído trigo a Cádiz, sea bretón.³⁰⁰ En todo caso, a partir de aquellos años comenzaron a hacerse más frecuentes los viajes de las barcas bretonas, las cuales volvían a sus puertos de origen con *oro rojo* de Portugal, o plata de España, según hubieran sido sus escalas.

En la medida que la riqueza americana arriba a Sevilla se produce en Cádiz, Sevilla, Andalucía y en el sur de España, hasta Málaga y Alicante, un modelo evolutivo similar al portugués. Esta riqueza recientemente conseguida estimula a

plantar viñas y olivares. Pero la evolución ocurre con mucha lentitud a causa de que la región es muy rica en trigo. Mientras Sevilla se ve a corto de este cereal, las ciudades vecinas, Puerto de Santa María, la riquísima Jerez de la Frontera y, en mayor grado, la más lejana Málaga, no conocen dificultad alguna a este respecto. Durante largo tiempo los proveedores de las armadas encontrarán fácil su tarea: les bastaba con pagar uno o dos reales más por fanega³⁰¹ para obtener cuanto trigo quisiesen. Los precios eran mucho más bajos que en Cataluña³⁰² y casi tan bajos como en Nápoles y Sicilia.³⁰³ No era el grano lo que faltaba, sino los animales de carga para transportarlo. Le bastaba al gobierno con requisar los animales para que el precio del trigo quedase a merced de los funcionarios.³⁰⁴ Así las cosas, todo marchó bien hasta mediados del siglo. Todavía a la altura de 1551, los Fugger obtienen licencia para exportar de Andalucía y del *partido* de Calatrava 36 000 fanegas, de las que 16 000 eran para Barcelona.³⁰⁵ Dos años más tarde, en agosto de 1553, el conde de Tendilla³⁰⁶ reclama la concesión (ayuda de costa) de una licencia de exportación de 4 000 a 5 000 *cabizes* de trigo desde Málaga. Pero, dada la plétora del mercado, se le podría haber concedido una cantidad mayor, “sin poner en ello más que tinta y papel”, y se habría descargado a los campesinos del molesto excedente de sus cosechas. “Hemos tenido [escribe uno de los proveedores de Málaga³⁰⁷ el 23 de noviembre de 1555] seis o siete años fértiles... Es de esperar que no lo sean tanto los venideros.”

La situación no se deteriorará sino a partir de los años de la década de 1560.³⁰⁸ En 1561, Sevilla protesta a grandes voces contra los genoveses, que controlan sus aduanas y la presionan para que pague los cereales (trigo y cebada) que la ciudad ha importado en grandes cantidades de Francia, Flandes y las islas Canarias. ¿Quieren, acaso, que los pobres se mueran de hambre?

No son éstos, sin duda, los primeros cargamentos de trigo extranjero que llegan a Sevilla, pero todavía no se inicia con ellos el gran viraje; en 1564,³⁰⁹ por poner un ejemplo, se hacen planes para exportar trigo andaluz a Génova (aunque no se llevó a efecto, el proyecto llegó a un estadio muy avanzado). La transformación se debe haber producido en un determinado momento entre el 1561 y el 1569, año de vacas flacas. Andalucía, que tiene más aceite, vino y plata que pueda necesitar, comienza ahora, de modo habitual, a importar trigo extranjero. Lo más tarde hacia 1560³¹⁰ la transformación se ha completado. La harina andaluza resulta insuficiente para la fabricación del bizcocho que necesitan las flotas. Y todos los años, sean buenos o malos, la Corona de España se ha de procurar 100 000 fanegas de trigo del norte (55 000 quintales), cantidad que es demasiada y poca al mismo tiempo. En 1583, la penuria se extiende por toda España y trastorna su vida económica.³¹¹

El problema reside en saber si este déficit (desde entonces, permanente) se puede o no considerar como una característica fundamental de la economía española y de su *coyuntura campesina*. Pedir respuesta a esta cuestión es pedir al historiador algo que está más allá de sus posibilidades reales, dado que no dispone siquiera, en lo referente a la múltiple realidad de las agriculturas de la Península (incluidas las portuguesas) de un esquema de conjunto comparable siquiera remotamente al libro de Marc Bloch sobre las características originales de la agricultura francesa³¹² o a la reciente descripción de Emilio Sereni³¹³ de la Italia rural. Es muy pequeña la suma de nuestros conocimientos. La Península se ha caracterizado siempre por su extrema diversidad; posee múltiples regiones pobres y retrasadas. Durante la invasión de Navarra, en 1522, los soldados franceses mueren de hambre en esta región donde se come pan de mijo, y,

de vuelta en Bayona, después de su derrota, mueren algunos de ellos a consecuencia de un hartazgo.³¹⁴ Y la Galicia de 1581 es una tierra desheredada donde se come un rústico pan de centeno que a un acomodado viajero veneciano le parece indigno de humanas bocas.³¹⁵ Pese a ello, hoy sabemos que en aquellos momentos se estaba produciendo un renacimiento general de la agricultura; las raíces de este renacer venían de muy lejos, y el impulso se siguió extendiendo a lo largo de la primera mitad del siglo. El incremento del número de pares de mulas, la relativa baratura de las bestias,³¹⁶ la energía con la que éstas tiran del ligero arado que se usa en las labores superficiales,³¹⁷ el desbrozado y cultivo de nuevas tierras, la extensión de olivares y viñedos (especialmente estos últimos, cuando el suelo y clima los permiten o toleran), la evidente disminución en múltiples espacios de la cría de corderos (incluso de los que producen lana de primera clase), son hechos que nos hablan claramente de la expansión y progreso de la agricultura. Investigaciones llevadas a cabo en las actas notariales en Valladolid³¹⁸ han sacado a la luz *censos* redactados con ocasión de compras de tierras. El capitalismo usurero de las ciudades y de las grandes villas resultó instrumental en esta coyuntura del renacimiento de la agricultura.

La expansión se efectuó en detrimento de los *montes blancos* o *albales*, montes despojados de sus árboles y destinados a cultivos, a plantaciones o a recintos provisionales donde encerrar animales. Del día de la Candelaria al día de San Juan, todo campesino que lo desee se puede apropiarse de una porción de esta tierra de nadie (y lo que al principio se consideró provisional, acabó convertido en permanente) y plantar árboles en ella, incluso olivos o pies de viña, y hasta cerrar una parte de pastizal para sus animales. Incontables documentos nos ofrecen testimonio de este largo combate contra el vacío de tierras

hostiles y pedregosas, y también una serie de palabras procedentes del pasado (*escaliar*, roturar; *artigar*, desbrozar; *presuras*, tomas de posesión; *baldíos*, tierras sin cultivar; *dehesas*, pastizales comunales; *ejidos*, bienes comunales y terrenos sin cultivar a las puertas de la ciudad, en los que todos los campesinos tienen derecho a trillar sus cosechas...), palabras procedentes, todas ellas, del bajo latín y que volvemos a encontrar con variantes en Cataluña, en Andalucía y en Castilla, su lugar de origen, y que nos introducen, al parecer, en un núcleo de problemas que son poco más o menos los mismos de todas las comunidades rurales de Occidente. Nos introducen, al parecer... Pero valdría la pena tratar de medir esta expansión y ver si se mantiene (pues en España el crecimiento demográfico alcanza su cota más elevada antes de que termine el siglo), tratar también de calibrar esa prosperidad de la comunidad campesina que tanto han exagerado los estudiosos. La tan cacareada *burguesía rural* sólo fue un frágil fenómeno.³¹⁹ La crisis afectó a la zona rural apenas superada la primera mitad del siglo XVI. ¿Estaban agotadas las tierras? Una curiosa carta de Felipe II, con fecha del 12 de octubre de 1560 afirma exactamente lo contrario.³²⁰ Lo que más abruma al campesino no es quizá el todavía pesado yugo del régimen feudal, sino el del régimen usurero; éste le ha sido útil durante el *primer* siglo XVI, pero a partir de 1550 se vuelve contra él y comienza a expulsarlo de su propiedad: las horas tristes de semejante coyuntura llegarán muy pronto. En 1571, sobre las tierras de los moriscos expulsados de Granada, 12 542 familias, reclutadas en Asturias, Galicia, Burgos y León, son instaladas en 400 pueblos que antes habían pertenecido a los moriscos. Veinte años más tarde, el informe oficial de 1593 nos revela el poco éxito de la operación: algunos campesinos han vendido su parte, otros han dejado la suya en manos de acreedores y emigrado Dios sabe adónde; sólo unos pocos privilegiados han sacado provecho de estas desventuras y

comprado los olivos de uno, la mitad de las tierras de otro y ahora son *villanos ricos*.³²¹ Los informes sobre los pueblos de Castilla la Nueva (1575-1580) han hecho que un historiador³²² que ha estudiado a fondo este extraordinario *dossier*, haya sacado la conclusión de que las sombras aumentan cada vez más en estos pueblos tan laboriosos: hay demasiada gente para trabajar unas tierras que ya no pueden crecer más, demasiados jornaleros (braceros) muy mal pagados, y comienza la emigración a las ciudades y a las Indias; los pueblos comienzan a declinar.

Resulta evidente que la totalidad de la economía española hace un viraje a la altura de los años 1580-1590,³²³ y que la agricultura fue el primer sector que dio señales de ir por mal camino, sin que nosotros sepamos cómo ni por qué, ni cuándo exactamente resultó claro que se había entrado en la vía de la recesión. Sí nos resultan evidentes los participantes y los elementos del problema: los rebaños trashumantes, los ganados estabulantes, el cultivo regular de los regadíos, los huertos irrigados, con sus naranjos, sus morales y otros árboles frutales; los secanos, tierras no irrigadas donde se asientan las viñas, los olivares, las siembras (un año cada dos o tres, mitad de trigo y mitad de cebada), los barbechos, sembrados de habas. Pero es frecuente que los campesinos se arriesguen a sembrar de todo en los *montes*: “algunos años lábrase aquí algo” dice una antigua relación de 1492, refiriéndose a ciertas partes de Gibraltar.³²⁴ Hacia finales del siglo XVI la batalla está perdida.³²⁵

Y de ello no se puede culpar al trigo extranjero, que no es, en realidad, sino el síntoma precoz de un mal estado de salud. En Portugal, donde el mal tiene profundas raíces, los contemporáneos señalan extrañas consecuencias. El embajador español en Lisboa nota, el 1 de octubre de 1556: “el país está muy enfermo, y según se dice, en muchas de sus regiones mueren muchas personas a causa de las enfermedades que

provocan los execrables alimentos que comían y siguen comiendo. Hay menos pan este año que el pasado, y todos se asustan cuando piensan en el futuro, a no ser que Dios ponga remedio. Aquí, en Lisboa, hay un poco de pan que se hace con el trigo que llegó por mar de Francia, pero se consume y desaparece en seguida...”³²⁶

Es un país podrido por dentro, un enorme peso muerto del que Felipe II se encontrará dueño y señor en 1580, cuando lo conquista. Tengamos particularmente presente la relación que existe entre subalimentación y enfermedades, porque no es casual. Las epidemias que van a castigar a España a finales del siglo —antes de que la regresión alcance otros lugares de Europa— encuentran su explicación en dicha relación. Se produjo la crisis de los equilibrios subyacentes.

El boom del trigo turco: 1548-1564

La crisis de la producción agrícola italiana estalla a mediados del siglo.³²⁷ La Península conoce un periodo de malas cosechas, de evidentes penurias de abastecimiento de víveres de boca y de subida de precios. Las causas de estas dificultades no resultan claras: superpoblación, malas condiciones meteorológicas, disminución de las inversiones agrícolas, guerras en el extranjero: causas todas posibles, o para ser más exactos, causas que se suman y contribuyen a agravar más aún la situación cada vez que se produce *una carestía di formento et altri grani* que no perdona ni siquiera a una ciudad tan bien protegida como Venecia.³²⁸ En cualquier caso, Italia ha encontrado muy pronto fácil remedio a sus dificultades, con frecuencia tan serias: basta con unos pocos pagos en plata y sus espaciosos barcos cerealeros, o los ragusinos, ponen rumbo a los puertos de Levante y el

mercado turco.

El tráfico era lo suficientemente importante como para conducir a un aumento de los tonelajes medios, que suben ahora a unas 600 toneladas e incluso más. Es característico encontrar entre estos grandes navíos ciertas naves turcas especializadas en el largo viaje de Constantinopla a Alejandría de Egipto. Una de ellas, propiedad del gran visir Rustem Pachá, llegaba a Venecia, en diciembre de 1551, con una carga por cuenta de Zuan Priuli, y la señoría le exime del pago de derecho de anclaje.³²⁹ Es evidente que durante estos años hubo una activa complicidad por parte de los grandes dignatarios turcos, poseedores de tierras y granos, ávidos de plata en contante. Turquía —especialmente al comienzo— se encuentra en la posición de quien suplica, como quien no sabe qué hacer con sus excedentes. Cuanto más reservados se muestren nuestros mercaderes —escribe el baile veneciano el 4 de septiembre de 1551— más fácil les será conseguir condiciones ventajosas, pues hay trigo en enormes cantidades, perteneciente tanto a los señores como al pueblo, y que a causa de la guerra con el emperador, no encuentra otros compradores posibles que los venecianos y los ragusinos.

En ese mismo año de 1551, testigo de la victoriosa expedición de Sinan Pachá contra Trípoli, Venecia importa de esos puertos cerealeros entre 300 000 y 400 000 *staia* (de 240 000 a 320 000 hl o de 180 000 a 240 000 quintales). Si a esa suma se añaden los otros cargamentos, en especial los de las naves genovesas, acerca de las cuales no tenemos, por desgracia, informaciones precisas, nos encontraremos, posiblemente, con 500 000 quintales de trigo importados ese año de Turquía. Todos los puertos del Imperio turco han contribuido con su trigo, los de Egipto con cantidades pequeñas, los de Grecia en grandes cantidades, discretamente los del mar de Mármara, e

incluso Varna, puerto del Mar Negro. Barcos de carga ragusinos que, en principio, van a Rodosto a cargar cueros o lanas, se detienen clandestinamente en Volo para cargar trigo. Todo esto permite hacer muy buenos negocios, en especial a unos cuantos mercaderes venecianos establecidos en Constantinopla y, a la cabeza de ellos a Antonio Priuli. Era tan grande la diferencia entre los precios de compra en Levante y los de venta en Italia —que puede ser el doble, el doble y medio, y hasta el triple— que los mercaderes están seguros de “no poder perder nunca”.

Sin embargo, sea en Venecia, sea en Ragusa —y sin duda en otras partes—, ese comercio privilegiado, provisto por las ciudades italianas de adelantos en plata y de primas a los mercaderes, con precios de venta garantizados (prueba de que al comienzo se tropezó con grandes dificultades para reunir el dinero contante necesario para las compras) ocasiona no pocas veces sorpresas muy desagradables. En los puertos turcos sube muy pronto el precio de este trigo tan demandado; continúa siendo un buen negocio, pero es posible que atraiga ahora a menor número de compradores venecianos, puesto que el 24 de octubre de 1554, el senado exime a las naves extranjeras de pagar un derecho de anclaje superior al de las naves nacionales, a condición de que su cargamento consista únicamente en trigo.³³⁰ Esta medida nos indica, en el mejor de los casos, que Venecia, pese a la amplitud de su flota, tropieza con dificultades cuando quiere asegurar los transportes de cereales procedentes de Levante.

Después de 1555 comienzan a producirse escaseces locales de trigo, unas veces en Egipto, otras en Constantinopla o en Siria. Los precios siguen subiendo: de 51-55 aspros el *chilo*, en 1550-1551, pasan a 63-65, en 1554-1555, y llegarán a 100 en 1557-1559.³³¹ Y en 1555 los turcos promulgan la primera interdicción de exportar; esto explica los frecuentes ataques de

las galeras turcas a los veleros occidentales en los alrededores de sus lugares de embarque habituales.³³² Inmediatamente aparece el contrabando, que pasa al ataque abriendo brecha en el cordón policial a la altura de La Canea, en la isla de Creta, donde se instala un activo comercio de contrabando, que cuenta con especialistas propios, tales como Tarabotto o Marchio di Poggio. Caicas y *caramusalis* llevan el trigo de contrabando a las grandes naves de los occidentales. Las monedas de oro y plata son capaces de resolver problemas que a primera vista parecían sin solución. La cosa llega al punto de que Piero de Medici puede escribir a Cosme I, el 14 de octubre de 1559, que “se ha enterado por una fuente digna de crédito que estos *Signori* [los venecianos] están a punto, gracias a sus manejos, de recibir como feudo Negroponto, de los turcos: se ofrecen a pagar un elevado tributo, tan alto que es muy dudoso que la isla pueda rendir tanto. Y lo hacen con el fin de tener grano bastante para sus necesidades, sin tener que pasar por Francia o por España”.³³³ Decir esto después de Cateau-Cambrésis, en el momento que el turco lanza por segunda vez la prohibición de exportar —“disparo intimidatorio al aire” que no impide la prosecución de las actividades de contrabando—, es calumniar deliberadamente. En 1562, 1563 y 1564, los mercaderes venecianos, respaldados la mayoría de las veces por una señoría preocupada por los intereses comunes y por los de sus hombres de negocios, continúan viajando a Levante con fines comerciales, incluso “con peligro de sus propias vidas”.³³⁴

Sin embargo, y por lo que parece, estas dificultades han aumentado a partir de 1561; se producen incidentes: capturas de barcos cargados o todavía vacíos, y regresos sin carga. En 1564, la señoría envía a Stefano Tarabotto a La Canea para organizar los tráficos clandestinos, pero no se llega a grandes resultados. Las galeras venecianas, a falta de algo mejor, se

apoderan de barcos de carga ragusinos (diciembre de 1563, marzo de 1565, enero de 1566). Seis capturas de las que estamos informados representan un total ligeramente inferior a las 37 000 *staia*, es decir, alrededor de 22 000 quintales en un periodo de tiempo superior a los dos años.³³⁵ Pero estos botines carecen de la envergadura suficiente para resolver una situación comprometida. El *boom* del trigo turco había tenido una vida muy breve.

Si Italia se ve obligada, a partir de ese momento, a buscar en otra parte su pan cotidiano, se debe a que en Turquía han comenzado los años difíciles. Un historiador ha clasificado ciertos periodos como catastróficos: de 1564 a 1568, de 1572 a 1581, y de 1585 a 1590; esto no significa que los periodos intermedios hayan sido de abundancia. Todos los males se dan cita en la enorme Estambul: penurias, subidas de precios, carestías espectaculares y, para redondear, la peste. “Entre 1561 y 1598 se cuentan, según la correspondencia del baile veneciano, 94 meses de peste (es decir, un total de casi ocho años), y es probable que la cifra sea inferior a la real.”³³⁶ Estos testimonios son importantes, pero pueden, a veces, ocultarnos lo esencial de la situación real. Como consecuencia de sus victorias militares, que le han puesto en estrecho contacto con el resto del mundo (Siria, 1516; Egipto, 1517; Rodas, 1522; Belgrado, 1540; Hungría, 1541), y como consecuencia, también, de ese *boom* del trigo que duró un cierto número de años, un país, anteriormente retrasado, cuyas estructuras sociales, casi *carolingias*, se apoyan sobre un sistema de propiedad vitalicia (una especie de *beneficia*), se ve lanzado dentro de la órbita de una poderosa economía monetaria, lo suficientemente fuerte en ese momento como para hacer saltar los antiguos modelos, pero demasiado débil, a su vez, para crear estructuras verdaderamente modernas. Esta economía monetaria, con sus devaluaciones, sus

alzas de precios, sus acumulaciones arbitrarias, y que se permite el lujo de la importación, se superpone a una economía arcaica, estableciendo en el interior de ella islas e islotes aberrantes.

La crisis del trigo combinada con la crisis monetaria es, en larga medida, responsable de haber estimulado el desarrollo de la propiedad por herencia, es decir, de la transición del *beneficium* al feudo, el paso —como diríamos en Occidente— de una propiedad precaria dependiente de la buena voluntad del Estado a una propiedad total, como la que existía en los Estados contemporáneos de Hungría y Polonia. Los historiadores, al considerar Occidente entre los siglos XVI y XVII, hablan de una refeudalización, palabra ambigua que, por otra parte, es la mejor de que podemos echar mano; pues bien, algo muy semejante está sucediendo en Turquía, aunque no sabremos cómo designar ese *algo* hasta que no conozcamos los resultados de estudios todavía por hacer. El primero en abrir brecha en este aspecto es el libro de Busch-Zantner.³³⁷ El autor describe en él (aunque sólo para el periodo comprendido entre los ultimísimos años del siglo XVI y los primeros del XVII) lo que fueron los *tschifliks*, propiedades creadas —piensa— a la par con el ímpetu de las bonificaciones de tierras y particularmente en las regiones productoras de cereales. Ömer Lutfi Barkan y sus alumnos han podido comprobar, a lo largo del inmenso trabajo de investigación que han emprendido, ese crecimiento de la propiedad moderna en provecho de esos sultanes y esos pachás que, como ya dijimos, se estaban beneficiando del *boom* cerealero; salvo excepciones que confirman la regla, se han reservado para sí la venta del trigo a los compradores de Occidente, prohibiendo al *pueblo* el derecho a este tráfico. Es fácil suponer que esta transformación tuvo amplias consecuencias. Turquía conoce entonces lo que Europa occidental conoció cuando sonó la hora de la *evolución* de los precios y la revolución agrícola: un crecimiento demográfico.

Estas implicaciones son tan importantes para una historia comparativa que no nos atrevemos a llegar a una conclusión general aplicable al Mediterráneo como un todo, antes de que los problemas específicamente turcos no hayan sido concienzudamente estudiados. Hasta entonces, continuaremos sabiendo poco y mal acerca de las razones que ocasionaron la apertura, primero, y el cierre, más tarde, de los mercados turcos de cara a Occidente. Es evidente que hubo un crecimiento de población, y que las guerras a lo largo de sus fronteras hacen que los ejércitos, lo mismo que las ciudades, devoren los excedentes de cereal;³³⁸ hubo también agitaciones económicas y sociales. Los estudios todavía por hacer serán los que decidan. Pero es evidente que a partir de 1560 comienzan a iniciarse los grandes cambios.³³⁹

Comer pan propio: la situación en Italia entre 1564 y 1590

“Virtualmente evidente a la altura de 1560 y definitiva en 1570, la prohibición de los puertos de Levante deja a Italia abandonada a sus propios recursos y condenada a nutrir una población en aumento”.³⁴⁰ Ahora bien: pese a los ejemplos dramáticos y dramatizados registrados entre 1564 y 1590, Italia ha sido capaz de sobrevivir; Italia, o mejor dicho, una cierta Italia: la de las grandes ciudades parásitas —Roma, Génova, Florencia y Venecia—, que siendo las únicas amenazadas, o, diríamos mejor, las más amenazadas, han logrado superar la prueba. Hay tres posibles explicaciones:

1. Esta Italia ha dispuesto de los excedentes de otra Italia todavía pródiga: Sicilia, Apulia, la Romañola, las Romanas, los Abruzos, Córcega³⁴¹ y —alguna que otra vez— Cerdeña. Es la Italia arcaica, todavía no explotada bien por los mercaderes. Los

casos de Génova, Roma y Venecia prueban la exactitud de esta explicación. Venecia podía recurrir a pequeñas soluciones suplementarias: la posibilidad de adquirir trigo de Baviera; las compras en los puertos turcos del Adriático; la pequeña, pero providencial, contribución de Albania, providencial pese a la exigüidad del mercado y la calidad inferior de un trigo, al que se le reprocha su sabor azucarado: en Albania, los compradores pueden hacer sin dificultad alguna de sus adquisiciones; la nobleza local representa un papel similar al de los terratenientes polacos, y, puesto que la economía monetaria sólo muy débilmente ha hecho irrupción en la región, los precios se mantienen estables: una característica clásica del cambio colonial.

2. Se usan, en mayor grado que antaño, cereales diferentes del trigo. Esta afirmación revestiría la mayor importancia, si fuésemos capaces de documentarla, pero es difícil dar con evidencias precisas. En la historia descriptiva se mencionan con frecuencia cereales funcionando como sustitutivos del trigo: por ejemplo, en Venecia, en julio de 1604, en vísperas de la nueva cosecha, hay almacenado en los depósitos de la ciudad tanto mijo como trigo.³⁴² Alimento de pobres, lo mismo que la carne importada de Hungría y que venía por propio pie, las legumbres secas, habas, guisantes, lentejas, o el centeno, ese cereal, auténtico paño de muchas lágrimas a lo largo de siglos. Por otra parte, dado que el mijo se conserva mejor que el trigo (con frecuencia más de 10 años),³⁴³ es el cereal por excelencia de los depósitos militares, en tierra firme, en Dalmacia o en Levante. Y ha sido cultivado a lo largo de centurias en el norte de Italia. En 1372,³⁴⁴ durante la dramática guerra de Chioggia, Venecia, duramente acosada por Génova, se salva gracias a las 10 000 *staia* de mijo almacenadas en sus depósitos. En el siglo XVI, más que un cereal sustitutivo, el mijo es el único pan de los pobres.

Durante el invierno de 1564-1565, en Vicenza, ciudad muy vecina a Venecia, no habiéndose recogido aquel año cosecha alguna de trigo, “casi toda su población vive gracias al mijo”.³⁴⁵ En Venecia durante la carestía que se inicia en octubre de 1569 y que durará hasta la cosecha, por fortuna abundante, de 1570, el *Fondego* de las Harinas, en San Marcos, y el del Rialto distribuyen a diario harina procedente de las reservas municipales. Los tickets de racionamiento prevén dos panes al día por cabeza, *mezo fermento, mezo miglio*.³⁴⁶ Veinte años más tarde, también en Venecia, el trigo, inmediatamente después de la cosecha de 1589, sube rápidamente a cinco, seis y siete ducados. Se autoriza a los panaderos a hacer pan de arroz, a razón de tres partes de trigo por una de arroz. Pero “muy pronto se renunció a esta solución, porque este pan demasiado sabroso aguzaba el apetito”. Con la intención de salvaguardar los auténticos intereses de los necesitados, la señoría da la orden de cocer pan de mijo y venderlo a los pobres: era pésimo...³⁴⁷ En 1590-1591 la situación se hace aún más tensa y en 1592 habrá que traer trigo de Levante, Inglaterra y Baviera para poder salvar la emergencia. Y sin embargo, la emergencia había sido menos aguda aquel año, puesto que, ya de principio, la señoría, aleccionada por la experiencia de años anteriores, ha permitido a los panaderos hacer pan con no importa cuál cereal, “mijo, centeno y otras mezclas, sin ninguna limitación en los pesos... de modo que se vendían por la ciudad panes hechos con las más diversas clases de mezclas y de las más variadas dimensiones, pues cada panadero se esforzaba en hacerlos buenos y grandes para así poder venderlos mejor”.³⁴⁸

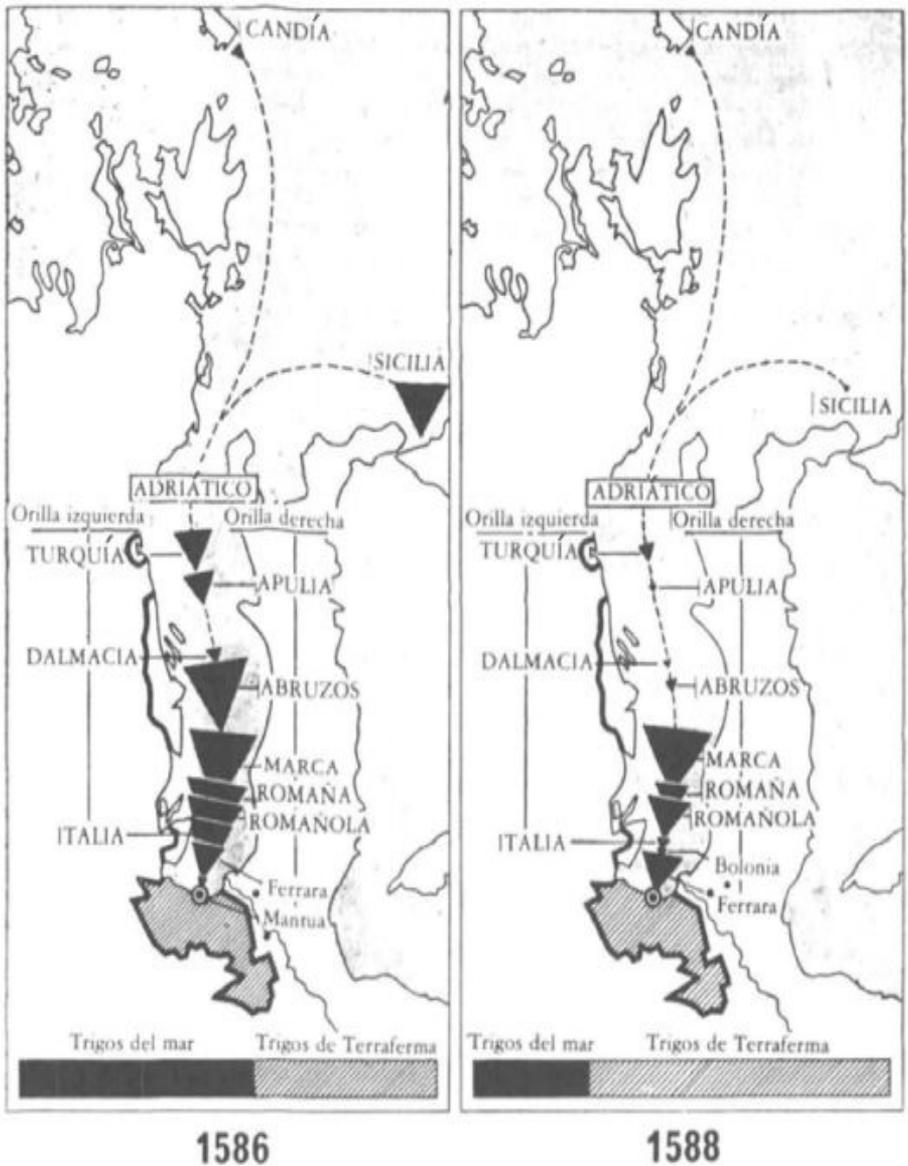


FIGURA 50. Venecia: trigo del mar y trigo de Terraferma.

Según Museo Correr, 217. Venecia siempre se ha alimentado a un tiempo de su propio trigo y de trigo traído por mar. A finales del siglo XVI cesa el segundo de ser prioritario (por ejemplo en 1588). No hay duda de que este esfuerzo en la producción cerealera del territorio continental, esfuerzo que continuará durante el siglo XVII, es uno de los rasgos esenciales de la economía veneciana. Es de destacar también la importancia, entre los trigos venidos por el mar, del trigo italiano procedente de los Abruzos y de las regiones al norte de éstos. Disminuye progresivamente el papel representado por el

trigo procedente de Nápoles y Sicilia. Por esas fechas ya no se trae consigo de Levante ni del Mediterráneo occidental. (La Romañola es el norte de Romaña, más exactamente la *Romagna estense*, el territorio de Lugo y Bagnacavallo.)

De modo que los cereales secundarios se consumían en Venecia cuando llegaban las vacas flacas. ¿Será demasiado atrevido suponer que entre los pobres existía un mercado más o menos permanente de ellos? *Suponer* que este mercado estaba en alza ayudaría a reconciliar algunas cifras que nos han llegado concernientes a los abastecimientos venecianos, y que aunque contradictorias en apariencia, tienen muchas posibilidades de ser correctas. Marino Sanudo es la fuente de la primera de ellas: de octubre de 1511 a finales de agosto de 1512, es decir, durante once meses, Venecia ha metido en sus almacenes de grano más de un millón de *staia* de trigo (exactamente 1 080 721); si se suma la media mensual de estos once meses hasta hacer un año completo, la cifra ronda los 1 200 000 *staia*. En total, casi 700 000 quintales, *che è sta un grandissimo numero*.³⁴⁹ Pero documentos que hablan de los años 1548, 1552, 1555 y 1556 dan la cifra anual, años buenos con años malos, de 656 970 *staia* de harina (lo que en trigo daría una cifra mucho más elevada) y, en 1604, el consumo de la ciudad fue, según parece, de 515 257 *staia* de trigo.³⁵⁰ Como la población no ha disminuido durante ese tiempo, sino al contrario, ha crecido, sólo caben dos explicaciones posibles: o disminución relativa del consumo de pan, o disminución de la alícuota del trigo en los cereales panificables. Por mi parte me inclino por esta segunda explicación.

3. Y, finalmente, la explicación de conjunto más importante: Italia se salvó porque incrementó su propia producción. Se trata de un fenómeno a largo término, que posiblemente se inició en una fecha tan temprana como la de 1450. Este incremento fue resultado de métodos que ya hemos estudiado: cultivo de las colinas, conquista de las pendientes

montañosas, saneamiento de toda especie de llanuras, división neta entre campos de cultivo y pastizales, desplazando cada vez más aquéllos a éstos y a los ganados que mantienen, en la medida que cada vez hace falta mayor espacio para los hombres. Esta necesidad entraña la destrucción de los árboles, de los animales salvajes y la reducción de los rebaños domésticos. Era un viejo proceso: en Lombardía las roturaciones del siglo XIII habían extendido los campos de trigo y, a la vez, causado la disminución del número de corderos. Franco Borlandi³⁵¹ tiene razón cuando considera ésta como una de las causas de la crisis de la lana y del éxito de los fustanes —mezcla de lana y algodón—: se trata de uno de los primeros sucedáneos.

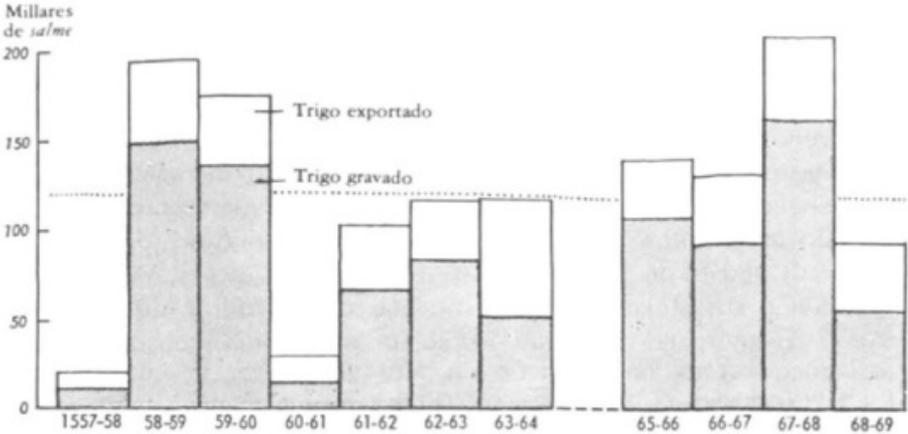


FIGURA 51. Las exportaciones sicilianas.

Según documentos en los archivos, Simancas. En gris, el trigo exportado que ha pagado las *tratte*; en blanco el que no las ha pagado. La media de estas cifras (indicada por la línea de puntos) es de unas 120 000 *salme*. Las variaciones se deben más a las diferencias de las cosechas que a las oscilaciones de la demanda. Cada tres o cuatro años Sicilia sufre una mala cosecha. Las exportaciones se mantendrán al mismo nivel durante el siglo XVII, y con las mismas fluctuaciones periódicas.

En el curso de este movimiento hacia delante,³⁵² el paisaje agrario se transforma. Las colinas, que la Antigüedad había dejado en manos de la Naturaleza y que sólo había usado como terreno de pastos, se convierten durante la explosión rural de la época medieval en series de terrazas sucesivas, cubiertas de

árboles y viñas, cuyas hojas servirán de forraje a los ganados. La conquista prosigue en el siglo XVI, extendiéndose en altitud. Ya hemos citado antes el comentario de Francesco Guicciardini a propósito de una Italia cultivada hasta las cumbres de sus montañas.³⁵³ En 1580, Michel de Montaigne se maravilla al considerar el espectáculo que aparece ante sus ojos, en los baños de Luca: “montañas... todas muy bien cultivadas y verdes hasta la cima, pobladas de castaños y olivos, y otras de viñas que esas personas plantan en torno de las montañas, en forma de anillos o terrazas. El borde externo de la terraza—un poco levantado—está ocupado por la viña, y en la depresión interior crece el trigo...”³⁵⁴ Pero los italianos han extendido también a las llanuras bajas y pantanosas sus esfuerzos metódicos encaminados a mejorar la agricultura.

Era un proceso que cada vez requería más hombres y más dinero, y que ha conducido a notables inversiones por parte de las ciudades. Los terratenientes urbanos, de nobleza recién estrenada, han encontrado en la tierra ocasión de hacer fructificar su dinero, o de ponerlo al abrigo de sorpresas. Al obrar así han tropezado con un problema esencial: disciplinar y utilizar las masas campesinas, obtener lo que en lenguaje actual llamaríamos la *plusvalía* de su trabajo. Por desgracia, estamos muy mal informados acerca de este movimiento multiforme. En su explicación general —de la que nosotros hemos tomado mucho—, Ruggiero Romano³⁵⁵ sostiene que las inversiones en tierras en el siglo XV y comienzos del XVI produjeron beneficios muy elevados. Se trata, en los primeros momentos, de pequeñas inversiones que producen muy altos rendimientos, es decir, nos encontramos con un modelo muy similar al de los comienzos del gran capitalismo mercantil de Lisboa, después del regreso de Vasco de Gama.³⁵⁶ Eran los días dichosos de la juventud del capitalismo territorial, contemporáneo de un primer capitalismo

mercantil que alcanza su auge máximo en la época de los Welser y los Fugger. Más tarde se deteriora esta situación.

Lo dicho es, naturalmente, hipotético. En el caso de Venecia (pero es muy posible que Venecia, donde la evidencia es más manifiesta que en otras partes, se haya quedado a la zaga del resto de Italia) las grandes inversiones en el área de los *beni inculti*, especialmente tierras bajas y pantanosas, no comienzan, si nuestros documentos no nos engañan, antes de 1550... Sólo entonces las tensiones sociales entre campesinos y terratenientes comienzan a manifestarse. A los crímenes políticos, obra de los de arriba, suceden los crímenes agrarios, obra de los de abajo. Antes de que el siglo llegue a su fin, estas tensiones degeneran en revolución social larvada pues eso es en realidad, la auténtica naturaleza del bandidismo (volveremos sobre el problema más adelante),³⁵⁷ cuya crónica va progresivamente aumentando sus proporciones a medida que el siglo se encamina a su fin. Llegados a este punto, uno tiene la impresión de que la gran fortuna de Venecia se está separando de la aventura comercial y se compromete, para bien o para mal, en los préstamos usureros de los cambios de Besançon y aún en mayor grado en el campo y sus costosas bonificaciones. Con esto caminaba hacia su fin un ciclo clásico del precapitalismo.

Todo lo dicho, probable pero no probado, nos sirve como fondo provisional sobre el que pintar la historia del trigo italiano, pues nos da una cierta perspectiva del problema y nos sugiere posibles líneas de prolongación. Por desgracia, nuestra información nos abandona en los momentos cruciales. El momento crucial de la coyuntura económica campesina se produjo, sin duda, pasado 1550, y con mayor probabilidad no antes de 1600. Y la situación de los propietarios de tierras era muy diferente. Triunfaban porque los campesinos perdían: todo ocurría un poco como en Castilla. Resulta, sin embargo, fuera

de toda duda, que los amplios y múltiples esfuerzos de los campesinos italianos y la codicia de los propietarios han permitido, pese a múltiples sobresaltos, el equilibrio, real o aparente, de las reservas de trigo durante los años 1564-1590.

La última vicisitud: las importaciones de trigo del norte a partir de 1590

De antemano, y durante largo tiempo, todos esos problemas del abastecimiento mediterráneo han ido preparando el camino a las importaciones masivas de trigo del norte, que los veleros holandeses, hanseáticos e ingleses transportan del Báltico al Mediterráneo a partir de 1590. Pero este trigo no era el primero que venía del norte. Además de la península ibérica, Génova estaba importando grano desde mediados del siglo xv.³⁵⁸ En 1527, Venecia recibía grano traído de Flandes o Inglaterra.³⁵⁹ Y según parece, lo mismo hicieron los Strozzi hacia 1530 para abastecer Roma.³⁶⁰ En octubre de 1539, un corresponsal de los Gonzaga en Amberes señala la salida hacia Italia (Génova, Florencia, Lucca) de 16 *nave grosse* cargadas de trigo, que él predice se va a estropear,³⁶¹ Es probable que ya desde la década de 1540, Cosme de Médicis haya importado trigo de Flandes, y que en 1575 Toscana haya tratado —por lo menos— de comprar trigo bretón.³⁶² Por cada cargamento de que tenemos noticia hay, sin duda, otros 10 o 20 de los que no ha quedado testimonio escrito.

Pero el movimiento no ha crecido en amplitud hasta que no ha habido toda una serie de malas cosechas que han castigado Italia, en particular a partir de 1586,³⁶³ y que han producido efectos acumulativos. La situación era desesperada a la altura de 1590: el gran duque de Toscana fue el primer imperante

italiano que despachó agentes a Danzig,³⁶⁴ y Venecia hizo lo mismo en cuanto llegó el invierno.³⁶⁵ Existen datos *indudables* de la llegada, a partir de 1590-1591, de barcos a Liorna³⁶⁶ y a Génova.³⁶⁷ En 1591, el secretario veneciano Ottobon envía cinco desde Danzig. En junio del mismo año, “llueve tanto [escribe un mercader de Florencia] que se teme que la cosecha será tan mala como la del año pasado: el trigo, por lo menos el de las llanuras, ha quedado tumbado, y hay tanta humedad que, en lugar de madurar, se pudre”.³⁶⁸ Notemos, una vez más, la parte de responsabilidad que le corresponde a la circunstancia meteorológica. En septiembre, este mismo mercader escribe categóricamente: “estamos teniendo un año difícil a causa de la falta de trigo; el remedio mejor y más seguro lo esperamos de Hamburgo y Danzig”.³⁶⁹

De este modo se inician los viajes de los barcos trigueros del norte. Los cargamentos realmente importantes no comienzan a llegar antes del invierno de 1592-1593. Los registros portuarios de Liorna indican, en 1593, una importación de casi 16 000 toneladas de trigo y centeno del norte,³⁷⁰ casi la mitad de las cuales había venido por cuenta del gran duque y el resto por la de los mercaderes, los Buonvisi de Lucca, los Lucchini de Bolonia, los Vernagalli, Buonacorsi, Biachorali, Biachinelli, Capponi, Lanfranchi, Berzighelli, Orlandini, Mendes, Ximenes, Ricasoli, Melinchi, Bardi, Guardi, Taddi y Massei..., de Florencia. Si fuera necesario, esta enumeración, sacada de los registros portuarios³⁷¹ (con algunas posibles faltas de ortografía) confirmaría la dispersión del comercio de granos. De 1590 a 1594, la demanda liornesa llegó a ser tan importante que los pagos a Inglaterra, Danzig y Holanda ascendieron a más de dos millones de escudos.³⁷² En 1596, continuando activa la demanda, el gran duque envía otro representante más a Polonia y Danzig y trata de hacerse con el control de todas las compras

en el norte.³⁷³ Así se instauraba un inmenso tráfico, del que el gran duque fue haciéndose el amo, poco a poco, gracias a los enormes recursos económicos de que disponía. Liorna debió su evidente prosperidad a este aflujo del grano; como puerto tenía muchas ventajas sobre los demás de Italia: se encontraba a sólo una semana de distancia de Gibraltar, decían los marinos de Danzig, y estaba en la misma línea del viento que les permitía atravesar el estrecho; allí podían cargar ellos alumbre, en el viaje de vuelta, y una o dos semanas más tarde, sal en España. Ir a Venecia era harina de otro costal.

Pero el viaje a Liorna, emprendido por flotas enteras, no estaba exento de peligros, ni de obstáculos, ni tampoco de tentaciones. Bajar por el canal de la Mancha o contornear las islas británicas por Escocia podía significar un encuentro con los ingleses, quienes les consentirían o no pasar, o un encuentro con el mal tiempo; en los puertos españoles existía el riesgo de embargo; en el Mediterráneo pululaban los piratas berberiscos. Además, era muy tentador, en Lisboa, Cádiz o Sevilla, a poco que el trigo presentase síntomas de deterioro, y cuando lo consentían las autoridades consulares competentes, descargar y vender el grano, y volver a casa lo antes posible. Finalmente, era la plata, la mitad del precio pagado de antemano, lo que hacía que Liorna y las otras ciudades italianas pudiesen contar con las pobres ciudades del norte. Bien entendido que la Toscana y las regiones vecinas no fueron las únicas necesitadas de este nuevo beneficio. Muy pronto toda Italia se había acostumbrado a ello, y según las necesidades y los puertos, también todo el Mediterráneo occidental, incluida África del Norte.

Este comercio, nacido de la necesidad, se reveló pronto como una actividad muy provechosa. Simón Ruiz, el mercader de Medina del Campo, se mostraba muy escéptico al comienzo: “Deploro —escribía el 24 de abril de 1591, a su agente en

Florenia— la falta de pan que hay en Italia. ¡Quiera Dios poner remedio a semejante situación! El trigo que se trae de Flandes y de Danzig no puede, creo yo, llegar en buen estado, dado que ya en Sevilla se encuentra en malas condiciones. ¡Cómo estará al llegar a Italia! No me parece que, por lo general, sea un buen negocio transportar el trigo por mar. Hablo por experiencia, que he pagado bastante cara. Si alguien se beneficia de ello —caso de que se beneficien— son los marineros que viajan en los mismos barcos que el trigo. He visto a bastantes hombres perder mucho dinero en semejantes negocios”.³⁷⁴ Es evidente que Simón Ruiz habla por experiencia propia, puesto que, de joven, había participado en el abastecimiento de trigo a Lisboa. Pero en esta ocasión se equivoca. De los cinco barcos que Ottobon envía a Venecia, sólo tres llegan a su destino,³⁷⁵ el cuarto ha tenido que descargar en Lisboa y el quinto se ha perdido. Y, sin embargo, desde el punto de vista comercial, la operación se ha cerrado con un ligero beneficio. En los grandes contratos, los Ximenes—y en particular Fernando Ximenes de Amberes, quien asegura que sus socios, los Veiga y los Andrade, se limitan a los contratos negociados por el gran duque de Toscana— pueden obtener, en los primeros tiempos, beneficios que llegan a 300%.³⁷⁶ Es que el transporte de granos del norte no es solamente una cuestión de barcos, fletes y compras de trigo, sino también de enormes transferencias de fondos sobre Amberes (al principio) y otras plazas del norte, que ya hemos señalado en relación con el viaje de Marco Ottobon, y que testimonian las copias de las letras de cambio realizadas por la *Abbondanza* de Génova. Todas estas operaciones brindan la posibilidad de obtener beneficios.³⁷⁷

Pero la crisis iniciada en 1590 no duró indefinidamente. Se tiene la impresión de que, a medida que se penetra en el nuevo siglo, se atenúa, y que Italia y el Mediterráneo, que han

recurrido al trigo del norte en el momento de emergencia, vuelven a ser autosuficientes: a partir del año 1600, el maíz les será de preciosa ayuda.³⁷⁸ Sin embargo, el problema sigue sin resolver. El asunto del trigo del norte requiere nuevos estudios. Habría que seguirle el rastro a la historia hasta muy entrado el siglo XVII y trazar la totalidad de su curva, que yo *imagino* declinante quizá a partir de 1607-1608; sólo así se podría situar dentro de un contexto histórico, lo cual vamos a hacer en cierta medida, a continuación, pues el trigo no es la única importación que se ha hecho venir del norte.

Sicilia continúa siendo el granero del Mediterráneo

No es el trigo del norte en sí lo que debe retener nuestra atención, sino el Mediterráneo mismo: su estructura y su centro vital —Italia— y no la coyuntura, que es episódica. En la primera edición de este libro³⁷⁹ yo estaba persuadido, tanto por la evidencia documental como por las afirmaciones de los historiadores, de que este episodio era nada menos que un síntoma de la decadencia del Mediterráneo, pero ahora me parece que esta decadencia —y en especial, en Italia— ha comenzado mucho más tarde. Las grandes crisis económicas no comienzan hasta 1620-1621 y la gran crisis biológica no antes de 1630.³⁸⁰

Cuando escribí la primera edición del presente libro, el argumento decisivo había sido, a mi modo de ver, lo que denominé la deficiencia del trigo siciliano. En aquellos momentos contaba con todas las razones necesarias para pensar así. Ahora bien, el trigo siciliano no faltó en el Mediterráneo.

Dos series de argumentos me habían hecho pensar su posible falta. En primer lugar las malas cosechas y las carestías

que sufre Sicilia después de 1590. Hay evidencia incontrovertible de que, a la altura de 1591, en la isla se pasaba hambre. Los precios se disparan a alturas increíbles, y el trigo se vende a 78 *tari* 10 en Palermo; por todas partes *si trovanoo le persone morte nelle strade per la fame*. Este era el resultado, según los contemporáneos tanto de los desconsiderados impuestos como de las malas cosechas. La *salma* llegó a valer 40 escudos, precio al que, en memoria humana, nunca había llegado. Había ricos que vendían el trigo a precio de oro —a precio de sangre, como se dijo por entonces—. Palermo y Mesina, que han vendido trigo a precios por debajo del curso de la inflación, se endeudan muy seriamente, Mesina, por una cantidad que pasa de los 100 000 ducados.³⁸¹ La situación no mejorará hasta 1595.

He ahí una razón que incitaba a dramatizar. Pero, en un determinado punto de mis investigaciones, encontré un artículo de Hans Hochholzer, combinando, según es su costumbre, historia y geografía y consagrado a Sicilia.³⁸² En dicho estudio ofrecía material que arrojaba luz sobre la cuestión: una estadística retrospectiva encontrada en los archivos de Viena y con fecha de 1724, es decir, de cuando la isla había sido, por breve tiempo, posesión de Austria. Conciérne a las entradas de trigo en Mesina: el movimiento, iniciado en 1592, culminaba en 1640, y declinaba, después, para llegar a su casi desaparición, en 1724. El documento resolvía el problema: Sicilia importaba cereales regularmente desde finales del siglo XVI; eso significaba que había cesado de ser el granero del Mediterráneo occidental. Pero los documentos sicilianos —y de ello he tenido la prueba gracias a la publicación, en 1951, del Catálogo de Simancas consagrado a la serie *Sicilia* — indican lo contrario. Un estudio de los documentos³⁸³ relativos al siglo XVI nos da resultados categóricos: Sicilia continuaba exportando trigo en el siglo XVII.

Sólo quedaba una solución posible: encontrar y examinar con detalle, el documento clave de Viena.³⁸⁴ Su fotocopia me ha deparado una amarga sorpresa. La interpretación de esta lista de cifras se apoya en una casi increíble cantidad de errores garrafales: la palabra *introyte*, que significa ingresos, entradas de dinero —y en este caso, derechos de aduana—, se ha interpretado como designando la entrada de mercancías; mientras que la palabra *grani* (que en este contexto significa una subdivisión monetaria del *taro*) ha sido traducida como significando cereales; de modo que se dedujo que estaba entrando trigo en Sicilia, cuando en realidad el documento se está refiriendo a *exportaciones* de *sedas*, crudas o blanqueadas, como muy bien lo especifica el facsímil, ya en sus primeras líneas.

113. - *Nota delle Introyte, et arrendamenti delle due Sabelle una di grani 750 e l'altra di grani 5, che si pagano sopra ogni libra di seta, che si estiahe cossì a matasse, che opervata, e tira in setone bianche dal Porto di Messina cussì secondo l'impositione de loro tempi ciove*



Dal primo Gennaio per tutto l'anno 1592. liberata l'				
annopar			15680:	-
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1593. come sopra per		15680:	-
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1594. come sopra per		15680:	-
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1595. come sopra per		15680:	-
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1596. liberata l'anno per		16067:	6
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1597. come sopra per		16067:	6
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1598. come sopra per		16067:	6
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1599. come sopra per		16067:	6
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1600. liberata l'anno per		16835:	2
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1601. come sopra per		16835:	2
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1602. come sopra per		16835:	2
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1603. come sopra per		16835:	2
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1604. liberata l'anno per		19175:	3
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1605. come sopra per		19175:	3
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1606. come sopra per		19175:	3
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1607. come sopra per		19175:	3
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1608. lib. l'anno per		20712:	-
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1609. l'anno per		20712:	-
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1610. come sopra per		20712:	-
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1611. come sopra per		20712:	-
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1612. liberata l'anno per		19611:	2
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1613. come sopra per		19611:	2
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1614. come sopra per		19611:	2
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1615. come sopra per		19611:	2
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1616. liberata l'anno per		20100:	15
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1617. per		20100:	15
Sabell. di grani 5. lib. l'anno per		388:	1	-
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1618. come sopra per		23980:	16
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1619. come sopra per		23980:	16
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1620. grani 75. lib.		23980:	16
per		21300:	-	-
Sabell. di grani 5. per		3880:	1	-
Dal primo Gennaio	per tutto l'anno 1621. per		25180:	1
per		21300:	-	-
Sabell. di grani 5. per		4301:24	24	-

FIGURA 52. Sicilia después del 1593: un documento que no habla de importaciones de trigo, sino de exportaciones de seda.

Documento de los Archivos de Viena (Haus-Hof-und Staats-Archiv), col. Siciliana 6, Dogana di Messina, Mesina, 1 de enero de 1724.

Resuelta esta duda, todos los problemas se aclaran. Incluso durante la época de su máxima prosperidad, el mercado siciliano ha experimentado fuertes oscilaciones, dependientes éstas de la

calidad de las cosechas. De 1590 a 1677 hubo varios periodos malos: 1550-1554, 1575-1580, 1605-1608, 1634-1641 y 1668-1677.³⁸⁵ En este contexto, el periodo de depresión que va de 1550 a 1595 no pasa de ser más que uno de estos accidentes *regulares*. Aparte de estos baches, de ningún modo habituales, el trigo siciliano se ha continuado exportando al mismo tiempo al Mediterráneo occidental y al Adriático, y, si no me equivoco, las exportaciones se mantuvieron durante mucho tiempo a la misma altura que las de antaño, es decir, 1 500 000 *salme* por año (unos 300 000 quintales). La totalidad de las cifras exactas debe estar en algún lugar de los archivos sicilianos. En Simancas, por desgracia, sólo aparecen de manera intermitente.

Pero por lo menos hemos podido resolver este problema. Sicilia —la totalidad de Sicilia— sigue siendo, en el siglo XVII, la isla del trigo, bajo el control de sus comerciantes, que no le consienten abandonar el cultivo de los cereales (la cebada, que no ha sido mencionada, se exportaba tanto a Nápoles como a España, usándose como alimento de los caballos y, a veces, de los hombres) ni tampoco ocupar demasiado terreno para la cría de animales o para huertas y árboles frutales. En Sicilia, los campos estaban protegidos por un sistema de tutela administrativa y capitalista del cual hemos descrito únicamente sus rasgos más generales, y que en sí mismo ofrece material lo bastante interesante como para tentar un día a algún historiador. No creo que exista mejor ejemplo, si se quiere hacer un estudio sobre la *renta nacional* en los siglos XVI y XVII, que el de Sicilia; se nos da todo en cifras: habitantes, animales de labor, rentas, tasas fiscales... En 1694, de enero a junio, un documento nos informa de todas las exportaciones de trigo de Sicilia, detallando, *caricatore* por *caricatore*, sus puertos de destino, el nombre de los barcos de transporte, los precios, los derechos de aduanas y los nombres de los mercaderes, ocasión que nos permite observar que la concentración del comercio ha

funcionado en provecho de algunos entre ellos. Había quien llegaba a controlar un puerto como si fuera de su propiedad exclusiva. Eran unos auténticos señores del trigo. Resulta irónico el que en 1699 se exportase a Francia trigo siciliano; pero que ese mismo año se exportase también a Flandes, todavía lo es más.³⁸⁶

Pero dejemos los meros detalles: Sicilia entera, tanto en el siglo XVI como durante buena parte del siglo siguiente, cuenta con una sana balanza comercial pese a los avatares inherentes a toda existencia material durante el *ancien régime*. En el siglo XVII las exportaciones de seda no declinarán sino a partir de 1619:³⁸⁷ el trigo continúa siendo la mercancía principal; una navegación activa frecuenta las costas sicilianas, se dirige a Levante, e incluso más usualmente a la vecina Túnez, dejando en sus puertos, al menos hasta 1664, una parte de las considerables cantidades de plata que transporta; además, en Mesina y en Catania florece, o, para ser más precisos, revive, la industria de la seda. En resumen: en Sicilia, el declinar del Mediterráneo ha sido, en el peor de los casos, más bien tardío.

Sobre las crisis del trigo

Resumiendo: todas las crisis del trigo presentan una gran similitud de características. Y todavía se asemejarían más si hubiera mayor evidencia documental en lo concerniente a los países del islam, donde nos son desconocidas en su mayor parte, puesto que su progresión escapa a nuestra observación. Obedecen sin duda a un modelo de crecimiento demográfico benéfico hasta 1550 o 1560: cuanta más gente había, tanto más trigo se producía. Pero se llega a un momento en que comienza a funcionar la ley de rendimientos decrecientes. A un siglo XV y

un primer siglo XVI de tranquila abundancia, siguen, antes o después, tiempos de dificultades crecientes. En Occidente eran, en parte, resultado de la competencia que le hacen al trigo los cultivos más seguros y más provechosos, la viña, el olivo... Otras causas responsables son el crecimiento del comercio, el aumento de las demandas de la población, la subida de los precios diferenciales y —algunas veces— ciertos factores sociales.³⁸⁸ Para enfrentarse con tales problemas, “jamás encontrados hasta aquel momento”, dice un documento a propósito de Siria,³⁸⁹ las soluciones consideradas estarán en relación con las riquezas disponibles. La compra de trigo procedente de lugares lejanos es, no hace falta acentuarlo, un síntoma evidente de prosperidad general, pese a que al mismo tiempo el hecho resulte catastrófico para los pobres.

III. COMERCIO Y TRANSPORTE: LOS VELEROS DEL ATLÁNTICO

El mejor calibre del comercio Mediterráneo como un todo es el que nos ofrecen las dos arribadas sucesivas de los veleros atlánticos. Pues hubo (con sus diferencias y sus analogías) dos invasiones masivas: la primera, que en líneas generales podemos fechar como ocurriendo de 1450 a 1552, y la segunda, a partir de 1570, o mejor aún, de 1572-1573; con la segunda invasión, llevada a cabo exclusivamente por naves del norte, quedará abierta permanentemente al norte —con todas sus ventajas— la ruta del mar interior.

Ya hemos presentado antes estos problemas y propuesto una explicación:³⁹⁰ la llegada de naves extranjeras al Mediterráneo responde a la creación de nuevas oportunidades como resultado de un renacimiento económico, tanto o en mayor grado que lo que haya podido influir la competencia (que, como es obvio,

hubo de existir). Resumiendo: la llegada de estos barcos testimonia un cierto nivel de prosperidad. Cuando se encuentra en un periodo de expansión económica, el Mediterráneo tiene tareas más importantes que la de transportar mercancías, en particular si son pesadas. Si éste es el caso con que nos encontramos, la presencia de estas naves extranjeras será, entonces, un magnífico patrón de medidas que la historia narrativa ofrece a quien se dedica a las estadísticas. Y se suspenden las procesiones de navíos oceánicos durante un periodo de 20 años. ¿Significa esto que la prosperidad del Mediterráneo se interrumpe a mediados de siglo?

1. ANTES DE 1550: LLEGAN LAS PRIMERAS NAVES

No es fácil descubrir las rutas tomadas por los veleros atlánticos cuando la primera invasión del Mediterráneo, en parte porque se trata, con frecuencia, de barcos de mala muerte que no dejan en lugar alguno señal de su paso, y en parte, también, porque se trata de flotas mixtas donde van juntos ibéricos y nórdicos, lo que hace difícil distinguir unos de otros y establecer la fecha exacta de cada viaje.

Naves vascas, naves vizcaínas e incluso naves gallegas

Es muy posible que ya desde finales del siglo XIII los marinos del Atlántico ibérico hayan entrado en aguas mediterráneas. Cuando crece su presencia, pasado el año 1450, ya son familiares en el mar interior, por sus servicios prestados a Barcelona y Génova y por sus frecuentes visitas al sur y al norte de la cuenca occidental. Son unos simples transportistas: ni más ni menos.³⁹¹ Los pocos mercaderes vascos conocidos en Génova se contentan con la realización de modestas transacciones (por su mayor parte, en lana); su principal función consiste en responder por los patrones de los barcos, gente cuya reputación nunca ha sido buena, y en prestarles las sumas necesarias para armar sus naves.

Así las cosas, un buen día estos enormes veleros sobrepasan sus horizontes habituales y, al servicio de una u otra ciudad, entran en las aguas del Mediterráneo Oriental. Hacia 1495 cumplen viajes directos desde Génova, Málaga y, con más frecuencia, desde Cádiz, a Quíos, llevando a la isla el azúcar

atlántico.³⁹² Y así continuarán durante muchos años. Tampoco debemos olvidar sus viajes a Inglaterra y —en particular— a Flandes. En 1532,³⁹³ un veneciano insiste en que Vizcaya (entendida la palabra en su sentido más amplio) es el florón de la corona de la potencia marítima de Carlos V, “pues de Vizcaya puede sacar tantos barcos como necesite”. De hecho, estos barcos monopolizarán, hasta 1569, la ruta de Flandes,³⁹⁴ y desde antes de esa fecha serán los animadores, con sus galeones, de la larga *Carrera de Indias*.³⁹⁵ Durante muchos años, estos *vagabundos* estarán mezclados en todos los tráficos del Mediterráneo, y se les ve también, de 1480 a 1515, “llevando vino marsellés a Londres y cueros de Irlanda a Marsella”.³⁹⁶

Habiendo sido los primeros que cruzan el estrecho de Gibraltar, se entretienen largo tiempo en el Mediterráneo, concentrándose preferentemente en torno de Génova, Marsella y Barcelona³⁹⁷ y a lo largo de la extensa costa española. Siguen apareciendo en documentos del siglo XVI, cuando se les podría creer poco frecuentes o ya ausentes: un vizcaíno ancla su nave en Marsella en febrero de 1507 y se apresta a transportar vino a Flandes e Inglaterra;³⁹⁸ otro, en 1510, que va, al servicio de Hans Paumgartner, de Bari a Amberes³⁹⁹ en 1511, lleva cariseas a Ragusa;⁴⁰⁰ en 1521, durante la grave carestía de trigo que padece España, los documentos napolitanos nos hablan de mercaderes y marinos de Vizcaya entre aquellos que abastecen la Península con trigo de Apulia;⁴⁰¹ los volvemos a encontrar en 1526;⁴⁰² en enero de 1527, haciendo la ruta de Mesina con un cargamento de sardinas y atún procedente de Portugal;⁴⁰³ en 1530, dos naves vizcaínas cargadas de sal son echadas a pique por Barbarroja;⁴⁰⁴ en 1532, maltratado por los corsarios berberiscos, uno de sus veleros llega a Alicante.⁴⁰⁵ En ruta de España a Italia, en 1531, 1535 y 1537, momento en que uno

podría pensar que habían terminado de representar su papel en el Mediterráneo, un registro portuario contiene mención de nada menos que 12 naves vizcaínas;⁴⁰⁶ y no serían éstas las últimas.⁴⁰⁷ Es muy posible que sólo a mediados del siglo XVI, y con el final de la primera invasión de las naves atlánticas, dejen definitivamente de hacer acto de presencia en las activas rutas del Mediterráneo.

Los portugueses

Después de la toma de Ceuta, que les ha abierto de par en par la puerta de ingreso al Mediterráneo, los barcos portugueses se hacen tan numerosos y, muy en breve, tan activos como los de Vizcaya. Aun antes de la llegada de sus armadas,⁴⁰⁸ los barcos mercantes portugueses han ofrecido sus servicios y los corsarios portugueses impuesto los suyos: estos últimos se apoderan de una nave veneciana cargada con vino de Candía en noviembre de 1498;⁴⁰⁹ en octubre de 1501 capturan una nave genovesa al largo de las costas de Berbería; los pasajeros moros que van en ella habrán de dejar un rico botín en las manos de sus captores, en concepto de rescate.⁴¹⁰ Como es natural, entran al servicio de las grandes ciudades comerciales; se los encuentra en torno de Valencia y las Baleares, en Marsella, utilizados por Florencia más que por Génova, aunque en modo alguno los rechaza ésta cuando le ofrecen sus servicios.⁴¹¹ En toda la cuenca occidental del Mediterráneo vemos muy pronto los veleros portugueses transportando cueros cargados en Lisboa —un signo de que la economía portuguesa todavía se encuentra en un estadio muy arcaico—, trigo andaluz, sal de Ibiza, alumbre de España e Italia, azúcar de Madera y de otras islas atlánticas a partir de los años 1480 o 1490, en mayor grado después de una ordenanza

del rey Dom Manuel, del 21 de agosto de 1498, que prohíbe dedicarse al comercio del azúcar a todo aquel que no sea súbdito portugués.⁴¹² A finales del siglo XV se exportan todos los años, de acuerdo con las concesiones oficiales, 40 000 arrobas de azúcar portuguesa a Flandes, 7 000 a Inglaterra, 6 000 a Liorna, 13 000 a Génova, 2 000 a Roma, 15 000 a Venecia y 25 000 a Constantinopla y Quíos.⁴¹³ El azúcar llega a Venecia en *caravelle grosse*.⁴¹⁴ Según parece, los portugueses comenzaron a construir naves cada vez mayores con la intención de hacerse con el comercio de todo el Mediterráneo, y muy pronto se han encaminado a Quíos, Constantinopla, Levante y Egipto. El azúcar y la ligereza de las naves explican el éxito portugués en el Mediterráneo, mucho antes del periplo de Vasco de Gama.

Como en el caso de los vizcaínos, tampoco sabemos con exactitud en qué momento desaparecen los portugueses del Mediterráneo. Debido a algunas menciones fortuitas sabemos, por ejemplo, que en una fecha tan tardía como es el año 1533 se señalan dos de sus carabelas al largo de Menorca; una de ellas cae en manos de Barbarroja, y es muy probable que la otra se perdiese con toda su carga y tripulación.⁴¹⁵ En Marsella, el 15 de enero de 1536, un mercader inglés compra su navío al ciudadano portugués Jean Ribere;⁴¹⁶ en 1549 llegan a Venecia dos navíos portugueses.⁴¹⁷ Pero no dejemos que estos episodios y otros semejantes nos confundan. La aventura portuguesa estaba indudablemente en sus últimos instantes a mediados del siglo XVI. Otros barcos y otros marinos han llegado a ofrecer sus servicios, y yo creo que los transportes portugueses comienzan a resultar más lucrativos al oeste de las Columnas de Hércules que lo son al este. A no ser que hayan disminuido las oportunidades que ofrece el Mediterráneo.

Los normandos y los bretones no tomarán inmediatamente el relevo; tardarán en entrar en escena, aunque unos y otros habían aparecido muy temprano en las costas atlánticas de España y Portugal. Es muy posible que desde 1466 haya existido un barrio bretón en Sanlúcar de Barrameda⁴¹⁸ (con la salvedad de que la palabra *berton*, en español, lo mismo que *bertone* en italiano, se usa durante todo el siglo XVI para designar a las personas del norte en general). Sin embargo, si la piratería es síntoma de reciente arribada, no hay duda que se han presentado siguiendo la estela de las guerras de Italia, en 1496-1497, por ejemplo, o en 1502.⁴¹⁹ En enero de 1497, ciertas *nave bertone* piratean activamente en torno de Mallorca.⁴²⁰ Pero por lo que parece, el comercio no vino a continuación, sobre todo en el caso de los bretones que, preguntados acerca de Venecia, en 1500, responden que “ellos apenas habían navegado por aquellas aguas”.⁴²¹ Habrán de pasar todavía 40 años hasta encontrar una referencia a dos de sus navíos en Gibraltar, en 1540;⁴²² un golpe de viento los había empujado dentro del Mediterráneo, pero no entrarían en él hasta poco antes de iniciarse la segunda invasión de naves atlánticas, y, por los datos que poseemos, no pasarán más allá de los puertos del Levante español. En 1567 hay un barco bretón en Alicante;⁴²³ en noviembre de 1570 o 1571 hay otro en Málaga: se llama el *Baron*, y lleva a bordo al maestro Guillaume Potier y los mercaderes Étienne Chaton y François Pin, además de un cargamento de telas de lona y unos pocos miles de quintales de pescado. Una vez vendido todo, compran uvas secas y otras mercancías por un valor total de 4 000 escudos, y están apresurando los preparativos para volver a Bretaña, cuando el *proveedor* de Málaga embarga la nave, mete en prisión a uno de

los mercaderes y decide que el barco, puesto ahora al servicio del rey, irá a Orán o al peñón de Vélez. Nos encontramos ante un caso de flagrante contravención del tratado firmado por ambos países, explica el embajador francés; y añade: “y no es la primera vez que un navío francés de la especie ha sido requisado en Málaga”.⁴²⁴ Y hasta 1571 no llegará a Civitavecchia el primer navío de Saint-Malo.⁴²⁵

Entre estos humildes y discretos visitantes, los más mencionados son los normandos. En 1499, uno de sus grandes navíos, el *Magdeleine*, fue capturado en Almería por un corsario portugués.⁴²⁶ Diez años más tarde, los veleros normandos van a cargar regularmente en el Mediterráneo los alumbres necesarios para la industria textil de Ruán; este mineral viene de España, en cuyo caso procede de Mazarrón, o de los Estados pontificios, y entonces se carga en Civitavecchia. De sus visitas al Mediterráneo en 1522, 1523, 1527, 1531, 1532, 1534, 1535, 1536 y 1539⁴²⁷ estamos muy bien informados: decenas de estos pequeños veleros figuran en los registros de los *tabellions* (funcionarios públicos que hacían el papel de notario) normandos y en las listas del puerto de Civitavecchia. No faltan los incidentes en los puertos: por ejemplo, el 3 de febrero de 1535 se requisan en Cartagena tres pequeñas naves normandas cargadas de arenques, pescado salado *et otras muchas mercaderías*, en el mismo momento que van a levar anclas con rumbo a Liorna y Civitavecchia. Dos de ellas se llaman *María*, y una es de Dieppe y la otra de Saint-Valéry-en-Caux; la tercera, también de Dieppe, es *La Louve*.⁴²⁸ La ruta más usual es la que toma *La Fleur de Lys* de Dieppe⁴²⁹ (80 toneladas, 22 de mayo de 1536), que va a *Ligorne et Civitegie* (Liorna y Civitavecchia), y que descarga alumbre en Havre de Grâce, Londres, Amberes o Ruán; o también la seguida por *La Françoise* de Ruán (2 de octubre de 1535), que toca en Marsella, Villefranche, Liorna,

Nápoles, Mesina y Palermo.⁴³⁰

Inevitablemente, los navíos normandos acaban, a la larga, integrándose en otros tráficos, unas veces por contrato y otras por accidente: por ejemplo, en los de África del Norte, donde cargarán coral en las cercanías de cabo Negro, y finalmente, aunque no antes de 1535 o 1536, alcanzan el Mediterráneo Oriental, última etapa que más tarde o más temprano habrán de cubrir, en su normal progresión, todos los navíos. En 1539,⁴³¹ *La Grande Martine* de Dieppe hacía el trayecto de Marsella, Chipre, Constantinopla y Salónica.

Llegados comparativamente tarde, los normandos prolongan su presencia en el Mediterráneo. Civitavecchia les proporciona abundancia de cargamentos en el periodo comprendido entre 1545 y 1552. Y viajes de mayor envergadura los llevan hacia el este y hacia el sur. En 1560 una nave de Dieppe cayó en poder de Euldj Alí;⁴³² reapareció luego en el Mar Negro, indudablemente al servicio de los turcos, y allí se hundió. En 1561, otra desventurada nave de Dieppe fue devorada por el ogro, esta vez el español, cerca de las Baleares; había zarpado del puerto nórdico hacia Berbería con un piloto enganchado en Tolón, quien, a la vista de todo el mundo —ésta era, por lo menos, la versión francesa—, cargó remos, mercancía que en los países del islam se consideraba como contrabando; a bordo de la nave iban también plomo y balas, según el almirante de Francia, destinadas a Dieppe y no al África, lo que le pareció inverosímil al maldiciente y áspero Chantonay, aunque parece que esta vez tenía razón.⁴³³ Otra nave de Dieppe, más afortunada, arribó a Liorna el 4 de enero de 1574: *Le Coq*, capitaneada por Le Prieur, con cargamento de plomo, barricas de arenques, cueros, estaño, algunas *cariseas* y, como una evocación de las glorias navales de Dieppe, 20 880 troncos de palo del Brasil;⁴³⁴ o la nave *Saint-Paul*, capitaneada por Gérard, que llegó a Liorna el

22 de febrero de 1578, llevando consignadas a varios mercaderes de Luca barricas de arenques, guisantes, salmón, lino, cáñamo, tejidos y, una vez más, palo del Brasil (4 700 troncos). Pero se trata de viajes tardíos, excepcionales. No podrán resistir *la segunda* invasión inglesa, que como es natural no podremos comprender adecuadamente sino después de haber considerado cómo fue la primera e impresionante entrada de los ingleses en el Mediterráneo.⁴³⁵

Los navíos flamencos

Bastarán unas pocas palabras para tratar la cuestión de los navíos *flamencos* —que, por cierto, nueve de cada 10 veces son holandeses— que llegan en gran número al Mediterráneo en las armadas enviadas por Carlos V contra Túnez (1535) y contra Argel (1541). En 1535 se menciona en Barcelona uno de sus navíos. Se hacen raros a partir de 1550. En junio de 1560 se vende a Venecia una *urca*, la *Santa Pietà*, que se encuentra en su puerto: no puede haber venido sola.⁴³⁶ En junio de 1566 una nave *flamenca* (¿u holandesa?) llegó a Cartagena con cien piezas de artillería.⁴³⁷ En 1571 una nave holandesa —por lo menos el capitán, Joan Giles, era “natural de Holanda”— zarpó de Amberes para Cádiz y Liorna, llevando a bordo mercancías y negociantes italianos (la mayor parte, si no todos, florentinos); de su propia voluntad, el capitán se dirigió a La Rochela y, robándose en definitiva a sí mismo, vendió su cargamento.⁴³⁸

Los primeros veleros ingleses

Siguiendo a Richard Hakluyt, siempre se ha dado la fecha de

1511 como la de la entrada de los primeros ingleses en el Mediterráneo. De hecho, ese año ve el comienzo de una sucesión de viajes prósperos a Levante, pero antes ha habido una etapa de aprendizaje larga y no siempre brillante. El navío inglés citado por dos documentos notariales⁴³⁹ (30 de agosto y 6-7 de octubre de 1412) no tiene que significar necesariamente el inicio de una aventura que va a durar unos cuantos siglos, y lo mismo cabe decir de las dos empresas de Robert Sturmy,⁴⁴⁰ mercader de Bristol, en 1446 la primera, y en 1456 —hay un intervalo de diez años— la segunda. En la primera ocasión, la *Cog Ann*, fletada por él, conduce, además de un cargamento de lana, paños y objetos de estaño, 160 peregrinos que van a Tierra Santa. Llegada la nave a Jaffa, desembarcan allí los peregrinos, quienes piensan hacer el viaje de vuelta por tierra o bien en otra nave. El 23 de diciembre, la *Cog Ann*, sorprendida por una tempestad, naufraga al largo de Modon y su tripulación de 37 hombres desaparece con ella. Diez años más tarde, Robert Sturmy, en persona, parte hacia Levante a bordo de la *Katharine Sturmy*. Su viaje iba a durar más de un año. En 1457, después de haberse detenido en “diferentes partes de Levante” (no tenemos detalles más concretos), se procura, por lo que parece, *some green pepper and other spices to have set and sown in England (as the fame want)*. Pero la expedición termina trágicamente, esta vez no a causa de la tempestad, sino como resultado de la envidia de los genoveses.⁴⁴¹ Estos esperan al inglés a la altura de Malta y asaltan su nave. El propio Sturmy desaparece durante la refriega.

En 1461, los ingleses, en común con los franceses y los alemanes, abren un consulado en Nápoles;⁴⁴² y ese mismo año inauguran otro, esta vez por cuenta propia, en Marsella.⁴⁴³ Veinte años más tarde los encontramos instalando en Pisa el que va a ser un consulado esencial, prueba indudable de que tratan,

usando Pisa, Florencia y la Toscana en general como bases, de presentar batalla al doble monopolio ejercido en Levante por Génova y Venecia. Es de notar que también Robert Sturmy había utilizado la escala de Pisa en su viaje de 1446.⁴⁴⁴

Con todo, los progresos ingleses fueron lentos; y, sin duda, tuvieron que ponerse al servicio de otros Estados, lo mismo que hubieron de hacer todos los recién llegados: las preciosas anotaciones de los *Caratorum Maris* de Génova así parecen indicarlo.⁴⁴⁵ Pero nos faltan pruebas suficientes para poder documentar la lenta progresión, los múltiples servicios prestados a lo largo de los dilatados recorridos transportando mercancías ponderosas y baratas. Es posible que los ingleses hayan tenido acceso más rápidamente y con menos gastos que los otros recién llegados al Levante y sus especias, y a Candía y sus preciados vinos. Pero todo esto no se logró de la noche a la mañana; en Barcelona, por ejemplo, no harán acto de presencia hasta 1535;⁴⁴⁶ y sólo a comienzos del siglo XVI las mercancías inglesas —plomo, estaño, pescado en sal, paños campesinos— penetran realmente en el Mediterráneo, y en mayores cantidades que hasta ahora se ha supuesto.⁴⁴⁷

El periodo de prosperidad (1511-1534)

Conocemos muy bien tanto los nombres e historia de los navíos como los incidentes de los viajes a Levante en el periodo comprendido entre el año 1511 y el 1534.⁴⁴⁸ El *Christofer Campion*, el *Mary Georg*, el *Mary Grace*, el *Trinidad*, el *Mathew of London* y algunos otros navíos de Bristol y de Southampton tenían un tráfico regular con Sicilia, Candía, la isla de Quíos, y a veces con Chipre, Trípoli de Siria y Beirut. Llevaban al Mediterráneo tejidos, *cariseas* de todos los colores, y retornaban

cargados de pimienta, especias, sedas, camelotes, malvasia, moscatel, aceites sin refinar, algodón, tapices, etc. Sus viajes eran frecuentes: por fortuna, escriben en Génova los dueños de la *Mahonna* de Quíos, en enero y febrero de 1531 hemos recibido algunas mercancías de Egipto y Siria, traídas por una nave inglesa (mercancías que, dicho sea de paso, no se encontraban en demasiado buenas condiciones).⁴⁴⁹ Evidentemente los ingleses no se limitaban a sus propios navíos para el tráfico de Levante: todo este comercio no se hacía sólo por medio de las naves inglesas; los insulares confiaban a menudo sus mercancías a las galeras venecianas y a los navíos ragusinos, candiotas, españoles o portugueses.⁴⁵⁰

En Quíos, su punto de reunión al otro extremo del mar, los ingleses mantuvieron un “factor” hasta 1552.⁴⁵¹ En 1592,⁴⁵² Richard Hakluyt, el coleccionador de relatos de viajes y de descubrimientos, todavía escuchó de labios de John Williamson, enganchado como tonelero, en 1534, a bordo del *Mathew Gonson* de Londres, el relato de un viaje que hizo en dicho año a Candía y a Quíos. Su navío (300 toneladas y 100 hombres) pasaba entonces por una embarcación de importancia y viajaba en conserva con el *Holy Cross*, un *short ship* de 160 toneladas. Ambos regresaron del largo viaje al cabo de un año cargados de aceite y de vino en toneles tan descalabrados que fue necesario envasar de nuevo los líquidos antes de desembarcar. La mercancía era excelente, en especial cierta malvasía roja que (y era un viejo quien así hablaba) raramente se había visto en Inglaterra; además, la carga incluía tapices turcos, especias y algodón. El *Holy Cross* sufrió tales sacudidas durante su viaje de regreso, que después se le dejó pudrir en el puerto.

La abundancia de documentos y cartas que Hakluyt pudo reunir, y la habitual precisión de sus observaciones, nos garantizan que el tráfico inglés era frecuente en la época del

Renacimiento en el Mediterráneo, hasta los puertos del Oriente. Prosperó entre 1511 y 1534, prosiguió hasta 1552 “*and somewhat longer*”, añade R. Hakluyt. Mas luego se interrumpió bastante bruscamente; fue “*giben over*”, nos dice el citado autor.⁴⁵³ El último viaje que podemos seguir en la recopilación de Hakluyt es el de la “barca” *Aucher* (1551), narrado por su capitán, Roger Bodenham,⁴⁵⁴ viaje bastante accidentado, por cierto. Partió de Inglaterra en enero y hacia la primavera estaba a las puertas de Candía, adonde llegaban numerosos veleros “turcos” cargados de trigo. Acompañado de barcas que llevaban su carga a Quíos, el navío inglés llegó a la isla, que todavía era uno de los centros más activos del Oriente, con sus mercaderes genoveses, sus plantaciones de mastiche, sus industrias de mantas de seda y sus múltiples navíos. Zarpó precipitadamente de la hospitalaria isla, escapando a duras penas de las galeras turcas, avanzada de la flota victoriosa que regresaba de Trípoli y de Berbería. El barco inglés prosiguió hacia Candía, donde al pasar vio “bandidos” de la montaña convertidos en soldados para defender la isla, con botas hasta las rodillas, empuñando puñales, arcos y flechas, y borrachos como cubas. Después tocó en Zante, Mesina, Cádiz y arribó a Inglaterra. En relación con este viaje es interesante mencionar que iba en él Richard Chancellor, quien dos años después, en 1553, se aventuró hasta la desembocadura del Duina, en el norte de Rusia... No hay en todo el relato una sola explicación válida sobre la suspensión de los viajes ingleses. Poco es lo que sabemos acerca del viaje del *Jesus* de Lúbeck y del *Mary Gonson*, fletados en 1552 para un viaje a Levante.⁴⁵⁵ El relato del viaje de John Locke a Jerusalén en 1553, de un interés apasionante, se refiere solamente a un hombre que, abandonado por un navío inglés en Cádiz, logró llegar a Venecia, donde se incorporó a una nave de peregrinos venecianos que lo condujo, en septiembre, a Tierra Santa. En el

viaje de regreso hizo numerosas escalas, de las que nos traza vívidas descripciones, así como del grupo de peregrinos nórdicos, flamencos y alemanes, que soportaban mal el vino del mar interior y se peleaban de continuo, terminando a cuchilladas.⁴⁵⁶

Para explicar el repliegue inglés en el Mediterráneo, Richard Hakluyt cita el doble fin de Quíos en 1566 y de Chipre en 1571, explicación que adoptan los historiadores ingleses.⁴⁵⁷ Pero ¿cómo explicar la suspensión de ese tráfico en 1552 y en 1566? En efecto, la suspensión de los viajes ingleses coincide, en líneas generales, con el empuje de los turcos (1538-1571), pero no es necesariamente resultado de éste.

Las razones más importantes que llevan a la suspensión de los viajes ingleses son de orden económico. Recordemos la depresión de la economía mundial entre 1530 y 1540 y la crisis inglesa que era innegable a mediados de siglo y que de sobra se conocía, puesto que se citaba cada vez que había necesidad de explicar la formación de la entidad de los *Merchant Adventurers*, en gestación desde mediados del siglo, y que se constituyó probablemente en 1552,⁴⁵⁸ como consecuencia del viaje de descubrimientos de Chancellor. Este viaje fue, como es sabido, una gran empresa, dirigida originalmente hacia Cathay en busca de las especias, por los peligrosos caminos del norte. El azar quiso que esta aventura diera por resultado el comercio con Rusia;⁴⁵⁹ se alimentó entonces la esperanza de cambiar, gracias a ésta, la dirección del comercio con Levante. Desde sus comienzos la empresa iba encaminada a luchar contra el malestar económico, la baja de precios en los mercados ingleses y el descenso de la demanda extranjera, y, por tanto, contra la rigidez de los cambios y contra la insuficiente importación de los preciosos artículos coloniales. Examinando cuidadosamente en los propios mercados ingleses las condiciones del comercio de

la época, quizá se encontrase la razón de por qué el viaje del Mediterráneo ya no era costeable para un mercader de Londres, lo cual, evidentemente, fue la causa de su abandono. No es muy lógico acusar de ello a los turcos. El obstáculo provino más bien de la competencia de los transportadores del Mediterráneo, de las rutas interiores de Europa y de la desfavorable coyuntura general durante esos años difíciles.

2. DE 1550 A 1573

El Mediterráneo para los mediterráneos

A la par de los ingleses, todos los demás intrusos del más allá-de-Gibraltar han desaparecido del Mediterráneo. Se tiene la impresión de que se hubiese dado un gigantesco escobazo, y que pese a que después pueda quedar algo de polvo —una nave de Dieppe, un pequeño barco bretón o un velero de Saint-Malo—, no cabe duda alguna de que ese espacio ha quedado limpio de barcos del norte. El Mediterráneo se encarga de nuevo de resolver sus propias necesidades en cuanto al transporte, y lo hace durante una buena veintena de años, exactamente los que van de 1553 a 1573. Todas las mercancías voluminosas —sal, trigo, lanas y los embarazosos cueros— se transportan en navíos ragusinos, cuya importancia aumenta por entonces, por ejemplo, en 1535 y 1541, en las flotas que Carlos V dirige contra Túnez y Argel; por las naves venecianas, cuyo número es evidente que aumenta (sabemos su tonelaje: 26 000 *botti* en 1498; 29 000, en 1560; 53 400, en 1567).⁴⁶⁰ Estas cifras resultan elocuentes: Venecia ha llenado el vacío ocasionado por la marcha de la mano de obra atlántica. Y lo mismo comprobamos en Ragusa: la flota mercante totaliza, hacia 1540,

20 000 *carri*; y entre 1560 y 1570 —la década en que alcanza su apogeo— llega a los 35 000 *carri*.⁴⁶¹ Todos estos nuevos barcos de carga aparecen en el momento que las circunstancias así lo requieren; esto explica también que se vuelvan a ver grandes navíos mediterráneos en el distante Atlántico y hasta en el mar del Norte.

En realidad, los barcos de los meridionales⁴⁶² nunca habían abandonado del todo estas rutas. El año 1533 representa el final de los viajes oficiales en Venecia, pero en modo alguno el de los particulares. Un documento francés anticipa, en diciembre de 1547, la próxima salida de “grandes naves venecianas”.⁴⁶³ En marzo de 1548 el mismo documento anuncia la llegada a Antonne (Southampton) de “algunas naves aragonesas (ragusinas) y venecianas”.⁴⁶⁴ Después de 1550, o, mejor aún, de la década de 1560, se hacen mucho más frecuentes las referencias a estos viajes. Hacia 1551⁴⁶⁵ “algunos de los gentileshombres de Venecia”, Alessandro y Giustiniano Contarini y Alvise Foscarini, se lamentan de que el rey de Francia se haya apoderado de uno de sus navíos que iba camino de Inglaterra. En los Países Bajos, en mayo de 1522, “diez o doce naves, en parte vizcaínas, en parte portuguesas y ragusinas, en buen orden y equipadas...” se unirán a la flota principal, que entonces se estaba preparando.⁴⁶⁶ El 17 de octubre de 1552 hay buenas noticias de los *consoli veneziani a Londra*.⁴⁶⁷ De 1553 a 1565, trece barcos genoveses (algunos de los cuales tienen una capacidad de 500 toneladas) transportan alumbre de Civitavecchia a Flandes.⁴⁶⁸ En Venecia, el 20 de junio de 1556, se convoca a aquellos mercaderes *que hacen el viaje de Londres*, para discutir el modo mejor de elegir cónsul.⁴⁶⁹ El 3 de diciembre de 1557, la propia Génova se lamenta de las raterías de un genovés, patrón de una urca, que viniendo del oeste a Cádiz, se ha dirigido en derechura a Nápoles, en lugar de a

Liorna y Génova, como se había estipulado.⁴⁷⁰ En mayo de 1558, los franceses se apoderan, al largo de El Havre, de una nave veneciana.⁴⁷¹ Del 18 de diciembre de 1562 al 15 de febrero de 1563, una nave florentina, la *Santa Maria de la Nunziata* va de Amberes a Liorna.⁴⁷² El diario, inédito, de Francesco de Molin nos lo presenta partiendo de Venecia el 21 de marzo de 1566, a bordo de un gran navío de Jacomo Foscarini y Jacomo Ragazoni; el barco hace escala en Zante, donde carga completa y exclusivamente uvas pasas; “y me pareció cosa notable [dice] cargar de semejante mercancía todo un navío de mil *botte*”. El viaje prosigue por Malta, Mallorca, Málaga, Cádiz y Lisboa, y finaliza en *Margata*,⁴⁷³ donde se descarga la mercancía y se expide a Londres; en octubre, el navío emprende el viaje de regreso. Sus desventuras en el mar, en particular al servicio de España, la cual se adueña del navío por medio de un embargo y lo manda a Flandes a su servicio, es tema que no consideraremos, por no tener relación alguna con el que ahora estamos tratando. En julio de 1567, en Málaga, una “gran nave veneciana” cargada de mercancías para Cádiz y de vinos candiotas para Inglaterra está también a punto de ser requisada.

padecen los venecianos permiten a los genoveses apoderarse de parte de los tráficos de su antigua rival. El mapa de 1571 resulta impresionante: muestra el tráfico de Génova y una parte del de Venecia y evidencia viajes al Adriático, al Levante y hacia el Atlántico, canal de la Mancha y mar del Norte. No se deje de tener en cuenta que estos seguros representan más y menos de lo que es el volumen total del tráfico procedente de Génova, del que vemos, además, los puntos de apoyo, Alicante y Palermo, y las rutas, éstas menos activas, en dirección al Levante. La necesidad de simplificar las múltiples indicaciones del registro ha hecho necesario fundir en un solo espacio los tres puertos de partida (Génova, Liorna y Venecia). Dos cosas que merecen destacarse: el progreso hecho por el capitalismo genovés en el sector de los seguros marítimos de Venecia, y esos navíos mediterráneos que enlazan Génova, Venecia y Liorna con la Europa atlántica y septentrional. La Maremma del último mapa es la parte toscana de La Maremma.

En 1569 se señalan seis naves venecianas viajando simultáneamente por la ruta del norte;⁴⁷⁴ por lo que sabemos acerca de su tonelaje, podemos formarnos una idea de la importancia de este tráfico meridional. El mismo año (1569) los corsarios hugonotes de La Rochela se apoderaron de dos navíos (el *Justiniana*, de 1 200 toneladas, que llevaba a bordo un cargamento de 130 000 escudos, más 70 piezas de artillería disimuladas bajo la sal, y una pequeña unidad, el *Vergi*),⁴⁷⁵ dando origen con ello a reclamaciones e intercambio de notas, lo que, de paso, nos suministra indicaciones suplementarias acerca del tráfico ininterrumpido entre la señoría y la isla del norte. Las cariseas, por ejemplo, figuraban entre las mercancías que los barcos mediterráneos traían de regreso, lo cual se ha llegado a dudar;⁴⁷⁶ este detalle no escapó al espionaje del duque de Alba en los Países Bajos,⁴⁷⁷ como lo demuestra la carta que dicho personaje escribió en agosto, manifestando que, en vista de la amenaza de guerra con España, los ingleses estaban exportando sus paños en naves ragusinas y venecianas. ¿Gozaban estas naves del privilegio de la neutralidad en el océano y en el Mediterráneo, aparte, desde luego, de los accidentes y de las sorpresas del corso? El embajador español en Londres presionó, en mayo de 1569, las naves venecianas para que se alejaran

cuanto antes de Inglaterra,⁴⁷⁸ con la idea de que, para aleccionar a los ingleses y hacerlos entrar en razón, era necesario suspender los viajes que hasta allí hacían las naves de Venecia y de Ragusa. Es muy extraño que los hugonetes hayan apoyado este plan.⁴⁷⁹

Pero este renacimiento del tráfico mediterráneo es una consecuencia de la coyuntura. De 1550 (redondeando la fecha) a 1570, o más exactamente a 1575, se produce una evidente regresión. A todos les van mal los negocios. Pero cada Estado está obligado a asegurar sus propios servicios. Y si los Estados ricos presentan aspecto próspero, ello se debe únicamente a que han logrado capear el temporal mientras los otros se iban a pique. Pese a los habituales y desastrosos accidentes de que son víctimas, los grandes cuerpos flotantes del Mediterráneo consiguen cumplir su cometido y asegurar las comunicaciones tanto interiores como exteriores. Luego vuelven a soplar buenos vientos económicos. Si no nos dejamos llevar por el deseo de simplificar en exceso, podremos insinuar que la vuelta de la prosperidad es lo que ha puesto fin a los viajes mediterráneos hacia el norte, o si no fin, al menos los ha espaciado. En el prodigioso *boom* que se produce a finales de siglo, los ricos pueden permitirse, una vez más, el lujo de delegar en otros ciertas tareas. Y los navíos ingleses, primero, y luego los holandeses, reemprenden el camino del Mediterráneo, esta vez en mayor número que durante la primera mitad del siglo.

La vuelta de los ingleses en 1572-1573

Los navíos ingleses reaparecieron en el Mediterráneo por lo menos a partir de 1573; al menos en esta fecha registran la que para nosotros es su primera llegada a Liorna, aunque quizá hubieran tocado ya antes en algún punto del oeste. Por ejemplo,

en 1572 llegaba a Civitavecchia un barco inglés de los que se dedicaban a la pesca del bacalao en los bancos de Terranova.⁴⁸⁰ Y *La Rondine*,⁴⁸¹ capitaneada por “*Giovanni Scotto, inglese*”, entró en Liorna el 25 de junio de 1573, procedente de Londres y de Southampton, donde había cargado tres fardos de *carisea*, dos barriles de estaño elaborado, algunas telas de algodón, 37 toneladas de campanas rotas, cinco campanas enteras, 380 barras de plomo y un barril de lengua salada; cargamento modesto, como se ve. Al mismo puerto llegó el 20 de julio la *Sainte Marie de la Douleur*, capitaneada por Sterlich, con mercancías que había cargado en Cádiz. *Le Cerf Volant*, que tocó Liorna el 16 de diciembre de 1573, llevaba de Londres plomo, sosa, telas y estaño, todo destinado —detalle de algún valor— a mercaderes genoveses. Por sí solos, estos tres modestos navíos anticipan lo que iba a ser el tráfico inglés a fines de siglo y aún más tarde: paños, plomo, estaño, etc. En el porvenir añadirían a esto innumerables barricas de arenques, bacalao y salmón en conserva. En todo caso, la nueva comunicación marítima ya no se interrumpió. Las entradas portuarias liornesas revelan la llegada de los siguientes navíos ingleses: tres en 1573; nueve en 1574; dos (los datos relativos a este año son muy defectuosos) en 1575; tres en 1576; cinco en 1578; nueve en 1579; dos en 1580; 13 en 1581; 10 en 1582; cuatro en 1583; seis en 1584; ocho en 1585; seis en 1590-1591; tres en 1591-1592, y 16 en 1592-1593. Los ingleses habían encontrado de nuevo el camino del mar interior.

No es fácil explicar este retorno, el cual implica una comunicación marítima con regiones interiores del Mediterráneo, bastante alejadas de la puerta de entrada, que era dominio español. Quizá haya que traer a cuento los progresos de los velámenes y aparejos de los navíos redondos, logrados hacia la mitad del siglo XVI, y que los hacía más fáciles de manejar en

aguas tan bruscamente cambiantes. O la razón que se deduce de los *portate* de Liorna (los desembarcos de barricas de arenques blancos, de plomo y de estaño), o bien porque el Mediterráneo necesitara cada vez más de los recursos ingleses para calmar el hambre, estimulada por días de ayuno y de abstinencia, y para multiplicar sus armamentos. Fue por esta época cuando las piezas de artillería de bronce comenzaron a remplazar a las piezas de hierro fundido. En todo caso es indudable que la demanda de estaño y de plomo se había generalizado en el Mediterráneo, en los países musulmanes y en Rusia. Desde 1580 se sospechaba que los navíos ingleses que hacían escala en Sicilia llevaban a Constantinopla el estaño que las fundiciones de metal necesitaban para la artillería.⁴⁸² También provisionaban Nápoles⁴⁸³ y hasta en Malta se les recibía bien, después del tratamiento un tanto rudo que habían tenido que soportar, por ejemplo, en 1581, la barca inglesa *The Roe*, capitaneada por Peter Baker, cargada de hierro, bronce y estaño, y en 1582 la barca *Reynolds*.⁴⁸⁴ En julio de este año los Caballeros de Malta concedieron a los ingleses la libertad de traficar en la isla y de seguir rumbo a Levante, a condición de que no se dedicaran al contrabando. Pero este favor dio pie, naturalmente, para introducir pedidos de pólvora de cañón, arcabuces, salitre, estaño, acero, hierro, cobre, *cariseas* blancas ordinarias, paños bastos, balas y granadas de hierro, muelas finas de molino, mástiles y antenas para las galeras, etc., y también carbón de piedra, “rosetta”, lo que los mercaderes llamaban *coal of Newcastle*. Es algo que viene a añadir un detalle más a la historia del carbón inglés. Pero el retorno de los ingleses al mar interior se presenta, sobre todo, como una respuesta a demandas precisas, como la del gran duque de Toscana, que, entre 1576 y 1578, llamó a los ingleses a Liorna.⁴⁸⁵

Estas solicitudes y otras parecidas, como la de Horacio

Pallavicino en 1578-1579, pudieron influir en los resultados. Pallavicino era un genovés, el último de los grandes banqueros y hombres de negocios italianos,⁴⁸⁶ que había estado en Inglaterra y abrazó la Reforma. En 1578, de acuerdo con otro genovés, Battista Spinola, de Amberes, había proporcionado a los Estados flamencos (que por aquel entonces rompieron de hecho con Felipe II) un préstamo de 350 000 florines, garantizado u avalado —si se prefiere— por la ciudad de Londres; a cambio de ello, Pallavicino obtuvo el monopolio de la importación de alumbre por seis años, en evidente perjuicio de los alumbres que vendían los dominios de Felipe II. España tenía, pues, un doble interés en hacer algo a este respecto, pues se trataba, a la vez, de salvar su propio tráfico y de impedir las revueltas. De aquí que Pallavicino, previendo posibles dificultades, procurara trasladar inmediatamente hacia el norte el alumbre que poseía Génova en Milán y en los puertos de España. A fines de verano despachó hacia el sur una nave, la *Santa Maria Incoronata*, con 7 000 “cantares”, hasta Alicante, Cartagena y Cádiz, para recoger una parte de sus existencias.⁴⁸⁷ Prevenido, el Rey Católico se aprestó a requisar en Milán y a secuestrar a su paso por España las naves cargadas de alumbre.⁴⁸⁸ La trampa estaba dispuesta, pero el genovés recibió aviso del peligro desde el propio Alicante y así decidió confiar a las naves inglesas el cuidado de transportar el precioso alumbre. Las naves tocaron Alicante en su viaje de regreso sin sufrir daños, y en número de siete llevaron a Londres, en 1597, 14 000 “cantares” (lo que da un promedio de 2 000 “cantares” y un calado de 200 toneladas por barco). La operación representaba, en total, la bonita suma de 60 000 escudos. Además, si no exageramos el sentido de otro documento, parece que Pallavicino expidió, vía Alemania, a Flandes, otros 2 000 “cantares”.⁴⁸⁹

Otra evidencia sobre las arribadas inglesas nos la

proporciona un documento de 1580:⁴⁹⁰ se trata de un decreto del senado veneciano dado el 26 de enero, que revela una vez más la crisis de Lepanto. “Antes de la última guerra [decían los senadores] nuestros mercaderes de Venecia tenían la costumbre de fletar nuestros barcos para el comercio y el tráfico del Poniente (es decir, de Inglaterra) y los despachaban a Cefalónica, Zante y Candía, donde cargaban pasas y vinos para el viaje del Poniente, y, de regreso, traían a esta ciudad *carisea*, paños de lana, estaño y otras mercancías”, todo en gran beneficio de los mercaderes, armadores y de la gente de mar que, embarcada en cinco o seis naves, iban un año tras otro, con buen o mal tiempo, al mar del Norte. Pero después de la guerra (es decir, después de 1571-1573) “*il detto viaggio è del tutto levato*” —dicho viaje se interrumpió por completo—. Y si no se reanudó fue porque navíos “extranjeros” iban directamente hasta las islas venecianas, donde cargaban pasas y vinos nuevos, con la complicidad de ciertos ciudadanos de Venecia que allí vivían, y, en cambio, dejaban *cariseas*, paños, estaños y monedas del norte...

Esto indica que hay que volver siempre a la crisis veneciana de 1571-1573, la cual, así como asegura en el Oriente la fortuna tan evidente como breve de los marseleses, provocó el retorno de los ingleses al Mediterráneo. Pero aquí, lo mismo que en Levante, Venecia habría podido recobrar muy rápidamente su posición. Si no lo ha hecho, es porque a la altura de 1575 la coyuntura económica volvía a ser, una vez más, favorable, y, en consecuencia, las responsabilidades se delegaban con la mayor presteza. Es cierto que hasta finales del siglo se seguirán viendo algunos navíos venecianos por las aguas del norte. En 1582, por ejemplo, en el trivial incidente de la repatriación de unos pobres portugueses que en número de unos cien “han venido casi desnudos” de Terceira a Inglaterra, se mencionan dos *navi*

venecianas.⁴⁹¹ En octubre de 1589, la nave *Santa Maria di Gracia* (veneciana o ragusina) continúa cargando vino para Inglaterra en Creta y en Rétimo —al menos eso es lo que consta en su contrato de flete—. ⁴⁹² Pero, en líneas generales, y como ya dijimos, Venecia, lo mismo que la mayor parte de las grandes ciudades mediterráneas, va a recurrir cada vez más a barcos y marinos *extranjeros*. Esta actitud explica mejor que nada el regreso de los navíos del norte al Mediterráneo.⁴⁹³

*Las negociaciones angloturcas: 1578-1583*⁴⁹⁴

A los ingleses les faltaba todavía por conquistar los mercados de Levante. Richard Hakluyt pretende que esa conquista fue obra de dos mercaderes de Londres, Edward Osborne y Richard Staper, quienes en 1575 decidieron llevarla a término. Para ello, y a su costa, despacharon dos agentes a Constantinopla, John Wight y Joseph Clements, los cuales siguieron el camino de Polonia, y en Leópolis —septiembre de 1578 —se unieron al cortejo del embajador turco, Achmet Chaouch, que los condujo a buen puerto el 28 de octubre. El 15 de marzo de 1579 obtuvieron una carta del sultán para la reina de Inglaterra. Bernardino de Mendoza, quien desde Londres seguía la negociación mejor que Giovanni Margliani, el agente español en Constantinopla, hace notar en noviembre de 1579 que la reina recibió, por la vía de Francia, una carta del sultán donde se le hacían mil promesas y se le pedía que conservara y estrechara aún más su buena armonía con el Rey Cristianísimo, casándose con el duque de Anjou. La carta añadía que les sería dispensada a los mercaderes ingleses la mejor acogida, ya llegaran por tierra o por mar. “En realidad [escribía Mendoza], los turcos se burlaban del propuesto matrimonio”; lo que les interesaba era el

estaño, “que los ingleses han comenzado a llevar a Levante desde hace algunos años”, sin el cual no podrían “fundir su artillería”. Cinco navíos, con más de 20 000 escudos de estaño, estaban a punto de zarpar de Londres rumbo a Levante.⁴⁹⁵ ¿Fue esta traición a la cristiandad el motivo del éxito de las negociaciones inglesas? Debió de ser, en efecto, el estaño, más que los respetables mercaderes Edward Osborne y Richard Staper, a menos que las dos cosas no fueran sino una sola y que también ellos estuvieran interesados (Hakluyt no lo dice) en el “contrabando” del estaño... La reina confió su respuesta, fechada el 25 de septiembre de 1579, a Richard Stanley y al barco *Le Prudent*.⁴⁹⁶

El momento era favorable para las negociaciones. Políticamente se abría la sucesión de Portugal; Felipe II estaba ocupado en enormes preparativos. La reina Isabel estaba más inquieta que nadie; no tenía más remedio que apoyarse en el turco. Durante el curso de las negociaciones llegó incluso a pedir que la armada otomana hiciera una salida. En todo caso, Inglaterra obtuvo en junio de 1580 los 35 artículos de sus primeras capitulaciones, entre las cuales se hallaba el libre comercio para sus súbditos bajo su propia bandera, todo logrado a pesar de los franceses, cuyo prestigio e influencia disminuían en Levante, al decir de los ingleses, y después de haber sobornado al “difunto Mehemet Pachá”, según el testimonio de los franceses,⁴⁹⁷ quienes se dejaron embaucar⁴⁹⁸ creyendo que, según ciertas promesas del turco, los recién llegados navegarían bajo la bandera de Francia. Los ingleses mantuvieron firmemente sus privilegios. En noviembre de 1580 un embajador turco, renegado italiano sin duda,⁴⁹⁹ llegó a Inglaterra. El 11 de septiembre de 1581 fue organizada por Isabel la *Levant Company*, en beneficio de Edward Osborne, Richard Staper, Thomas Smith, William Garret y algunos otros.

Su constitución no se logró sin causar serias fricciones con los ingleses más o menos libres que se habían embarcado en la aventura del Levante, y que, asociados en lo que era casi una compañía, comerciaban con Venecia. Pero los beneficios del nuevo tráfico organizado en gran escala no se tocaron inmediatamente, pues los asuntos moscovitas se embrollaron y se paralizaron, y las naves danesas impidieron por la fuerza, en 1582, el comercio en la bahía de San Nicolás.⁵⁰⁰ En noviembre de 1582 la *Susanna*, de Londres, zarpó rumbo a Constantinopla con presentes y una carta de la reina para el sultán.⁵⁰¹ La carta llevaba el nuevo embajador que Isabel acababa de nombrar en Turquía, William Hareborne,⁵⁰² el Guillaume Harbron de los avisos franceses,⁵⁰³ que resultó ser un firme pionero de la causa inglesa. En Sicilia no se enteraron del paso del navío sino hasta el 15 de marzo de 1583,⁵⁰⁴ cuando ya había llegado al Archipiélago.

El 3 de mayo, William Hareborne besó las manos del sultán, “quien le honró más que a cualquier otro embajador de rey que hubiera tenido en su presencia”, dice Maisse.⁵⁰⁵ Ni contra él, ni contra los cónsules que nombró en el Oriente, pudieron hacer, a la postre, absolutamente nada los franceses ni los venecianos, esos “*malicious and dissembling peoples*”, de quienes, según Hareborne, había que desconfiar.⁵⁰⁶

El éxito de la navegación inglesa

La *Levant Company* hizo desde un principio abundantes y magníficos negocios. Bajo su primera forma, es decir, según el régimen de la patente del 11 de septiembre de 1581, realizó beneficios hasta de 300%.⁵⁰⁷ Los progresos fueron aún superiores a partir de 1592, bajo la segunda forma que adoptó la

compañía, después de su fusión en enero con la pseudo-*Venice Company*, fundada en 1583.⁵⁰⁸ Desde 1595 la *Levant Company* disponía de 15 navíos y de 790 marinos.⁵⁰⁹ Frecuentaba especialmente las plazas de Alejandreta, Chipre, Quíos y Zante, y con menos frecuencia las de Venecia y Argel.⁵¹⁰ En 1599 contaba solamente en aguas italianas con 20 navíos. En 1600 añadió a su flota ordinaria 16 navíos suplementarios.⁵¹¹ Estos éxitos no eran obstáculo para que se lamentara de su pobreza y de innúmeras dificultades, como las que le ocurrieron casualmente en vísperas de la renovación de sus privilegios, el 31 de diciembre de 1600,⁵¹² cuando aún vivía Isabel, y el 14 de diciembre de 1605,⁵¹³ a comienzos del reinado de su sucesor, Jaime I. Algunas dificultades existían en realidad: la longitud de los viajes, la hostilidad de España hasta 1604, los peligros del corso berberisco, la violenta defensa de venecianos y marseleses, que no abandonaron sus posiciones sin lucha, amén de las extorsiones de los turcos y la pesada carga que significaba para la compañía tener un embajador en Constantinopla y una serie de cónsules en Berbería y en Levante. Sin embargo, el éxito recompensó el tesón de los mercaderes ingleses, la excelencia de sus navíos, los bajos precios de sus telas y su buena organización. Unas cuantas decenas de navíos de esta empresa lograron en Levante y en el Mediterráneo lo que difícilmente podían conseguir los marseleses con sus cientos de cascarones de nuez.⁵¹⁴ Entre las causas de su éxito hay que destacar el ingenioso sistema de convoyes que los ingleses pusieron en práctica en 1591, el dinero que les procuraba la balanza favorable de sus compras en Constantinopla y la mayor honestidad de sus mercaderes (con relación a venecianos y franceses, siempre dispuestos a engañar sobre la calidad o sobre la cantidad de sus tejidos). Todos estos argumentos, que ya aparecen en Hakluyt y que repiten historiadores posteriores,

merecen ser tenidos en cuenta. Pero también debe señalarse que a los ingleses se debió la renovación del comercio con Levante, ya iniciado con motivo de las especias, y que el viejo mercado del Mediterráneo se aprovechó una vez más de las terribles luchas en el Atlántico.⁵¹⁵ No fue pura casualidad el que, de 1583 a 1591, los agentes ingleses se abrieran paso por las rutas de Siria hasta el océano Índico, Persia, la India y Sumatra. Debemos a estos aventureros admirables descripciones de todas las rutas del Cercano y del Lejano Oriente. En Egipto, país cálido, los ingleses, comerciantes en paños gruesos, no pudieron lograr beneficios en dinero contante; además, tropezaban allí con la tenaz y hábil competencia francesa.⁵¹⁶ Era, pues, por Siria y sus rutas terrestres, por donde los ingleses pensaban organizar un comercio de trueque de mercancías, que se impuso, sin que lo destruyera de golpe el segundo descubrimiento del cabo de Buena Esperanza por los holandeses. Señalemos, de paso, que la *East India Company*, fundada en 1600, era hija o hermana de la *Levant Company*.⁵¹⁷

En pleno Mediterráneo, en Liorna, las cifras nos hablan del creciente éxito de los marinos del norte; por ejemplo, el registro de las *portate* de naves venidas del *Ponant* (el texto no da detalles más precisos, y mezcla los barcos ingleses con los holandeses):⁵¹⁸ en el periodo comprendido entre octubre y diciembre de 1598 llegaron más de 5 000 barriles de plomo, 5 613 barriles de arenque ahumado, 268 645 *pesei merluzzi*, y 513 *fardi de pesci stockfiss*.

La situación al finalizar el siglo

A fines de siglo, los ingleses estaban en todas partes del Mediterráneo musulmán y cristiano, a lo largo de todas las rutas

terrestres que comunicaban a la región con Europa o con el océano Índico. Desde 1588, les llamaban Moldavia y Valaquia.⁵¹⁹ Pero, ya desde mucho antes se maduraban en Londres grandes proyectos.⁵²⁰ En 1583, el *Hércules* llevó de Trípoli el cargamento más rico que mercader inglés hubiese embarcado en un puerto de la isla;⁵²¹ este viaje, que era por lo menos el segundo del *Hércules*, fue un éxito simbólico. Pilotos españoles, griegos y marselleses ayudaron a los recién llegados a lograr, escala por escala, la conquista del mar entero, aunque no siempre sea posible fechar estas victorias sucesivas, dado que las primeras entradas a puerto fueron, generalmente, circunspectas y precavidas, y los documentos no las registran hasta que adquieren carácter de oficiales. El 26 de noviembre de 1590, Marsella decide recibir en su puerto a dos barcos ingleses: “se ha resuelto y ordenado que mientras la ciudad tenga necesidad de plomo y de estaño, dados los calamitosos tiempos en que vivimos, las mercaderías cargadas a bordo de los dos barcos entrarán en esta ciudad, junto con los capitanes que los mandan y los escribanos, para que vendan, truequen y negocien libremente con los comerciantes y habitantes de la susodicha plaza y compren otras mercaderías, si así les place, para cargar los dichos barcos, siempre que se trate de artículos no prohibidos”.⁵²² No era la primera vez, por cierto, que los ingleses entraban en Marsella, ciudad con la que mantenían relaciones desde 1574; pero ahora sabemos que entraron en la plaza oficialmente.

En unos pocos años cubrieron todas las rutas. Desde 1589, según un documento genovés,⁵²³ poseían una amplia red de *Intelligence Service*, que cubría todos los sectores del mar: en Constantinopla ocupábase de esto William Hareborne (quien por esa época se hallaba en Londres);⁵²⁴ en Argel, John Tipton; en Malta, John Lucas; en Génova, Richard Hunto. Este último,

cuyo nombre seguramente está italianizado, daba a los genoveses la impresión de ser enemigo de los católicos, “un enemigo muy malicioso y perverso”, y tenía reputación de espía (*“l’inteligencero”*, dice el documento que consultamos, redactado en español) de Horacio Pallavicino.

En enero de 1590, los ingleses se regocijaron abiertamente de haber impedido al nuevo agente español, Juan Estéfano Ferrari, que llevase a cabo su negociación. Estaban demasiado metidos en la vida del Mediterráneo para no llevar a ella su política. No era todavía una política de poder y de fuerza, pues los ingleses obraban con mucha suavidad y no pocas trapacerías (pero ¿quién había que no obrase así?). Era un juego sobre dos tableros, el islam y la cristiandad, y hasta en tres, pues el otro era el tablero corso.

Los ingleses habían sido corsarios desde los comienzos de sus andanzas en el océano, y los peores de los corsarios, que nada tenían que envidiar a las más reprobables costumbres del Mediterráneo.⁵²⁵ Ya en 1581 uno de los veleros pirateaba contra los turcos.⁵²⁶ Veinte años después, en 1601, un aviso de Londres refiere las lamentaciones de venecianos, genoveses y otros, con motivo de los saqueos de los veleros ingleses, y de las ventas de sus botines en las ciudades de Berbería.⁵²⁷ Después de la paz hispano-inglesa de 1604, Liorna se convierte en el refugio favorito de los corsarios ingleses retirados de sus negocios.⁵²⁸

Es cierto que el corso constituye el arma de los débiles. El de los ingleses, en las postrimerías del siglo, revela lo poco que aún eran, por aquel entonces, en el mar de los grandes navíos y las grandes ciudades. Habrán de pasar varios siglos para que se realice lo paradójico: un Mediterráneo inglés. La primera flota de guerra británica entra en este mar el año 1620; en 1630-1640 se abrirán en Génova diversas casas de comercio⁵²⁹ filiales de las de la isla.

El retorno de los ingleses aparece vinculado al comercio del estaño. La primera entrada en escena de los hanseáticos y de los holandeses depende de las compras masivas de trigo efectuadas por los mediterráneos. Se debe, pues, al trigo, en mucho mayor grado que a la política torpe e ineficaz de aquellos pésimos guardianes de las puertas del Mediterráneo que eran los españoles, aunque también ésta ha tenido su parte de responsabilidad.

Las malas cosechas que ha padecido Italia de 1586 a 1590⁵³⁰ alertaron a los holandeses y los hanseáticos, asistidos posiblemente por negociantes e intermediarios judíos, como han supuesto, no sin razón, Luzac,⁵³¹ De Jonge⁵³² y Wätjen.⁵³³ Pero eso únicamente atañe a los detalles de ejecución, lo mismo que el hecho de que las iniciativas vinieran de Danzig, Lúbeck y Hamburgo.

Es muy natural que estas ciudades hanseáticas, situadas a las puertas de los grandes mercados de trigo, por largo tiempo especializadas en el comercio con cereales en gran escala, atendieran la llamada del Mediterráneo. El gran duque de Toscana envió precisamente a Danzig, en 1590, a su agente Ricardo, acompañado de una comitiva, con el encargo de pasar del “*granajo della Pollonia*” a Lúbeck y después a Holanda, Francia e Inglaterra.⁵³⁴ Es indudable que el enorme pedido que el gran duque hizo al norte ese mismo año —se dice que por un millón en oro— provocara por sí mismo la llegada de las flotas nórdicas del trigo. Los historiadores pretenden que en 1591 trece veleros fueron secuestrados a su paso por España, a pesar del salvoconducto expedido por el Rey Católico.⁵³⁵ Cuarenta llegaron a Liorna.⁵³⁶ Habida cuenta de la cuantía de las demandas toscanas, nada tiene de extraño, como decimos, que

los países nórdicos⁵³⁷ respondieran a la llamada del Mediterráneo. Holandeses, hanseáticos e ingleses se mezclaron entre la flota triguera, como se desprende claramente de la lista de los *portate* liorneses de 1593.

EL TRIGO NÓRDICO EN LIORNA, 1593

Lista de navíos transportados (según *Mediceo* 2079, ff. 150 v. a 169 v.)

	Ámsterdam y Zelandia	Inglaterra	Ciudades hanseáticas				Ámberes y Flandes	Noruega	Riga	Localización dudosa
			Lobek	Emden	Hamburgo	Danzig				
Navíos procedentes de	12	7	4	5	16	9	4	2	1	13
			34							
Navíos cargados en ...	28 uno solo de ellos en Zelandia	7	3	3	12	11	0	0	1	8
			29							

Los 73 navíos llegaron a Liorna como sigue: 6 de enero (dos), 9 de enero (uno), 12 de enero (cinco), 13 de enero (37), 14 de enero (cuatro), 16 de enero (uno), 12 de enero (cinco), 13 de enero (37), 14 de enero (cuatro), 16 de marzo (uno), 14 de marzo (dos), 1 de abril (uno), 29 de abril (uno), 3 de mayo (uno), 5 de mayo (uno), 6 de mayo (dos), 12 de mayo (uno), 15 de mayo (uno). Nada se indica a propósito de los retrasos en ruta sobre estos navíos de 1593, pero en 1609-1611 (*Mediceo* 2079), la duración de los viajes reales, en semanas, era la siguiente: A) Ámsterdam-Liorna (12, seis, cinco, cinco, ocho, cinco, 32 días, 16). B) Danzig-Liorna (14). C) Londres-Liorna (cuatro, ocho). D) Bristol-Liorna (12). E) Plymouth-Liorna, 28 días.

Dejaremos que el lector deduzca de este cuadro las observaciones que sugiere (variación en la duración de los viajes, predominio de los viajes en invierno, indicación visible del papel de Ámsterdam como centro de redistribución de cereales). Añadamos, sin embargo: 1°, que en el año de 1593, seis navíos ingleses aportaron sus cargamentos habituales de plomo, de estaño y de arenques, pero que en su convoy se deslizaron un navío holandés (cargado en Inglaterra) y un navío de Emden, el *Aigle Noir*, cargado en Lisboa; 2°, que, en total, sumado el centeno y el trigo, los nórdicos desembarcaron ese año en Liorna poco más de 15 000 toneladas de cereales, lo que da para esos veleros del norte un tonelaje medio de unas 200 toneladas; 3°, la lista de los nombres de esos navíos indica que entre ellos predominaban en gran mayoría los no religiosos.

A pesar de que los hanseáticos y holandeses llegaron al Mediterráneo al mismo tiempo, sólo los últimos lograron conquistar el mar. El hermoso libro de Ludwig Beutin⁵³⁸ lo explica por la competencia establecida entre los dos pueblos nórdicos. A principios del siglo XVII, los hanseáticos fueron eliminados, y sus navíos ya no pasaron de la escala de Málaga.⁵³⁹

Hay que establecer las causas de esta derrota. Sin duda, los hanseáticos, que durante las guerras entre los ibéricos y los nórdicos conservaron la ventajosa posición de neutrales, empezaron a perder sus ventajas después de los acuerdos de 1604 y de 1609. En el siglo XVIII, a favor de las guerras europeas, nuevamente los hanseáticos extendieron su comercio por el mar interior; pero a finales del siglo XVI mediaban otras circunstancias: tal vez el hecho de que los hanseáticos estaban vinculados a España y a las empresas oceánicas que ésta les proponía, y, por consiguiente, no carecían de las especias y de la pimienta que hubiesen podido atraerles hasta Levante; o el hecho de que, detrás de las ciudades marítimas, no se hallaba una industria poderosa y de que, por consiguiente, la Alemania del sur mantenía relaciones con Génova y con Venecia; o tal vez la falta de numerario. Por una paradoja a la cual, sin embargo, debemos encontrar explicación, fueron los holandeses quienes, en 1615, y sin duda desde antes,⁵⁴⁰ llevaron a Siria algunas mercancías alemanas, ámbar, mercurio, cinabrio, alambre de cobre, hierro, etc. No creo que esto deba atribuirse a una organización especialmente buena de la Hansa: la multiplicidad de propietarios de sus naves y la de sus aseguradores, bien puntualizada por Beutin, eran iguales a las que se observaban en todo el Mediterráneo. Tampoco era problema de barcos, porque los hanseáticos los tenían de todos los tonelajes. Quizá se

debiera a la decadencia de los Estados-ciudades, en comparación con un Estado territorial mejor agrupado.

De cualquier modo, es lo cierto que los holandeses fueron los únicos que triunfaron. Sólo ellos lograron llegar, en 1597, a la extremidad oriental del mar. Ese año, Balthasar Moucheron, enemigo de España, envió un navío a Trípoli de Siria, bajo pabellón francés.⁵⁴¹ Al año siguiente, todos los navíos holandeses obtuvieron del rey Enrique IV autorización para traficar bajo esta bandera en los puertos turcos⁵⁴² (las primeras capitulaciones no las tuvieron sino hasta 1612). En 1599, el cónsul veneciano señaló que, en ese año,⁵⁴³ “todavía llegó” un navío “flamenco” con más de 100 000 escudos en dinero contante, que causó no poco daño al comercio veneciano. El veneciano tenía interés en averiguar si los mercaderes de los Países Bajos se quedarían en Siria, y el “cónsul” holandés le declaró que de ninguna manera, siempre y cuando que continuaran en el océano Índico los progresos de sus compatriotas. Los venecianos los habrían despedido con el mayor gusto; pero los holandeses se quedaron, a pesar del viaje triunfal de Houtman (1595), de la ocupación de Java (1597), del reconocimiento de las Comores y la toma de la isla de Mauricio (1598)⁵⁴⁴ y del regreso de la flota (1598). Se necesitaban muchos años para conquistar eficazmente el océano Índico y para que, al acomodarse las corrientes comerciales que esto traía consigo, de la Compañía de las Lejanas Tierras (*Van Verne*) se desprendiera, en 1602, la victoriosa Compañía de las Indias Orientales.

Por otra parte, ¿habrían sido capaces de interrumpir el precioso tráfico de las drogas, aunque hubiesen sido atraídos a Levante por el comercio de la seda (que pronto intentarían, sin éxito, desviar hacia el golfo Pérsico) y del algodón hilado?...

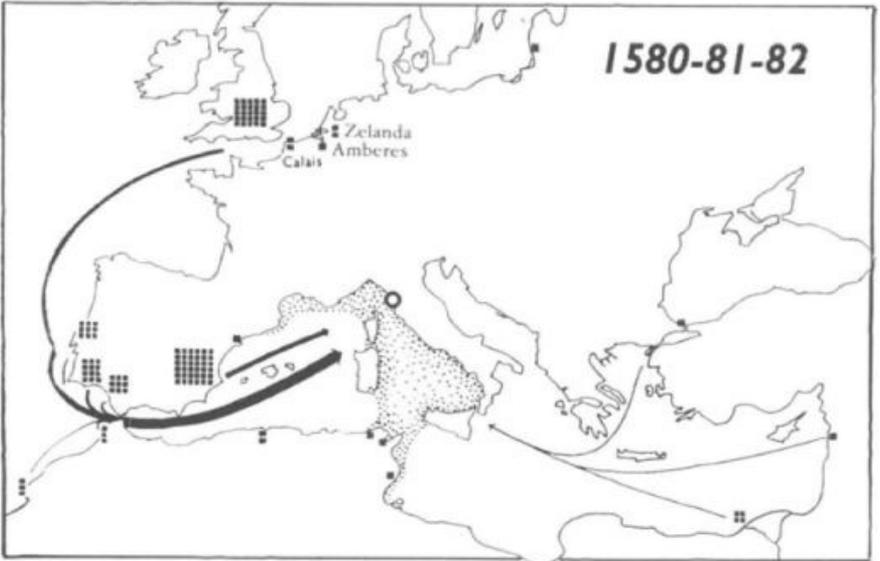
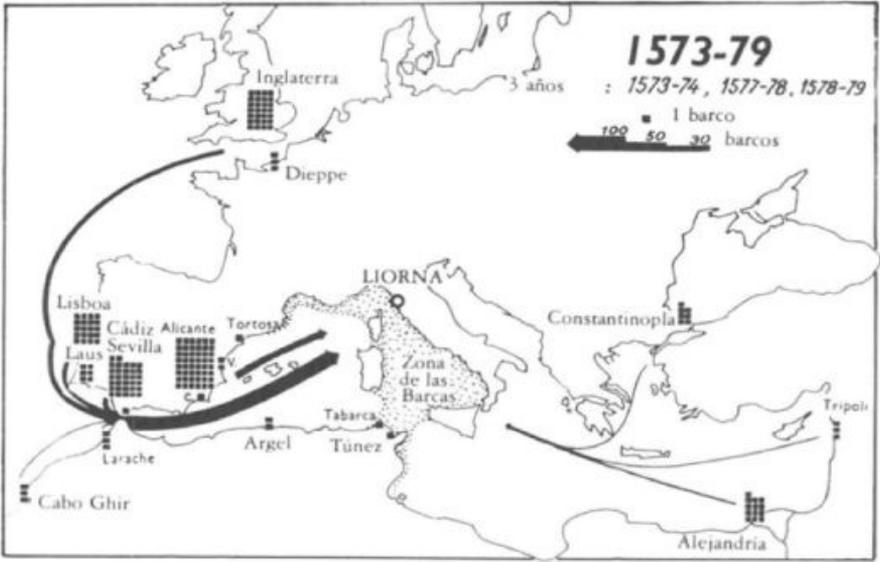
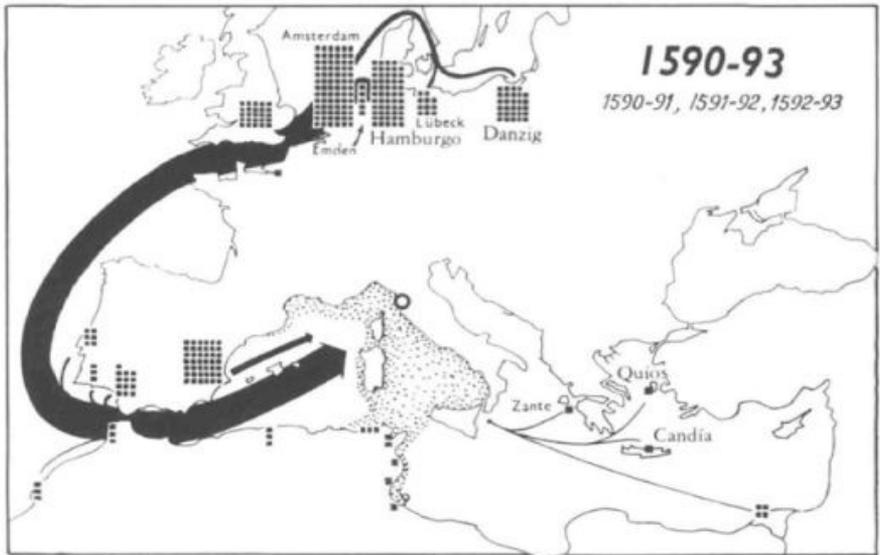
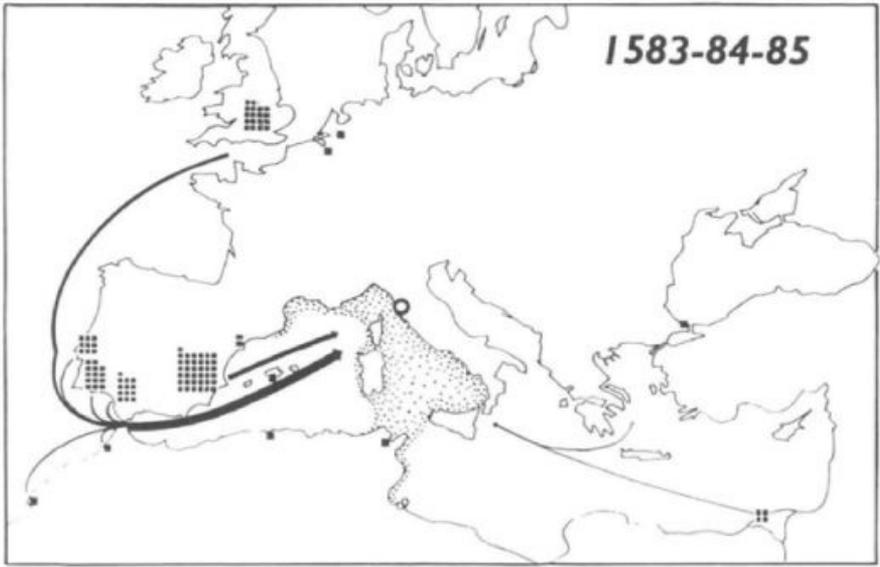


FIGURA 54. Incremento de los navíos del norte en Liorna: 1573-1593.

Según F. Braudel y R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne*. Estos cuatro mapas muestran el rápido crecimiento de los tráficos con punto de destino en Liorna (cada mapa muestra la suma de los tráficos de tres años).



La importancia de Levante, que nunca ha sido muy grande, va a disminuir más (pese al gran valor de algunos cargamentos).

El tráfico mayoritario que viene del oeste es, sobre todo al principio, el de España y Portugal, y a él se suman unos pocos barcos procedentes de la zona del canal de la Mancha y del mar del Norte. Este estado de cosas cambia radicalmente con la llegada masiva, en 1590-1593, de navíos del norte, cargados de trigo.

Así, pues, los holandeses se instalaron en el mar interior

como abejorros, y un tanto pesados, tan pesados, que cuando topaban con un vidrio lo hacían saltar en añicos. Su entrada es estrepitosa, brutal. ¿Podía esperarse otra cosa de quienes habían dado al mundo los piratas más crueles, al decir de los portugueses, quienes, después del saqueo “*da nossa cidade*” de Faro,⁵⁴⁵ tenían sus razones para saberlo? Pero este modo de comportarse, ¿no se debería también al hecho de que, tanto en el Mediterráneo como en el océano, tenían que abrirse paso a codazos, conquistando el terreno que ya pertenecía a otros? Así habían procedido en los siglos XIII y XIV los catalanes, que también llegaron tarde y tuvieron que abrirse paso pirateando y saqueando. ¿Y qué otra cosa habían hecho los ingleses? Sus cañones no les servían sólo para forzar la entrada de Gibraltar y para defenderse contra las galeras españolas; disparaban tranquilamente contra todo lo que se oponía a su codicia: navíos turcos, franceses, italianos, poco importaba; y pronto se ganaron una bien merecida fama como piratas. También los holandeses merecieron que se les inscribiera en las listas de los filibusteros.⁵⁴⁶ Muy pronto se asociaron al corso berberisco, y yo añadiría (insistiré más tarde sobre esto) que lo transformaron, atrayéndolo, igual que al comercio oceánico, hacia el gran puerto de Liorna.⁵⁴⁷ En todo caso, en 1610⁵⁴⁸ desembarcan en el puerto toscano dos naves procedentes del océano Índico. No se precisa si eran mediterráneas u holandesas; pero el escribano pergeña toda una página para describir sus riquezas. Además, se cimentan relaciones bastante curiosas entre la señoría de Venecia y Ámsterdam, a veces por medio del rey de Francia, de una naturaleza tan complicada que no es fácil desentrañar. En Venecia se hacían entonces seguros marítimos para todas las regiones del mundo, incluyendo las Indias.⁵⁴⁹ Podríamos decir que en esto intervenía el trabajo de los holandeses; pero no disponemos de pruebas.

Falta mucho, por lo demás, para que la historia de Holanda en el siglo XVI, y con respecto al pequeño sector del Mediterráneo, sea enteramente inteligible. La hora de su triunfo en el cuadrante del mundo comienza a sonar en las postrimerías del siglo. ¿Por qué la victoria de los navíos de Isabel sobre las pesadas flotas de Felipe II no fue seguida por un triunfo que parecía lógico? Inglaterra había ganado, y Holanda envió inmediatamente sus hombres, su tráfico, sus navíos hasta la lejana Oceanía y China, y en el mundo entero. Y así siguieron las cosas hasta mediados del siglo XVII. Sólo hay una explicación plausible: por ser vecina de los Países Bajos católicos, por su tenacidad en forzar las puertas de España, y por la habilidad con que supo sortear las guerras, los saqueos y la violencia, Holanda permaneció en mayor grado que Inglaterra asociada a la península ibérica y a sus tesoros de América, sin los cuales no habría podido animar su propio comercio. Pues sin dinero, sin los doblones tan pacientemente extraídos de España, el comercio holandés por los siete mares del mundo habría sido imposible. A comienzos del siglo XVII se estimaba en Inglaterra que era más ventajoso el comercio de la *Levant Company*, fácilmente equilibrado por las abundantes exportaciones hacia Turquía, que el de la *East India Company*, que no se concebía sin una considerable evasión de moneda.⁵⁵⁰ ¿Existía entre España y Holanda una relación monetaria, reforzada por la paz de 1609-1621 y rota, como toda la fuerza de España, a mediados del siglo XVII, precisamente —y tal vez no por una simple coincidencia— en el momento en que la rueda de la fortuna iba a girar contra Holanda?

*De cómo los holandeses se apoderaron de Sevilla, a partir de 1570,
sin hacer un solo disparo*

La brillante victoria de los ingleses y los holandeses en el siglo XVII sólo a escala mundial se puede interpretar correctamente. Fue, ante todo, resultado de una serie de mejoras técnicas en el arte de construir y hacer navegar los navíos; de esto hemos hablado ya anteriormente.⁵⁵¹ La aparición del velero nórdico de 100 a 200 toneladas, bien armado y fácilmente maniobrable, marca un punto crítico en la historia marítima del mundo. De 1500 a 1600 la navegación ha hecho más progresos en los mares del norte que del año de la derrota de la Armada Invencible al año de Trafalgar.⁵⁵² Los marinos del norte aumentaron la capacidad defensiva de sus veleros, incrementando el número de sus tripulantes, multiplicando su artillería y despejando los puentes superiores, lográndose, en consecuencia, mayor capacidad de maniobra, como Ralph Davis ha demostrado de una manera, a mi entender, decisiva.⁵⁵³ Siempre que contamos con registros de cifras, comprobamos que el número medio de hombres que componen la tripulación (en relación con el tonelaje del navío), es superior en el norte que en el mar interior.⁵⁵⁴ La desventaja que representa la menor carga queda compensada por una mayor seguridad y, por tanto, unos seguros más baratos.⁵⁵⁵ Evidentemente las costosas galeras del Mediterráneo podrán, algunas veces, e incluso en el siglo XVII, lograr sensacionales revanchas: un barco de vela sólo es rey cuando el viento hincha sus velas y le permite evolucionar.⁵⁵⁶ Pero cuando hay calma chicha, la galera, gracias a su agilidad, puede acercarse, aprovechando los puntos ciegos, a la inmóvil fortaleza, y apuntarse la victoria.

Pero la excepción confirma la regla. La superioridad bélica y mercantil del norte es algo que no se puede cuestionar seriamente. Y los ingleses y holandeses han tenido muy pronto conciencia de ello, mucho antes de 1588. Ellos consideran “gallinas en remojo” a los navegantes portugueses.⁵⁵⁷ Los

portugueses, por su parte, describen a los vencedores como la hez de la tierra. Estos holandeses —dicen, todavía a la altura de 1608—⁵⁵⁸ se contentan, cuando navegan, “con un mordisco de bizcocho, unas raspaduras de mantequilla, tocino, pescado y cerveza; así pasan meses y meses en alta mar”. Los meridionales son mucho más exigentes a bordo, “porque no estamos, como ellos, criados en la miseria”. Como es natural, son muy otras las razones que explican el éxito de los navíos del norte.

Pasemos ahora una rápida revista a las razones frecuentemente aducidas: que los ibéricos han sido unos pésimos guardianes de las puertas del Mediterráneo; que tratando de conjurar la tormenta, la han desencadenado al adoptar, en el Atlántico y frente al norte, una política cuya puesta en práctica estaba muy por encima de sus posibilidades. No hay duda de que esta explicación contiene una parte de verdad. En 1586, los españoles, que eran ahora tan señores de Lisboa como de Sevilla, multiplican los embargos y las prohibiciones contra los navíos del norte.⁵⁵⁹ Pero estas medidas no impiden que los ibéricos mantengan un activo comercio con el enemigo: el *bloqueo continental* resultó francamente inefectivo.⁵⁶⁰ Y todo continúa, poco más o poco menos, como antes. Pero la cronología nos pone inmediatamente en guardia. Los ingleses vuelven al Mediterráneo en 1572-1573, con más de 10 años de antelación sobre los embargos españoles, y los holandeses en 1590-1593, es decir, con varios años de retraso respecto a aquéllos... Con toda la evidencia, la gran explicación de un vuelco económico de esta magnitud sólo nos la puede proporcionar, o al menos dejarla entrever, la situación económica general.

El norte y el sur se han enfrentado como enemigos bastante antes del final del siglo: los Países Bajos se rebelan en 1566; los ingleses cortan las rutas marítimas españolas a partir de 1569.

Pero estos *enemigos complementarios*⁵⁶¹ no podrían vivir los unos sin los otros. Luchan, pero luego llegan a un acuerdo o a un acomodo, según la *entente* establecida sea de carácter oficial o bajo cuerda. En consecuencia, la hoguera de la guerra en el Atlántico se enciende, se apaga, se vuelve a encender, siempre atemperada por interrupciones decididas entre bastidores. Y entre 1566 y 1570 se produce un importante *turning point*. Hasta entonces, el comercio oceánico había sido triple: los del norte (holandeses en primera fila,⁵⁶² bretones muy pronto en segunda posición,⁵⁶³ ingleses, y más tarde hanseáticos y pescadores escandinavos;⁵⁶⁴ todos ellos aseguran los enlaces entre el norte y la Península, abasteciéndola de trigo, madera, pescados secos o en salazón, plomo, estaño, cobre, lienzo, paños y quincallería); los ibéricos, que han organizado a partir de España la Carrera de Indias y, a partir de Portugal, el enlace oceánico con las Indias Orientales; y finalmente los italianos y más en particular los genoveses de Sevilla, quienes financian este comercio de mercancías, encargándose la plata americana de nivelar, aunque siempre con un cierto retraso, los desequilibrios que se producen en las balanzas comerciales.

El sistema recibe, entonces, dos duros golpes: a partir de 1566, los mercaderes genoveses, que están obteniendo del rey *sacas de plata*, se desinteresan de la exportación de mercancías que hasta aquel momento habían facilitado sus pagos al norte. Y el movimiento de plata de Laredo a Amberes se interrumpe después de 1569.⁵⁶⁵ Pero no por ello cesa el comercio atlántico; es más, incluso prospera y este sorprendente hecho es en sí una explicación clave.

No se trata de interrumpir este comercio de manera total, dicen los expertos en economía españoles a los consejeros del rey, pues eso traería consigo la ruina de la navegación y del comercio de Indias y disminuiría las reservas del tesoro. Así se

dice en un largo informe de 1575.⁵⁶⁶ Abandonado por el gran capitalismo genovés, el comercio de exportación de Sevilla encuentra nuevos patrocinadores. Las firmas de los Países Bajos, enriquecidas durante los años anteriores, adelantan sus propias mercancías y esperan para ser pagados que las flotas de Indias vuelvan con numerario. Dicho con otras palabras, los mercaderes sevillanos se convierten ahora en unos meros agentes con comisión: ven pasar las mercancías por delante y cobran sus porcentajes, pero, prácticamente nunca arriesgan lo suyo. Sus capitales van a servir para comprar tierras y pueblos, *juros*, o para constituir mayorazgos. De este papel pasivo a la completa inactividad sólo había un paso y ellos contemplan tranquilamente tal perspectiva. Así fue como se conquistó Sevilla, devorada desde dentro por las ocultas bocas de los termes, todo ello en beneficio de Holanda. En la interminable guerra que comienza en 1572, Amberes continuará siendo la capital del dinero político, como Saigón antes de 1953, durante el tráfico de las piastras. Pero Ámsterdam atrae a los mercaderes de Amberes y, apoyándose en Sevilla, lanza su red sobre la inmensa América española. Es una victoria que nunca se habría conseguido sin mediar antes años de paciente trabajo, complicidades, hombres de paja, la lenta desintegración del mercado sevillano y la cooperación —por ejemplo— del duque de Medina Sidonia en lo tocante a la transmisión de plata desde su feudo, Sanlúcar de Barrameda.⁵⁶⁷

Hacia finales de la centuria esta infiltración del tráfico sevillano se hace manifiesta y, durante el verano de 1595, el rey decide asestar un golpe a este comercio clandestino, demasiado desarrollado como para pasar inadvertido a una atenta inspección oficial. La orden fue ejecutada por el licenciado Diego de Armenteros, asistido por Luis Gaytán de Ayala. Visitaron sesenta y tres casas comerciales de Sevilla,

pertenecientes a castellanos, portugueses, flamencos, franceses y alemanes, sospechosos todos ellos a causa de sus relaciones con Holanda, Zelanda e Inglaterra.⁵⁶⁸ No hará falta decir que en ninguno de esos lugares se pudo encontrar un solo holandés, inglés o zelandés. “Es cosa harto sabida [escribe Armenteros] que ellos sólo trafican en España por medio de intermediarios de su confianza.” Los dos visitadores confiscaban papeles y libros de cuentas, cuando encontraban tales libros, dado que algunos mercaderes habían recurrido al extremo de esconder los suyos debajo de los colchones de sus camas. Todos estos papeles fueron examinados por los cinco *contadores*, expertos contables puestos al servicio de los investigadores. La gran cantidad de evidencias, las complicaciones y las oscuridades hicieron difícil y complicada su tarea: no era nada fácil descubrir quiénes eran los verdaderos propietarios de las mercancías, resultaba que en los Países Bajos, las provincias fieles a España traficaban con las zonas rebeldes. Y, a menos de instituir salvoconductos especiales concedidos por el gobernador de los Países Bajos, o hacer obligatorio y general este sistema entre las dos zonas en guerra de Flandes, era difícil saber si una determinada mercancía pertenecía a unos o a otros. La confusión procedía de que era imposible hacer pasar por Dunkerque o Gravelinas el tráfico de las provincias leales. Con los rebeldes al lado y Dóver enfrente, ¿cuánto tiempo habría requerido? Y además, allí no había navíos del rey. ¿Se debía en tal caso proceder a una investigación y buscar testigos? Nadie podría ni querría decir la verdad. Un mercader que, sometido a interrogatorio, permitiese que se le confiscasen ciertas mercancías, podía estar bien seguro de que su corresponsal se rembolsaría a expensas de mercancías suyas. Tales son las conclusiones que expone la carta colectiva enviada el 12 de julio, por el duque de Medina Sidonia y los dos inspectores, escrita de puño y letra de Diego Armenteros.⁵⁶⁹

La situación resulta todavía más clara en otra carta del mismo Armenteros, escrita, un mes más tarde, probablemente a uno de los secretarios de Felipe II, amigo o protector suyo, y en todo caso figura política importante.⁵⁷⁰ En los papeles confiscados, Armenteros ha encontrado numerosas pruebas de que los mercaderes incriminados comercian tranquilamente con los rebeldes de los Países Bajos y con los ingleses y que mantienen correspondencia con ellos y les envían sumas de dinero. Entre otros hay todo un lote de papeles concernientes a Francisco de Conique, Pedro Leymieri y Nicolás Baudaert, los tres residentes en Inglaterra, y David Leymieri, este último establecido en Ámsterdam. Una carta enviada a Pedro Leymieri, que está en Inglaterra, le informa de “que nuestra flota ha regresado en un tal desorden que si ahora quisiera volver a salir se la podría capturar con toda facilidad con sólo unos pocos navíos”. Esta compañía (Leymieri y sus socios) es, según se le ha informado, la más rica de las establecidas en Sevilla. Seis navíos con mercancías pertenecientes a esta firma han llegado a Sanlúcar de Barrameda y el duque de Medina Sidona ha permitido desembarcarlas. También es cierto —añade Armenteros— que el duque gana en la operación 12 000 ducados. “No hay un solo extranjero que entre en Sanlúcar [sigue diciendo] que no sea festejado y favorecido, e incluso ayudado para que se lleve plata.” Cuando encuentre una persona en quien se pueda confiar plenamente, le enviará los papeles concernientes al asunto Leymieri. Pero hasta ese momento lo mejor será —insta— guardar secreto: “Que no aumente el número de enemigos que me he procurado por servir a Su Majestad...”

Existen evidencias de claridad todavía más cruda. Durante el año siguiente, 1596,⁵⁷¹ 60 navíos cargados para las Indias son sorprendidos en la bahía de Cádiz por la flota inglesa, cuando el

saqueo de la ciudad. El valor total de las mercancías contenidas en ellos alcanza los 11 millones de ducados. Los ingleses proponen no quemarlos si se les pagan dos millones. El duque de Medina Sidonia rechaza la proposición, y los navíos arden... pero no son los españoles quienes sufren la enorme pérdida, puesto que las mercancías no son suyas. Se podría escribir todo un libro sobre esa Sevilla: una ciudad donde la corrupción, las denuncias infames y los funcionarios prevaricadores están al orden del día; una ciudad donde la plata destruye las conciencias.

Todas estas crudas realidades nos ayudan, si no a llegar a conclusiones, sí al menos a vislumbrar las explicaciones esenciales. Lo que hace bascular la historia del mundo no es la incompetencia de los agentes de Felipe II, ni la evidente eficiencia con que se guarda el estrecho de Gibraltar, sino, con toda evidencia, la bancarrota del Estado español, patente en 1596, y que aun antes de ser un hecho firmemente establecido, plantea de nuevo los problemas inherentes a la circulación de la plata y la repartición de las riquezas del mundo. Holanda, ahora en un momento de brusca expansión, busca y encuentra compensación en el Mediterráneo, por una parte, con el trigo y otros tráficos, y por otra, en las islas de la Sonda, gracias a sus especias.

Detalle curioso: el avance de los holandeses, en especial en el Mediterráneo, aunque también hacia las Indias y América, fue precedido por la llegada de mercaderes portugueses, en su mayor parte cristianos nuevos, que vienen tanto de Lisboa como de las ciudades del norte donde habían encontrado refugio. ¿Se produjo una *conquista* de Lisboa similar a la de Sevilla? He aquí una nueva y muy importante cuestión.

Esta inmensa infiltración de un capitalismo del norte, atlántico e internacional, con sede en Ámsterdam, no podía ignorar el rico Mediterráneo. Lo mismo que España, ignominiosamente saqueada, el Mediterráneo era un fruto muy tentador para un capitalismo joven y de buena dentadura, un capitalismo que muy pronto ha sabido lo que hay que hacer para encontrar cómplices sobre el propio terreno. Los ricos *marranos* portugueses entran en juego para preparar y facilitar —muchas veces sin pretenderlo— el camino a los holandeses: los Ximenes de Lisboa y de Amberes, por ejemplo, y sus asociados, los Andrade y los Veiga, que han organizado, para el gran duque de Toscana, los envíos de trigo del norte a partir de la década de 1590, consiguiendo considerables beneficios, y que también han participado en el comercio de la pimienta en dirección a Italia. Desde 1589 envían remesas de especias a Baltasar Suárez, a Florencia. Más adelante preferirán a Antonio Gutiérrez, un castellano que se acaba de establecer en Florencia, y que, siendo, en realidad, portugués no tarda en ponerse en relación con otros mercaderes de su país, como, por ejemplo, ese Manuel da Costa que le envía cajas de azúcar en mayo de 1591.⁵⁷² La correspondencia de Simón Ruiz con Florencia nos informa sobre esos portugueses que *en esto de especierías*⁵⁷³ lo controlan todo, según dice Baltasar Suárez, quien espera la intervención de un amigo, en favor suyo, ante los poderosos Ximenes. Estos últimos han enviado, en 1591, 500 quintales de pimienta a Italia, en un solo viaje.⁵⁷⁴ El año anterior habían hecho venir un navío de Brasil a Liorna, con 600 cajas de azúcar.⁵⁷⁵ Todo lo que intentan les sale bien. La pimienta de Alejandría falla en el momento justo. “Son afortunados en cuanto ponen la mano”, exclama Baltasar Suárez.⁵⁷⁶

Tras sus huellas llegan a Italia otros portugueses. En febrero de 1591, dos de ellos, Fernández y Jorge Francisco consideran la idea de establecerse en Pisa. Si así lo hacen “no hay duda de que atraerán hacia ellos todos los negocios de Portugal”.⁵⁷⁷ En agosto de ese mismo año, “si es cierto lo que he oído decir [escribe Baltasar Suárez] los Ximenes han enviado a una persona para que abra negocio en su nombre e incluso han mandado a Pisa a Sebastián Ximenes Penetiques, su actual agente en Cádiz. De Amberes viene un hijo de Rui Núñez y, como se trata de personas ricas, el gran duque desea atraérselos y se apresta a ofrecerles privilegios⁵⁷⁸ en abundancia”.

Estos detalles nos revelan un cierto cambio en la situación económica general: desde que comienza a ser difícil vender pimienta por las rutas del Atlántico, se difunde casi espontáneamente hacia Italia y Alemania, y, en consecuencia, durante cierto tiempo la emigración portuguesa se dirigirá hacia Italia. En Venecia, el embajador de Felipe II habla de esos judíos portugueses que vestidos como los cristianos se declaran “por judíos y se ponen el sombrero rojo que es el signo distintivo que llevan en este Estado”.⁵⁷⁹ Venecia se muestra cada vez más tolerante con ellos: los acoge, los ayuda, los protege y se beneficia de su competencia. Destacan algunos nombres, algunos de ellos poco conocidos: dos hermanos, *Rui Loppes* y *Diego Rodrighes*, quienes en 1602, después de veinticuatro años de residencia en la ciudad, piden se les conceda la *cittadinanza* veneciana;⁵⁸⁰ o ese Rodrigo di Marchiano, judío de Portugal, iniciador del comercio del azúcar con base en el cabo Ghir, en Berbería,⁵⁸¹ o esos otros *marranos* venidos de Flandes y Hamburgo, que pasan por Venecia camino de Levante. Por lo que parece, se insinúa entonces, discreta o no, eficaz o aparente, la prosperidad de ciertos mercaderes judíos, levantinos y occidentales que puestos de acuerdo entre sí trabajan juntos de

Estambul a Salónica, Valona y Venecia, y por el oeste, hasta Sevilla, Lisboa y Ámsterdam. No es pura casualidad que durante esos años los piratas españoles, toscanos y malteses se preocupen seriamente de *limpiar* los barcos mercantes, apoderándose de toda mercancía que pertenezca a los judíos, la *ropa de judíos* mencionada en los documentos españoles. Son cargamentos que, por lo general, valen la pena.⁵⁸²

Y se impone la pregunta: esta prosperidad, ¿es el resultado de una *entente*, más o menos formal, entre holandeses y cristianos nuevos portugueses? Si es así, el Atlántico ha sido el responsable. No tenemos suficientes pruebas para afirmarlo categóricamente, pero es muy probable. Publicado en 1778 sin el nombre de su autor, *La Richesse de Hollande* es un libro muy hermoso, aunque no necesariamente muy veraz. Envueltas entre unos cuantos errores podemos leer las afirmaciones siguientes: “sólo a partir de 1612, y a imitación de ciertos judíos que se habían refugiado entre ellos, y de quienes se dijo habían establecido por todas partes oficinas de contaduría, los holandeses comenzaron a abrir las propias y a navegar por todo el Mediterráneo”.⁵⁸³

¹ En el curso de las últimas correcciones a mi libro, he tenido en cuenta las observaciones y sugerencias de Marcel Bataillon, Émile Coornaert, Roger Dion y C. E. Labrousse.

¹ Fernand Braudel, “Histoire et sciences sociales, la longue durée”, en *Annales E. S. C.*, octobre-diciembre de 1958, pp. 725-753.

¹ No he creído necesario detenerme en esta controvertida cuestión. A. Philippson, *Das Mittelmeergebiet*, 1904 (4ª ed., Leipzig, 1922), que me ha servido de guía general, evidentemente es un texto envejecido, y, a este respecto, las ediciones posteriores nada cambian en cuanto al fondo. Para explicaciones geológicas más nuevas habría que recurrir a libros clásicos, como el de Bubnoff, *Geologie von Europa*, 1927; a un libro de carácter general, a pesar de su título: Von Seidlitz, W., *Discordanz und Orogenese am Mittelmeer*, pp. XXIV-615, Berlín, 1931, o a H. Stille, *Beiträge zur Geologie der westlichen Mittelmeergebiete*, hrsg. im Auftrag der Gesellschaft der Wissenschaften, Göttingen, 1927-1935; o bien a estudios de detalle, como los de Aschauer y J. S. Hollister, “Ostpyrenäen und Balearen” (*Beitr. z. Geologie d. westl. Mittelmeergebiete*, núm. 11), 208 pp., Berlín, 1934; Wilhelm Simon, *Die Sierra Morena der Provinz Sevilla*, Fráncfort, 1942; o al profundo y nuevo estudio de Raoul Fallot y A. Marin sobre la cordillera del Rif, publicado en 1944 por el Instituto de Geología y Mineralogía de España (cf. Académie des Sciences, sesión del 14 de abril de 1944, comunicación de M. Jacob). Deliberadamente no hago las innumerables indicaciones que sería necesario hacer de los trabajos de P. Birot, de J. Bourcart, de G. Lecointre... El retorno a la hipótesis, en apariencia pasada de moda, de los puentes y los continentes sumergidos, me lo sugiere Le Danois, *L'Atlantique, histoire et vie d'un océan*, Albin Michel, París, 1938. El libro claro y dinámico de Raoul Blanchard, *Géographie de l'Europe*, París, 1936, hace hincapié en que, para él, las montañas del Mediterráneo son una familia aparte, para la cual propone el nombre de Dinárides. Sobre las Dinárides propiamente dichas, ver Jacques Bourcart, *Nouvelles observations sur la structure des Dinárides adriatiques*, Madrid, 1929. Termier, *A la gloire de la Terre*, quinta edición, contiene un capítulo sobre la geología del Mediterráneo occidental. Repito que no he querido entrar en estos problemas geológicos, ni en los problemas geográficos de la cuenca del Mediterráneo, acerca de los cuales pueden encontrarse explicaciones en las obras generales, estado actual de las cuestiones y bibliografía puesta al día en el manual de P. Biret y J. Dresch, *La Méditerranée et le Moyen-Orient*, 2 vols., París, 1953-1956.

² Pone muy en claro este carácter compacto de las montañas llamadas Dinárides R. Blanchard, *Géogr. de l'Europe*, pp. 7-8. Le Lannou, *Pâtres et Paysans de la Sardaigne*, 1941, p. 9.

³ La expresión es de Strzygowski. En Grecia, señala A. Philippson, *op. cit.*, p. 42, al subir se puede con frecuencia sobrepasar la zona de los naranjales y de los olivares, atravesar todas las zonas vegetales europeas y casi alcanzar las nieves eternas.

⁴ León el Africano, *Descript. de l'Afrique, tierce partie du Monde*, Lyon, 1556, p. 34.

⁵ Presidente Charles de Brosses, *Lettres familières écrites en Italie*, París, 1740, I, p. 100.

⁶ Con mucha facilidad podría ampliarse la lista: el Mercantour, atrás de Niza; el Olimpo, “con su verdeante corona de nieve” (W. Helwig, *Bracconiers de la mer en Grèce*, Leipzig, 1942, p. 164); las nieves de Sicilia, advertidas por Eugène Fromentin en su *Voyage en Égypte*, París, 1935, p. 156; y “ese terrible desierto de nieve”, cerca de Erzeroum, del que habla el conde de Sercey (*Une ambassade extraordinaire en Perse en 1839-1840*, París, 1928, p. 46), a propósito de las montañas de Armenia. Ver también

en Gabriel Esquer, *Iconographie de l'Algérie*, París, 1930, aunque no sea más que la estupenda litografía de Raffet sobre la retirada de Constantino en 1836, que se creería más bien un aspecto de la campaña rusa. O los detalles que da Armstrong (*Grey Wolf; Mustafa Kémal*, 1933, p. 68 de la trad. *Mustapha Kémal*, 1933) sobre los 30 000 soldados turcos sorprendidos por el invierno en las montañas de la frontera turco-rusa durante la guerra de 1914-1918, quienes mueren apretados unos contra otros por calentarse, y cuyos cadáveres encontraron largo tiempo después las patrullas rusas. Sobre la persistencia de la nieve africana hace notar P. Diego de Haedo, *Topografía e historia general de Argel*, Valladolid, 1612, p. 8, ver: “en las montañas más altas del Cuco o del Labes (donde hay nieve todo el año)”. Fueron las abundantes nevadas las que salvaron Granada, en diciembre de 1568. Diego de Mendoza, *Guerra de Granada*, Biblioteca de Autores Españoles, t. XXI, p. 75.

⁷ Sobre don Carlos, el mejor libro sigue siendo el de Louis Prosper Gachard, *Don Carlos y Felipe II*, París, 1867, 2ª ed., 2 vols. Vuelve a tratar el problema, un poco pesadamente, Ludwig Pfandl, *Johanna die Wahnsinnige*. Fr. i. Br. 1930, pp. 132 y ss. Debe rechazarse la tesis de Viktor Bibl, *Der Tod des Don Carlos*, Viena, 1918.

⁸ *Voyage fait par moy Pierre Lescalopier*, manuscrito H. 385, Escuela de Medicina de Montpellier, ff. 44 y 44 v, publicado en una edición abreviada por Édouard Cléray, con el título: “Le voyage de Pierre Lescalopier Parisien de Venise à Constantinople l’an 1574”, en *Revue d'Histoire diplomatique*, 1921, pp. 21-55.

⁹ Salomon Schweigger, *Ein Neue Reißbeschreibung aus Teutschland nach Constantinopel und Jerusalem*, Núremberg, 1639, p. 126.

¹⁰ Belon du Mans, *Les observations de... singularités*, París, 1553, p. 189.

¹¹ *Lettres du Baron de Busbec*, París, 1748, I, p. 164; II, p. 189.

¹² S. Schweigger, *op. cit.*, p. 125.

¹³ J. Sanderson, *The Travels of John Sanderson in the Levant (1584-1602)*, 1931, p. 50, n. 3.

¹⁴ B. M. Add. 28 488, f. 12, hacia 1627.

¹⁵ A. N. A. E. B¹ 890, 22 de junio de 1754.

¹⁶ Sobre los helados y sorbetes, Franklin, *Dict. hist. des Arts*, pp. 363-364; *Enciclopedia italiana, Treccani*. art. “Gelato”.

¹⁷ Jean Delumeau, *La vie économique à Rome*, 1959, I, p. 398. Proposición de un impuesto sobre la nieve, A. d. S. Nápoles, Sommaria Consultationum, 7, ff. 418-420, 19 de julio de 1581.

¹⁸ Ortega y Gasset, *Papeles sobre Velázquez y Goya*, Madrid, 1950, p. 120.

¹⁹ Petrus Casola, *Viaggio a Gerusalemme*, 1494 (edit. Milán, 1855), p. 55.

²⁰ Museo Correr, Cicogna 796, *Itinéraire de Gradenigo*, 1553.

²¹ Cf. este bello pasaje de una carta de 1552, de Villegaignon al rey de Francia: “Toda la costa del mar, de Gaeta a Nápoles y de Nápoles a Sicilia, está circundada por altas montañas, al pie de las cuales hay una playa azotada por todos los vientos del mar, como sería la costa de Picardía azotada por el vendaval, excepto que en una costa hay

ríos donde uno puede refugiarse, y en la otra no...”, comunicación del abate Marchand con el título de “Documents pour l’histoire du règne de Henri II”, en *Bulletin hist. et phil. du Comité des travaux hist. et scient.*, 1901, pp. 565-568.

²² V. Bérard, *Les Navigations d’Ulysse. II. Penelope et les Barons des îles*, 1928, pp. 318-319. Es imposible no ver a estos montañeses, lo mismo ahora que antaño: antayer, emigrantes montenegrinos se fueron a la América; ayer, soldados de la guerra por la independencia turca, estos compañeros de Mustafá Kémal, de los que Armstrong (*Mustapha Kémal, op. cit.*, p. 270 de la trad. francesa) ha dado una descripción tan pintoresca: irregulares del “ejército verde” de Edén, “salvajes, de cara feroz”, los guardias de Mustafá, de la tribu montañesa de los lazzes (costa sur del Mar Negro), “grandes salvajes esbeltos..., ágiles como gatos”, que por privilegio conservaron sus trajes y sus danzas nacionales; la danza del “Zebek”. Señalaremos, además, el ejemplo de los kurdos: sobre sus tiendas negras, sus galletas, con más paja que trigo, su queso de cabra, sobre su vida en general, algunas notas de viaje del conde de Sercey, pp. 216, 288, 297.

²³ Prefacio a Jules Blache, *L’homme et la Montagne, op. cit.*, p. 7.

²⁴ Pierre Vilar, *La Catalogue dans l’Espagne moderne*, I, 1962, p. 209; la frase de Arthur Young está citada en *ibid.*, p. 242.

²⁵ El Rif y el Atlas, “donde el plato típico son las reconfortantes gachas de harina, habas y aceite”. Blache, *L’homme et la montagne*, pp. 79-80.

²⁶ Josué, II, 15-6. Después del fracaso de su conspiración en Florencia, Buondelmonti busca refugio en los Apeninos toscanos (Augustin Renaudet, *Machiavel*, 1941, p. 108). Escapando de los corsarios y de los navíos turcos, los cretenses se refugiaron en las montañas de su isla (B. N., París, Ital. 427, 1572, f. 199 v).

²⁷ Este es el punto de vista de Paul Vidal de la Blache, *Principes de géogr. humaine*, París, 1922, p. 42. Entre los ejemplos dados, los Alpes de Transilvania, donde se reconstituye el pueblo rumano; los Balcanes, donde análogamente, aunque en pequeña escala, se reconstituye el pueblo búlgaro; el Cáucaso, etcétera.

²⁸ André Blanc, *La Croatie occidentale*, 1957, p. 97.

²⁹ Benjamin de Tudela, *Voyage du célèbre Benjamin autour du monde commencé l’an MCLXXXIII*, trad. Pierre Bergeron, La Haya, 1735, p. 10.

³⁰ Victor Bérard, *La Turquie et l’hellénisme contemporain*, 1893, p. 247.

³¹ F. C. H. L. de Pouqueville, *Voyage en Grèce*, 1820, t. III, pp. 8 y 13; V. Bérard, *op. cit.*, pp. 79, 83 y 247. Sobre los valacos y los aromunes existe abundante literatura. Algunos detalles en Blache, *op. cit.*, p. 22; Cvijić, *La Péninsule balkanique*, París, 1918, pp. 115, 178, 178 n. 1, 202, 203.

³² Luca Michieli, 25 de octubre de 1572, Relazioni, A. d. S., Venecia, Collegio Secreta, filza 18.

³³ *Don Quijote*, episodio de Cardenio, “la razón que os ha traído (interroga el caballero) a vivir y a morir en estas soledades como bruto animal”.

³⁴ *Discurso sobre las sierras de Espadán y de Bernia* (1564 o 1565). Sim. Eo. 329. Creo que hay que relacionarlo con el documento B. N. París, Esp. 177; *Instrucción a*

vos Juan Baptista Antonelli, para que vayais a renonoscer el sitio de la Sierra de Vernia (sin fecha).

³⁵ Cf. las observaciones de Descamps, *Le Portugal, la vie Sociale actuelle*, 1935, a propósito de la sierra da Estrela, pp. 123-124, con su vida pastoril menos desarrollada que la del norte.

³⁶ Sobre este tema, ver las dos páginas luminosas de Vidal de la Blache, *Principes de Géographie humaine*, 1922, pp. 188-189. Las ideas de Cvijić a este respecto están expuestas de manera bastante gris en su libro en francés, *La péninsule balkanique*, 1918. A propósito de las aldeas de montaña, Vidal de la Blache apunta: “Es de estos pueblos de los que Constantino Porfirogeneta escribió: ‘no pueden sufrir que dos cabañas estén una junto a la otra’”, *op. cit.*, p. 188.

³⁷ “Grundlinien der Geographie und Geologie von Mazedonien und Alt-Serbien”, en *Petermanns Mitteilungen aus J. Perthes Geographischer Anstalt*, *Ergänzungsheft*, núm. 162, 1908.

³⁸ Un hermoso cuadro de la “aldea-ciudad” de Grecia: Ancel, *Les peuples et nations des Balkans*, 1926, pp. 110-111. A título de prueba viva, ver en Martin Hurliman, *Griehenland mit Rhodos und Zypern*, Zúrich, 1938, p. 28, la magnífica fotografía de la población griega de Arajova, a 942 metros de altitud en las faldas del Parnaso. Población conocida por sus tejidos.

³⁹ Arqué, *Géogr. es Pyrénées françaises*, 1943, p. 48, señala que el espacio cultivado de los Pirineos franceses, según el cálculo del inspector general Thierry, “puede compararse a un departamento medio”. Observación bastante esclarecedora.

⁴⁰ Sobre Córcega, ver la carta de reprimenda de F. Borromeo al obispo de Ajaccio (14 nov., 1581, public. por Vittorio Adami, “I Manoscritti della Biblioteca Ambrosiana di Milano, relativi alla storia di Corsica”, en *Archivio storico di Corsica*, 1932, 3, p. 81). A través de estas reprimendas se evoca la vida agitada del obispo, desplazándose con su pequeña caravana de bestias de carga a través de la montaña. Hay que comparar esto con las dificultades del viaje de San Carlos Borromeo, en 1580, en los Alpes, o con las del obispo de Dax, en invierno, a través de las montañas nevadas de Esclavonia (su carta al rey, enero de 1573, Ernest Charrière, *Négociations de la France dans le Levant* 1840-1860, III, pp. 348-352). Transitar por las vecinas montañas de Ragusa en invierno es una hazaña “que trae, de ordinario, consecuencias muy fastidiosas para la salud”, y aun mortales (12 nov. 1593, documento publicado por Vladimir Lamansky, *Secrets d'État de Venise*, 1844, p. 104). Antes de 1923, aún se necesitaban tres días para hacer llegar las mercaderías de Viana de Castelo a la desembocadura del Lima (Descamps, *op. cit.*, p. 18).

⁴¹ René Maunier, *Sociologie et Droit romain*, 1930, p. 728, ve en la familia kabila agnática una familia patriarcal, una *gens* romana, muy alterada, desde luego. Sobre el arcaísmo económico de la montaña, con frecuencia señalado, cf. Ch. Moraze, *Introduction à l'histoire économique*, 1943, pp. 45-46. Sobre lo que Cvijić llama el “patriarcalismo perfeccionado” de las regiones dináricas, v. *La Péninsule balkanique*, *op. cit.*, p. 36. Prefiero su expresión de islas montañosas (*ibid.*, p. 29). Montenegro, esa fortaleza, y otras regiones altas, dice, han evolucionado “desde el punto de vista social

como islas”. Sobre la *zadruga*, otro ejemplo de arcaísmo social, se contienen algunas líneas de esclarecimiento y de orientación bibliográfica en R. Busch Zantner, *Albanien*, Leipzig, 1939, p. 59.

⁴² *Barockplastik in den Alpenländern*: 336 pp., Viena, 1944. Sobre las condiciones sociales de los Alpes, ver el gran estudio, discutible y discutido, de A. Günther, *Die Alpenländische Gesellschaft*, Jena, 1930. Sobre este tema, interesantes observaciones de Sülch, “Raum und Gesellschaft in den Alpen” en *Geogr. Zeitschr.*, 1931, pp. 143-168.

⁴³ Cf. los bellos estudios de J. Puig i Cadafalc, *L'arquitectura románica a Catalunya* (en colaboración), Barcelona, 1909-1918; *Le premier art roman*, París, 1928.

⁴⁴ Arqué, *op. cit.*, p. 69.

⁴⁵ En la Bética, Roma tuvo éxito en la región baja, a lo largo de los ríos, mucho más que en los altiplanos (G. Niemeier, *Siedlungsgeogr. Untersuchungen in Niederandalusien*, Hamburgo, 1935, p. 37). En el noroeste montañoso de España, debido, además, a la lejanía, Roma penetró tarde y mal (R. Konezke, *Geschichte des spanischen und portugiesischen Volkes*, Leipzig, 1941, p. 31).

⁴⁶ Dauzat, *Le village et le paysan de France*, p. 52.

⁴⁷ Conde de Sercey, *op. cit.*, p. 104: “Sin embargo, se ve (puesto que danzan) que las mujeres kurdas, aunque musulmanas, no están secuestradas”.

⁴⁸ V. *infra* los capítulos sobre los moriscos. Segunda Parte, cap. v, y Tercera Parte, cap. III.

⁴⁹ En el corazón de las montañas de Lubéron, Lourmarin, Cabrières, Mérimondol y otra veintena de aldeas —donde pulula la vida salvaje, jabalíes, patos y lobos— son refugio de protestantes (Vaudoyer, *Beautés de la Provence*, París, 1926, p. 238). No olvidemos a los valdenses de los Estados saboyanos y a los de los Apeninos, en el reino de Nápoles. El movimiento cátaro, escribe Marc Bloch, había disminuido hasta “convertirse en una oscura secta de pastores montañeses”, en *Annales d'histoire sociale*, 1940, p. 79.

⁵⁰ El marudismo. Cf. Houzar, “La Tragédie circassienne”, en *Revue des Deux Mondes*, 15 de junio de 1943, pp. 434-435.

⁵¹ Francisco Bermudez de Pedraça (Granada, 1637), f. 95 v. Cita y traducción de Reinhart-Pieter A. Dozy, a quien corresponde el mérito de haber encontrado ese bello texto (*H. des Musulmans d'Espagne*, 1861, II, p. 45, n. 1). En cambio el abate de Vayrac (*État présent de l'Espagne*, Ámsterdam, 1719, I, p. 165) sostiene que los habitantes de las Alpujarras, aunque cristianos, son moriscos que han conservado “su antiguo estilo de vida, sus costumbres y su lengua particular, que es una monstruosa mezcla de árabe y español”.

⁵² Cuando era niña, la santa se dirigió a la montaña con su hermano, en la esperanza de encontrar allí el martirio. Schnürer, *Katholische Kirche und Kultur in der Barockzeit*, 1937, p. 179. Louis Bértrand, *Sainte Thérèse*, 1927, pp. 46-47.

⁵³ E. Baumann, *L'anneau d'or des grands Mystiques*, 1924, pp. 203-204.

⁵⁴ Hay abundante documentación sobre las deficiencias de la vida religiosa en Córcega: carta del cardenal Tournon a Pablo IV, 17 de mayo de 1556, pidiendo la

reforma de los abusos. M. François, “Le rôle du Cardinal François de Tournon dans la politique française en Italie, de janvier à juillet 1556”, en *Mélanges... de l'École Française de Rome*, t. 50, 1933, p. 328; Ilario Rinieri, “I vescovi della Corsica”, en *Archivio storico di Corsica*, 1930-1931, pp. 344 y ss; Père Daniele Bartoli, *Degli uomini et de' fatti della Compagniadi Gesù*, Turín, 1847, III, pp. 57-58; abate S. B. Casanova, *Histoire de l'Église corse*, 1931, III, pp. 103 y ss.

⁵⁵ Montagne, *Les Berbères et le Makhzen dans le Sud du Maroc*, 1930, p. 83.

⁵⁶ Pero ¿dónde encontrar la vasta riqueza folklórica de esas montañas? Ver, a título de ejemplo, el bello cuento de los *tériels*, que relata Leo Frobenius, *Histoire de la civilisation africaine*, 1936, pp. 263 y ss., a propósito del país kabila, que nos revela su lejana existencia consagrada a las grandes cacerías y no a la agricultura. En el mismo orden de ideas, ¿dónde encontrar una colección de canciones montañosas? Sobre la vida religiosa de los Alpes y la localización de los herejes, Botero, *Le relationi universali*, Venecia, 1559, III, I, p. 76. Sobre la visita del cardenal Borromeo a Mesolina, *ibid.*, p. 17.

⁵⁷ IV, Segunda Parte, *Novelle*, ed. de Londres, 1709, II, pp. 25-43. Se sitúa la anécdota en el Val di Sabbia, que forma parte de los Prealpes de Brescia.

⁵⁸ Estas indicaciones me las sugirió la obra de Emmanuel Le Roy Ladurie, *Les paysans de languedoc*, actualmente en imprenta, p. 407 (ed. 1966, n. del trad.).

⁵⁹ A. S. V. Senato, Dispacci Spagna, Madrid, 6 de junio de 1611, Priuli al dux.

⁶⁰ Los contemporáneos la estudian. Loys Le Roy (*De l'excellence du gouvernement royal*, París, 1575, p. 37) escribe: “El país lleno de montañas, rocas y bosques, cómodo para los pastos, en el cual hay muchos pobres, como lo es la mayor parte de Suiza, es más propicio a la democracia [...] Las tierras llanas [...] donde hay muchos ricos y nobles, se prestan a la aristocracia”. Jean Bodin, *Les six livres de la République*, 1583, p. 694, refiere que León el Africano se llenó de estupor ante la robustez de los montañeses del monte Megeza, en tanto que los habitantes de la llanura son pequeños. “La fuerza y el vigor hacen que el montañés ame la libertad popular, como hemos dicho de los suizos y los grisonés.” La Edad Media corsa, dice de Bradi, *La Corse inconnue*, 1927, p. 35, es un periodo grandioso de libertad. “El corso no tolera jamás que se le arrebate el producto de su trabajo. La leche de su cabra, igual que la cosecha de su campo, eran muy suyos.” Y Tayne, en su *Voyage aux Pyrénées*: “La libertad ha brotado aquí desde la más remota antigüedad, hosca y salvaje”, 1858, p. 138.

⁶¹ Arrigo Solmi, “La Corsica”, en *Ar. st. di Corsica*, 1925, p. 32.

⁶² Ver, para una orientación general, el libro clarividente, pero demasiado jurídico, de Jacques Lambert, *La vengeance privée et les fondements du droit international*, París, Sirey, 1936. En el mismo orden de ideas, la observación de Michelet sobre el delfinado, donde jamás “el feudalismo pesó como en el resto de Francia”. Y también la siguiente observación de Taine, *op. cit.*, p. 138: “Estos son los fueros de Béarn, de los que sólo se hizo mención en la antigüedad, pues en Béarn no había señor”. Sobre las venganzas de sangre en Montenegro y en la Alta Albania, ver Ami Boué, *La Turquie d'Europe*, París, 1840, II, pp. 395 y 523.

⁶³ Marc Bloch, *La Société féodale*, 1939, I, p. 377. También en Marc Bloch, las

observaciones atinadas sobre “Cerdeña”, en *Mélanges d'histoire soc.*, III, p. 194.

⁶⁴ Maurice Le Lannou, “Le bandit d’Orgosolo”, *Le Monde*, 16-17 de junio de 1963. La película fue dirigida por Vittorio de Seta, y el estudio antropológico lo realizó Franco Caguetta. Traducción francesa: *Les Bandits d’Orgosolo*, 1963; las novelas mencionadas son de Grazia Deledda, *La via del male*, Roma, 1869; *Il Dio dei viventi*, Roma, 1922.

⁶⁵ *Idem.*

⁶⁶ Fernand Benoit, *La Provence et le Comtat Venaissim*, 1949, p. 27.

⁶⁷ En el Alto Milanesado, ver Pugliese, “Condizioni economiche e finanziarie della Lombardia nelle prima metà del s. XVIII”, en *Misc. di Storia italiana*, tercera serie, t. XXI, 1924.

⁶⁸ *Mémoires sur les Turcs et les Tartares*, Ámsterdam, 1784, II, p. 147: “el asilo de la libertad o [añade él] la reparación de la tiranía”. Esto, a propósito de las instalaciones genovesas en Crimea.

⁶⁹ *Ibid.*, I, p. XXI.

⁷⁰ Cf. Franz Spunda, en Werner Benndorf, *Das Mittelmeerbuch*, 1940, pp. 209-210.

⁷¹ A. Philippson, “Umbrien und Etrurien”, en *G. Z.*, 1933, p. 452.

⁷² Algunos ejemplos: Napoleón no pudo dominar la montaña alrededor de Génova, refugio de insumisos, a pesar de las batidas que allí organizó (Jean Borel, *Génes sous Napoleón Ier.*, 2ª ed., 1929, p. 103). Hacia 1828, la policía turca no consiguió dominar los brotes de bandolerismo entre los pueblos del Ararat (conde de Sercey, *op. cit.*, p. 95). Y aún hoy en día no logra mejor éxito en sus intentos de proteger las riquezas forestales de la montaña contra la voracidad de los rebaños (Hermann Wenzel, “Agrargeographische Wandlungen in der Türkei”, en *G. Z.*, 1937, p. 407). Lo mismo sucede en Marruecos: “En realidad, en el sur de Marruecos la autoridad del sultán se reduce a la llanura”, escribe Montagne, *op. cit.*, p. 134.

⁷³ *Ibid.*, p. 131.

⁷⁴ M. Le Lannou, *Pâtres et paysans de la Sardaigne*, 1941, p. 14, n. 1.

⁷⁵ J. Blache, *op. cit.*, p. 12. Sobre esta oposición, ver Pierre Gourou, *L’homme et la terre en Extrême-Orient*, 1940, y la reseña crítica de ese libro por Lucien Febvre, en *Annales d’hist. soc.* XIII, 1941, p. 73. Vidal de la Blache, *op. cit.*, p. 172.

⁷⁶ Montagne, *op. cit.*, p. 17.

⁷⁷ Pienso muy especialmente en los viajes de Sixto V, en su juventud y en su edad madura; según las indicaciones de Ludwig von Pastor, *Geschichte der Papste*, Friburgo en Brisgovia, 1901-1931, X, 1913, pp. 23 y 59 (de la edición alemana); podría hacerse un croquis.

⁷⁸ W. Woodburn Hyde, “Roman Alpine routes”, en *Memoirs of the American Philosophical Society*, Filadelfia, X, II, 1935. De un modo análogo, los Pirineos no han sido nunca la barrera que uno se imagina (Sorre, *G. U.*, t. VII, primera parte, p. 70, Konetzke, *op. cit.*, p. 9).

⁷⁹ Pfalz, “Neue wirtschaftsgeographische Fragen Italiens”, En *Geogr. Zeitschr.*, 1931, p. 133.

⁸⁰ Philippson, *Das Mittelmeergebiet*, *op. cit.*, p. 167.

⁸¹ Victor Bérard, *La Turquie et l'hellénisme contemporain*, *op. cit.*, p. 103, escribe al salir de Albania: “Después de tres días de comer a todas horas queso de cabra...” (p. 103).

⁸² Arqué, *op. cit.*, p. 68.

⁸³ *Op. cit.*, ff. 44 y 44 v.

⁸⁴ En las faldas del Vesubio había bosques. Sobre este problema del bosque en general, ver las observaciones siempre útiles de Theobald Fischer, en *B. zur physischen Geogr. der Mittelmeerländer besonders Siciliens*, 1877, pp. 155 y ss. Sobre los bosques de Nápoles, en Calabria y en la Basilicata, en 1558, cf. Eugenio Albèri, *Relazioni degli ambasciatori veneti durante il s. XVI*, Florencia, 1839-1863, II, III, p. 271. Se conservan todavía los numerosos restos de grandes bosques antiguos, diríamos bosques-reliquias. Para Córcega, ver su enumeración en Philippe Leca, prólogo de A. Albitreccia, *Guide bleu de la Corse*, París, 1935, p. 15, ver también de este último autor *La Corse, son évolution au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle*, 1942, pp. 95 y ss.

⁸⁵ Conde Joseph de Bradi, *Mémoire sur la Corse*, 1819, pp. 187, 195 y ss.

⁸⁶ Vidal de la Blache, *op. cit.*, pp. 88, 139, 178. Ver las excelentes observaciones de Faucher, *Principes de géogr. agraire*, p. 23. “El pueblo come pan de serrín”, cerca de Luca, Montaigne, *Journal de voyage en Italie* (ed. E. Pilon, París, 1932), p. 237.

⁸⁷ Montaigne, *op. cit.*, p. 243.

⁸⁸ *Relación de lo que yo, Fco. Gasparo Corso, he hecho en prosecución del negocio de Argel*, orig. Sim. Eo. 333 (1569).

⁸⁹ Montaigne, *op. cit.*, pp. 234-235.

⁹⁰ Franceschi Carreras y Candi, *Geographia general de Catalunya*, Barcelona, 1913, 4^o, p. 505. Carrera Pujal, *Historia política y económica de Cataluña*, 1946, t. I, p. 40. También Belon du Mans, *op. cit.*, p. 140 v., hace notar que en las montañas de Jerusalén hubo cultivos en bancales, que él ya vio abandonados.

⁹¹ Pienso, entre otros ejemplos, en la vida de la Alta Provenza: “La finca de Alta Provenza”, escribe Marie Mauron, “Le Mas provençal”, en *Maisons et villages de France*, 1943, prólogo de R. Cristoflour, p. 222, “que soporta los largos inviernos, el temor de los aludes, la vida reclusa durante largos meses, sin mas horizontes que la nieve tras los cristales, replegada sobre sus reservas, como las hormigas sobre su establo, trabajando como prisionera...”

⁹² Max Sorre, *Les Pyrénées méditerranéennes*, París, 1913, p. 410.

⁹³ Este exceso de población, que obliga al descenso hacia las llanuras, se señala también en la encuesta geográfica de Wilhelmy, *Hochbulgarien*, 1936, p. 183. Pero hay otros motivos: vida que satisface o no al hombre. Albitreccia, en Philippe Leca, *La Corse...*, *op. cit.*, p. 129, que hace notar también a propósito de Córcega: “La ausencia, al igual que la presencia de caminos, provoca la emigración”.

⁹⁴ J. Blanche, *op. cit.*, p. 88, según Philippe Areos, *L'Auvergne*, 1932, p. 86.

⁹⁵ Es decir, a la misa.

⁹⁶ *Promedades dans Rome*, ed. Le Divan, 1931, I, pp. 182-183.

⁹⁷ *Ibid.*, p. 126. Cuadro análogo, pero a propósito del Cáucaso, en *Souvenirs*, del conde de Rochecouart, 1889, pp. 76-77, con ocasión de la toma de Anapa por el duque de Richelieu: los guerreros circasianos, algunos con vestiduras de hierro, armados de flechas, evocan el siglo XIII o el siglo XIV.

⁹⁸ Victor Berard, *La Turquie et l'hellénisme contemporain*, *op. cit.*, *passim*.

⁹⁹ *Voyage en Espagne*, 1845, pp. 65, 106. Sobre los gallegos cultivadores y emigrantes, ver *Los españoles pintados por sí mismos*, Madrid, 1843. En este relato se encontrarán: *El Indiano*, por Antonio Ferrer del Río; *El segador. El pastor trashumante y El maragato*, por E. Gil y Carrasco; *El aguador*, por Abenamar...

¹⁰⁰ En Toledo, en la posada del Sevillano, hay dos *mocetonas* que son gallegas (*La llustre fregoná*, ed. Garnier, II, 71). Gallegos y asturianos hacen en España los trabajos rudos, principalmente en las minas: Chastenet, *Godoy*, 1943, p. 40. Sobre los cosecheros gallegos en Castilla en el siglo XVIII, ver Eugenio Larruga, *Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España*, Madrid, 1745, I, p. 43.

¹⁰¹ Diego Suárez, manuscrito del ex Gobierno General de Argelia, según la copia que me comunicó gentilmente Jean Cazenave, f. 6.

¹⁰² Ver vol. I, pp. 594-595.

¹⁰³ Jesús García Fernández, *Aspectos del paisaje agrario de Castilla la Vieja*, Valladolid, 1963, p. 12.

¹⁰⁴ Bandello, *Novelle*, ed. de Londres, 1791-1793, VII, pp. 200-201. Los espoletinos servían como soldados, sobre todo en el extranjero (Von Pastor, *op. cit.*, XVI, p. 267). Sobre su astucia, ver *ibid.*, I, 418.

¹⁰⁵ *Ibid.*, II, pp. 385-386. La pobreza obligó a los bergamascos a emigrar. A pesar de su sobriedad, cuando comen en mesa ajena devoran como lobos. No hay un solo lugar en el mundo donde no se encuentre al menos un bergamasco. Los súbditos venecianos instalados en Nápoles eran casi siempre bergamascos. Albèri, *op. cit.*, *Appendice*, p. 351 (1597).

¹⁰⁶ Jacques Heers, *Gènes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, 1961, p. 19. Bandello, *op. cit.*, IV, p. 241. También, después de la restauración de Francisco Sforza, llegaron a Milán numerosos campesinos procedentes de Brescia.

¹⁰⁷ *Op. cit.*, IX, pp. 337-338.

¹⁰⁸ L. Pfandl, *Philippe II*, trad. franc., 1942, pp. 353-354. También eran bergamascos el célebre Colleoni y el jesuita Jean Pierre Maffee, autor de *L'Hist. des Indes*, Lyon, 1603.

¹⁰⁹ *Op. cit.*, IV, p. 335. Se trata de un bresciano establecido en Verona.

¹¹⁰ Resultado de una investigación personal. En verdad, este contraste entre las regiones altas y las regiones bajas se encontraría también más hacia el norte. Gaston

Roupnel lo señala en *Le vieux Garain*, 1939, en la costa borgoñesa, por Gevrey y Nuits-Saint-Georges. Hacia 1870, los montañeses todavía usaban la blusa en las ferias de la región baja.

¹¹¹ P. George, *La région du Bas-Rhône*, 1935, p. 300: en los primeros años del siglo XVII grupos de saboyanos iban a levantar las cosechas en la región de Arlés.

¹¹² Grotanelli, *La Maremma toscana. Studi storici ed economici*, II, p. 19.

¹¹³ George, *op. cit.*, p. 651.

¹¹⁴ Fernand Benoit, *op. cit.*, p. 23.

¹¹⁵ Emmanuel Le Roy Ladurie, *op. cit.*, pp. 97 y ss.

¹¹⁶ Imposible enumerar todos los ejemplos conocidos. Para el predominio del reclutamiento en las regiones montañosas y pobres de España, ver Ramón Carande, *Carlos V y sus banqueros*, Madrid, 1949, p. 14 (las tierras altas de Valencia y los montes de León). Th. Lefebvre, *Les Pyrénées atlantiques*, 1933, p. 286 (3 000 guipuzcoanos y navarros lucharon en la batalla de Pavía). Sobre los Pirineos aragoneses, Fernand Braudel, *La Méditerranée...*, pp. 47-48.

¹¹⁷ Piero Pieri, *La crisi militari italiana nel Rinascimento*, Nápoles, 1934, p. 523.

¹¹⁸ H. de Maise al rey, Venecia, 6 de junio de 1583. A. E. 31, ff. 29 v. y 30.

¹¹⁹ A título de orientación bibliográfica, ver R. Busch Zantner, *Albanien*, 1939. Sobre las migraciones albanesas, provocadas en la Edad Media por la escasez, hacia las llanuras de Metohidja y de Podrina, cf. Cvijić, *op. cit.*, p. 150. Sobre sus maravillosos éxitos en el Imperio turco en el siglo XIX, *ibid.*, p. 17. En la Biblioteca Comunal de Palermo hay una memoria inédita de Mongitore Antonino, *Memoria de Greci renuti dall'Albania in Sicilia*. Qq E 32, f. 81. El albanés, gran bebedor de vino; M. Bandello, *op. cit.*, IV, pp. 350-351. Sobre los albaneses que abrazaban el cristianismo: un documento entre mil, Joan de Pallas, cónsul en Ragusa, al gran comendador de León, Nápoles, 3 de abril de 1536, A. N., K. 1632.

¹²⁰ Victor Bérard, *La Turquie...*, *op. cit.*, p. 164.

¹²¹ En Chipre, donde son soldados de padres a hijos. Fr. Stefano Lusignano di Cipro, *Corografia et breve historia universale dell'isola de Cipro*, Bolonia, 1573 (B. N. París. 4.º G 459).

¹²² Constituían una parte considerable del ejército veneciano. Cf. una serie de documentos edit. por Lamansky, *op. cit.*, entre otros, p. 549 n.

¹²³ Bandello, *op. cit.*, III, 329-330.

¹²⁴ Museo Correr, D. delle Rose 21, f. 80 sobre los grandes pueblos albaneses de Apulia, 1598. Con frecuencia muy temidos a comienzos del siglo. Se les prohíbe (3 de junio de 1506) salir armados de las ciudades y pueblos fortificados. Ludwig von Thalloszy, "Die Albanische Diaspora", en *Illyrisch-albanische Forschungen*, 1916, p. 339.

¹²⁵ O. de Torne, "Philippe et Henri de Guise", en *Revue Historique*, 1931, II, p. 324.

¹²⁶ En 1540, G. Lefèvre Pontalis, *Correspondance politique d'Odet de Selve*, 1888,

pp. 64, 65, 351, 354.

¹²⁷ A. H. N. Lo. 3189, 1565, Inquisición de Valladolid, curioso asunto de Guillermo de Modon.

¹²⁸ Haedo, *Topografía...*, p. 121 v., señala a Alger Arnaut Mami y a un “renegado, también albanés y arnaúte como él”, p. 122 v.

¹²⁹ Victor Bérard, *La Turquie...*, *op. cit.*, p. 26.

¹³⁰ *Itinéraire de Paris à Jérusalem* (ed. de 1831), I, pp. 111 y 175.

¹³¹ *La Corse inconnue*, p. 44, con indicaciones sobre una serie de corsos ilustres fuera de la isla.

¹³² Por ejemplo, Hassan Corso, ver J. Cazenave, “Un corse roi d’Alger 1518-1556”, en *Afrique Latine*, 1923, pp. 397-404.

¹³³ Sobre los Mellerio, v. Giuseppe Mellerio, *Les Mellerio, leur origine, leur histoire*, París, Ollendorf, 1895. Sobre la emigración de los Alpes milaneses, Carlo Antonio Vianello, “Alcuni documenti sul consolato dei Lombardi a Palermo”, en *Archivio Storico Lombardo*, 1938, p. 186.

¹³⁴ Vianello, *op. cit.*, p. 186.

¹³⁵ *Idem.*

¹³⁶ *Ibid.*, p. 187.

¹³⁷ *Idem.*

¹³⁸ G. F. Osio, console dei Lombardi alla camera dei mercanti di Milano, Nápoles, 27 de septiembre de 1543, publicado por Vianello, *ibid.*, p. 187.

¹³⁹ A. d. S. Nápoles, *Sommaria Partium* 240, ff. 111-113, 15 de enero de 1544, con los nombres de los *muratori*.

¹⁴⁰ A. d. S. Venecia, *Notatorio di Collegio* 13, f. 121, 12 de octubre de 1486.

¹⁴¹ De un artículo de prensa, “Eriwan, die Hauptstadt der Armenier”, en *Frankfurter Zeitung*, 9 de agosto de 1940.

¹⁴² Jean-Baptiste Tavernier, *Les six voyages qu’il a faits en Turquie, en Perse et aux Indes*, París, 1681, I, pp. 380 y ss.

¹⁴³ *Entonces*, es decir, en el siglo XVII. En el siglo XVI, en Constantinopla y en el este mediterráneo, la hora de los armenios todavía no había sonado, Lorga, *Points de vue sur l’histoire du commerce de l’Orient à l’époque moderne*, 1925, p. 23. Por el contrario, en el siglo XVII, los armenios comerciaban hasta en el Mediterráneo occidental. Un navío armenio, *El Armenio Comerciante*, lleva trigo a Liorna (*Mémoires du Chevalier d’Arvieux*, 1735, I, p. 13). Sobre la actuación de los armenios en la querrela de los Santos Lugares en 1621, cf. Tongas, *L’ambassadeur L. Deshayes de Cormenin* (1600-1632), 1937, p. 132. Sobre la actual dispersión de los armenios, las pocas palabras de Werner Sombart, *Vom Menschen*, 1940, pp. 178-179.

¹⁴⁴ Se conservan en la actualidad manuales comerciales, escritos en armenio, escritos *ex professo* para la gran ciudad del norte.

¹⁴⁵ Tavernier añade: “Son tanto más hábiles para los negocios cuanto que viven

con gran economía y sobriedad, ya por virtud, ya por avaricia. Cuando salen de sus casas para emprender largos viajes, hacen provisión de galletas, de carne ahumada, cebollas, manteca, harina, vino y frutas secas. Se resisten a comprar carne fresca todo lo que pueden, salvo cuando encuentran en las montañas algunos corderos o cabritillos baratos”. *Op. cit.*, I, p. 380.

¹⁴⁶ Sobre la riqueza y el lujo de los armenios de Zolfa, ver *idem*.

¹⁴⁷ *Ibid.*, II, p. 3.

¹⁴⁸ ¿La montaña? “Una zona de emisión de hombres” (Deffontaines, Jean-Brunhes-Delamarre, Bertoquy: *Les problèmes de géographie humaine*, 1939, p. 141. Sobre el contraste entre la llanura y la montaña, característico de la cuenca mediterránea, ver Parain, *La Méditerranée, les hommes et leurs travaux*, París, 1936, p. 191; Sion, *La France médit...* pp. 44-45.

¹⁴⁹ Jules Blache, *op. cit.*, p. 15. La misma nota en P. George, *op. cit.*, p. 352.

¹⁵⁰ P. George, *op. cit.*, p. 237; Bourrilly-Busquet, *H. de la Provence*, 1944, p. 7: “Se ha localizado a los habitantes más antiguos de Provenza en los alrededores de Ventoux, las montañas de Vaucluse, al sur de Lubéron, en los valles a la derecha del Durance, en la confluencia del Verdon; parecen estar en relación con la abundancia de yacimientos de sílice y de rocas duras pulidas por la corriente de las aguas”. De acuerdo con Louis Alibert, “Le Génie d’Oc”, en *Les Cahiers du Sud*, 1943, p. 18: “La estructura esencialmente montañosa de los países mediterráneos ha favorecido la fijación y la permanencia de las razas prehistóricas y protohistóricas”.

¹⁵¹ P. George, *op. cit.*, pp. 310-322.

¹⁵² Lautensach, “Die länderkundliche Gliederung Portugals”, en *Geogr. Zeitschrift.*, 1932, p. 194.

¹⁵³ A. Philippson, “Umbrien und Etrurien”, en *Geogr. Zeitschrift*, 1933, pp. 455, 457, 461 y 462.

¹⁵⁴ *Ibid.*, p. 457.

¹⁵⁵ Alfred von Reumont, *Geschichte Toskana's*, Gotha, 1876, pp. 366-367.

¹⁵⁶ *Ibid.*, pp. 368 y ss.

¹⁵⁷ Philippson, *Das Mittelmeergebiet*, p. 20.

¹⁵⁸ É.-Félix Gautier ha insistido con mucha frecuencia sobre el papel de esta espina dorsal del África del Norte, entre otras obras, en *Le Passé de l'Afrique du Nord*, 1952, p. 115.

¹⁵⁹ Georges Marçais, en *Histoire d'Algérie*, por Gsell, Marçais, Yver, 1927, p. 121.

¹⁶⁰ “Umbrien...” art. cit., p. 450.

¹⁶¹ Jules Sion, *G. U.*, VII, 2, 1934, p. 326.

¹⁶² Vidal de la Blache, *op. cit.*, p. 85.

¹⁶³ N. Krebs, “Zur politischen Geographie des Adriatischen Meeres”, en *Geogr. Zeitsch.*, 1894, p. 375.

¹⁶⁴ Pienso, al escribir esto, en el *trulli*, y más aún en el sistema de riegos de la

altiplanicie, en el “acquedotto pugliese”. Fritz Klute, *Handbuch der geogr. Wissenschaft*, Berlín, 1914, p. 316, da un buen croquis. Pero ¿y su historia?

¹⁶⁵ Según A. d. S. Nápoles, Dipendenze della Sommaria, fascio 417, fasc. I, 1572.

¹⁶⁶ A. d. S. Nápoles, Sommaria, Consultationum, II, 237-41.

¹⁶⁷ Georg Friederici, *Der Charakter der Entdeckung und Eroberung Amerikas durch die Europäer*, I, Gotha, 1925 y principalmente pp. 174, 179.

¹⁶⁸ “El licenciado Vidriera”, *Novelas ejemplares*.

¹⁶⁹ Ortega y Gasset, *España invertebrada*, Madrid, 1934; encontramos esta misma reflexión en autores como Unamuno, Antonio Machado o Menéndez Pidal.

¹⁷⁰ Schulte, *Geschichte der grossen Ravensburger Gesellschaft*, 1923, principalmente I, pp. 285 y ss. y p. 295.

¹⁷¹ Alberi, *Relazioni*, I, V. (Francesco Morosini), p. 293.

¹⁷² Vidal de la Blache, *États et Nations de l'Europe*, 1889, p. 358.

¹⁷³ Sorre, *Les fondements biologiques de la géographie humaine*, París, 1934, p. 386: “El clima de las bajas montañas y el de los primeros altiplanos es más favorable al esfuerzo, al menos en el Mediterráneo, que el de las regiones bajas”. Un buen esbozo en André Siegfried, *Vue générale de la Méditerranée*, París, 1943, a propósito de las “laderas” (p. 108). Laderas o rebordes [“revermonts”], diremos, generalizando la palabra de la zona del Jura, entendiendo por ella toda estribación, inclusive la curiosa línea del Piamonte, esa línea festoneada tan importante principalmente en Andalucía. Ver las observaciones de G. Niemeier, *op. cit.*, p. 109.

¹⁷⁴ *Op. cit.*, pp. 92-93.

¹⁷⁵ Sobre toda esta cuestión, ver el libro de Cvijić, *La péninsule balkanique*, trad. franc., 1918. Para la parte decorativa y pintoresca, R. Gerlach, *Dalmatinisches Tagebuch*, Darmstadt, 1940. Para la descripción geográfica, Milojevic, *Littoral et îles dinariques dans le Royaume de Yougoslavie (Mém. de la Soc. de G., vol. 2)*, Belgrado, 1933.

¹⁷⁶ Tomamos de la síntesis de Cvijić lo que antecede a propósito de los movimientos “metanastásicos”. Sus alumnos han continuado los estudios sobre el gran problema de las emigraciones de la montaña eslava. Así, J. Mal, *Uskoke seobe i slovenske pokrajine* (las migraciones de los uscoques y de las regiones eslovenias), Lubliana, 1924, muestra la utilización de esta migración para la organización de los confines militares turcos, venecianos y austriacos. R. Busch Zantner, *op. cit.*, p. 86, llama la atención sobre la presión albanesa, que determina los movimientos migratorios serbios hacia el norte; presión albanesa, no turca.

¹⁷⁷ De J. N. Tomic, *Naselje u Mletackoj Dalmaciji*, Nich, 1915, t. I, 1409-1645, un corto estudio sobre los lazos de dependencia personal y económica de los campesinos en los dominios venecianos de Dalmacia. Este régimen tiende a expandirse en las islas y el interior de Istria. El peligro turco causa pérdidas que la inmigración serbia de Bosnia y de Herzegovina no consigue reparar. Entraña la organización de milicias obligatorias contra los ataques provenientes de los turcos, de los corsarios o de los bandidos. Sobre la Dalmacia veneciana en el siglo XVI, V. Lamansky, *op. cit.*,

principalmente, p. 552, los enjambres de soldados dálmatas que se posaban hasta en Inglaterra, y la utilización de otros contingentes en el ejército y en la flota venecianos, así como en barcos extranjeros, donde les atraían condiciones de vida más favorables que las de la flota veneciana.

¹⁷⁸ Documentos leídos en el Archivio di Stato de Venecia, pero de los cuales no he tomado nota.

¹⁷⁹ H. Isnard, “Caractère récent du peuplement indigène du Sahel d’Alger”, en *II Congrès des Soc. sav. d’Afrique du N.*, 1936.

¹⁸⁰ Sobre el tema cf. G. Millon, “Les Parlers de la région d’Alger”, en *Congrès des Sociétés sav. d’Afrique du Nord*, 1937.

¹⁸¹ M. Dalloni, “Le problème de L’alimentation en eau potable de la ville d’Alger”, en *B. de la Soc. de Géog. d’Alger*, 1928, p. 8.

¹⁸² Bernardo Gomes de Brito, *Historia tragico-marítima*, Lisboa, t. VIII, 1905. p. 74.

¹⁸³ René Baehrel, *Une croissance: la Basse-Provence rurale, fin du XVI^e siècle-1789*, París, 1961, p. 125.

¹⁸⁴ Biblioteca Marciana de Venecia, 5838, C II, 8, f. 8.

¹⁸⁵ Emmanuel Le Roy Ladurie, *op. cit.*, pp. 223 y ss.

¹⁸⁶ *Plaisir de France*, 1932, pp. 119-120: “El espíritu del Mediodía se formó en las costas”, no en “la montaña, que ya era demasiado pobre y de donde la gente desertaba periódicamente”. Sobre esta gente de la región de las colinas y las huellas que dejan a su paso, ver lo que escribe Isabelle Eberhardt, *Notes de route*, 1921, hablando del *Sabel* tunecino (p. 221), o Marcel Brion de Toscana y de “su paisaje adaptado a las dimensiones del hombre”, *Laurent le Magnifique*, 1937, p. 282.

¹⁸⁷ Anónimo (Claude de Varennes), *Voyage de France, dressé pour l’instruction et la commodité tant des Français que des étrangers*, Ruán, 1647, p. 136.

¹⁸⁸ *Op. cit.*, pp. 56-57.

¹⁸⁹ B. N. Estampes (Od 13, pet. in-fol): *Les moeurs et fachons de faire des Turcz... contrefaictes par Pieter Coeck d’Alost l’an 1533*.

¹⁹⁰ Philippe de Canaye, sieur de Fresne, *Le voyage du Levant, 1573*, ed. H. Hauser, 1897, p. 40.

¹⁹¹ Cf. V. Bérard, *La Turquie...*, p. 93: contraste entre Albania, sus montañas, sus ríos “violentos y removedores de suelos”, sus gargantas guardadas por los *dervendjis*, y Macedonia, con sus aguas tranquilas y sus espumeantes cascadas. Ver, en Paul Bourget, *Sensations d’Italie*, 1891, pp. 88-90, el paso de Toscana a Umbría. En Toscana, brusquedad, pero con pureza, en tanto que sobre las encinas y los viñedos de Umbría se extienden las brumas y se cierne el drama de la fiebre.

¹⁹² Sobre esta precocidad de las pequeñas llanuras, estoy de acuerdo con H. Lehmann, “Die geographischen Grundlagen der kretisch-mykenischen Kultur”, en *Geogr. Zeitschr.*, 1932, p. 337. De igual manera, son los pequeños oasis los que, en el Cercano Oriente, han sido creados primero por los hombres, como se ha supuesto con

verosimilitud.

¹⁹³ Pierre Vilar, *op. cit.*, I, p. 223.

¹⁹⁴ *Op. cit.*, pp. 243 y ss. G. Marçais, “Tlemcen, ville d’art et d’hist.”, en *II Cong. soc. sav. d’Afrique du N.*, t. I, 1936.

¹⁹⁵ G. Niemeyer, *op. cit.*, p. 28. Esta observación es de gran alcance. Por la aglomeración en pueblos y en ciudades —y en función y a partir de ella—, hay una organización del espacio rural.

¹⁹⁶ Sobre este punto, ver los trabajos de Julien Franc, *La Mitidja*, Argel, 1931, y de É.-F. Gautier, “Le phénomène colonial au village de Boufarik”, en *Un siècle de colonisation*, Argel, 1930, pp. 13-87.

¹⁹⁷ J. Ancel, *La plaine de Salonique*, 1930.

¹⁹⁸ Sobre el delta del Ebro, ver E. H. Dobby, “The Ebro Delta”, en *Geogr. Journal*, Londres, mayo 1936. Sobre las lagunas pontinas, Schillmann, “Die Urbarmachung der Pontinischen Sümpfe”, en *G. Wissenschaft*, 1934.

¹⁹⁹ P. George, *op. cit.*, pp. 296-299, 310-322, 348. Del siglo XII al siglo XVI, la Camarga se hizo paulatinamente más insalubre, p. 606.

²⁰⁰ J. Lozach, *Le Delta du Nil*, 1935, p. 50.

²⁰¹ *Op. cit.*, I, pp. 142-143. Otros ejemplos, la multiplicación de los arroyos cerca de Adrianópolis (*ibid.*, II, 10). En Ignacio de Asso, *Hist. de la economía política de Aragón*, 1798 (reedición, 1947), cf. detalles sobre el “tremedal” de Benavarre (p. 84), en la llanura de Huesca (72-73), de Zaragoza (94-95), de Teruel (186).

²⁰² B. N. París, Ital., 1220, f. 35.

²⁰³ Philippe Leca, *La Corse...*, *op. cit.*, pp. 213 y 270; J. de Bradi, *op. cit.*, p. 25.

²⁰⁴ En la estación lluviosa, las llanuras son lagos o campos de lodo (J. J. Tharaud, *La bataille à Scutari*, 1927, p. 53, a propósito de las llanuras albanesas); las extensiones cenagosas y las marismas que crea el Bojona desbordado (*ibid.*, p. 148).

²⁰⁵ Por ejemplo, en 1940, en el sur de España; en enero de 1941, en Portugal; en febrero de 1941, en Siria; en octubre de 1940, en la cuenca del Ebro (informaciones de prensa). Inundaciones en Córdoba, 31 de diciembre de 1554 y 1º de enero de 1555, Francisco K. de Uhágon, *Relaciones históricas de los siglos XVI y XVII*, 1896, pp. 39 y ss.

²⁰⁶ G. Éd. Brémond, *op. cit.*, p. 17. Del mismo autor, *Yémen et Saoudia*, 1937, p. 11, n. 6.

²⁰⁷ Los libros que se pueden consultar sobre la malaria forman legión. Puede buscarse orientación en Jules Sion, “Étude sur la malaria et son évolution en Méditerranée”, en *Scientia*, 1938; en la obra de M. Sorre, *Les fondements biologiques de la géogr. hum.*, 1942, y en el excelente artículo de M. Le Lannou, “Le rôle géographique de la malaria”, en *Annales de Géographie*, XLV, 1936, pp. 112-135. Lo interesante sería poder medir y cartografiar el brote de la malaria durante la última Guerra Mundial en el Mediterráneo, a causa de la falta de quinina. Para la historia, los trabajos más importantes son los de Angelo Celli, “Storia della malaria nell’agro romano”, en *M. R. Ac. dei Lincei*, 1925, 7ª serie, vol. II fasc. III; *The history of Malaria in the Roman*

Campagna from ancient times, Londres, 1933, y Anna Cellifraentzel, “Die Bedeutung der Malaria für die Geschichte Roms und der Campagna in Altertum Mittelalter”, en *Festschrift B. Nocht*, 1927, 2 pl., 1 mapa, pp. 49-56; “Die Malaria im XVII. Jahrhundert in Rom und in der Campagna, im Lichte zeitgenössischer Anschauungen”, en *Arch. f. Gesch. der Medizin*, XX, 1928, pp. 101-119; “la febbre palustre nella poesia”, en *Malariologia*, 1930. Sobre la malaria en Crimea, conde de Rochechouart, *Mémoires*, *op. cit.*, p. 154.

Algunos detalles del siglo XVI. La reputación de insalubridad de Chipre a causa de la malaria es tal, que en los contratos que se firman entre los peregrinos de Tierra Santa y los capitanes de las embarcaciones, éstos se comprometen a no hacer escala por más de tres días en Chipre. Reinhold Röhrich, *Deutsche Pilgerreisen nach dem Heiligen Lande*, 1900, p. 14. Según G. Botero, *op. cit.*, marismas pestíferas cerca de Salses, p. 5; ciudades malsanas, Brindisi, Aquila, Roma, Rávena, Alejandría de Egipto, I. 1, p. 47; Albenga, sobre la costa genovesa, posee una llanura muy rica, “ma l’aria n’è pestilente”, p. 37. Los vecinos de Pola abandonan la ciudad durante el verano a causa de las fiebres y sólo regresan en invierno. Philippe Canaye, *Le voyage du Levant*, *op. cit.*, p. 206. Paludismo (?) de la reina de España en Segovia, en agosto de 1566, Célestin Douais, *Dépêches de M. de Fourquevaux, ambassadeur de Carlos IX en Espagne. 1565-1572*, París, 1896-1904, III, p. 10; acceso de paludismo de Felipe II en Badajoz, M. Philippson, *Ein Ministerium unter Philipp II*, Berlín, 1895, p. 188.

²⁰⁸ M. Sorre, *op. cit.*, p. 388. En septiembre de 1566, las fiebres cundían por toda España (Fourquevaux dirigiéndose a la reina, Segovia, 11 de septiembre de 1566, Douais, *op. cit.*, III, 18).

²⁰⁹ *Op. cit.*, p. 263.

²¹⁰ Jules Leclercq, *Voyage en Algérie*, 1881, sacudido por los escalofríos del paludismo en la región baja de Argelia, escribió, p. 178: “Si los europeos no pueden vivir en los valles, ¿por qué no crean poblaciones en la montaña?”.

²¹¹ Entre el número de problemas que surgieron, todavía hasta hace poco, para la instalación de la capital turca en Ankara, figura la lucha contra la malaria de la llanura vecina: Noëlle Roger, *En Asie Mineure*, 1930, p. 46.

²¹² Citado por M. Sorre, *Fondements biologiques*, p. 344.

²¹³ W. H. S. Jones, *Malaria, a neglected factor in the history of Greece and Rome*, Londres, 1907.

²¹⁴ P. Hildebrandt, *Der Kampf ums Mittelmeer*, Leipzig, 1940, p. 279. León X, gran cazador, habría de sucumbir a un acceso de paludismo (Gonzague Truc, *Léon X*, 1941, pp. 71 y 79). ¿No murió Dante de malaria, como Cavalcanti veinte años antes? (L. Gillet, *Dante*, 1941, p. 340). Hacemos esta suposición con todas las reservas del caso.

²¹⁵ P. Hildebrandt, *op. cit.*, p. 279.

²¹⁶ Bernardo Segni, *Storie Fiorentine... dall'anno 1527 al 1555*, 1723, p. 4.

²¹⁷ J. B. Tavernier, *Voyages*, 1, p. 110, habla de las marismas de Alejandreta, en 1691.

²¹⁸ K. Eschmid, en Werner Benndorf, *Das Mittelmeerbuch*, Leipzig, 1940, p. 22. A

propósito de la expansión de la malaria, ¿qué hay detrás de estas líneas de Stendhal (*Promenades...*, II, 164): “Creo que M. Metaxa, médico célebre, ha hecho un mapa de los lugares atacados por la fiebre”?

²¹⁹ A. d. S. Venecia, Brera, 54, f. 144 v.

²²⁰ Francesco Guicciardini, *La historia d'Italia*, Venecia, 1568, p. 2 “(Italia tranquila) *cultivata non meno né luoghi più montuosi et più sterili, che nelle pianure, et regione sue più fertili*”. Cf. las sorprendentes observaciones de Montaigne, *op. cit.*, p. 237: en torno de Luca, después de unos cincuenta años (1581), los viñedos han sustituido en las montañas “los bosques y a los castaños”, p. 248, “... el método que tienen de cultivar las montañas hasta la cima”. No estoy de acuerdo con el hermoso pasaje de Michelet, *La Renaissance*, París, pp. 131-132. Ph. Hiltebrandt, *op. cit.*, p. 268, ve el problema en el mismo sentido que yo. Los italianos participan en los grandes descubrimientos —¿acaso Venezuela no significa pequeña Venecia?—. Pero en aquella época la población italiana no carecía de espacio; su burguesía no sabía ver más allá del horizonte mediterráneo; por último, faltan en la península esas querellas religiosas que empujaron a los ingleses y a los holandeses más allá de los mares.

²²¹ Herbert Lehmann, “Die Geographischen Grundlagen der kretischmykenischen Kultur”, en: *Geogr. Zeitschr.*, 1932, p. 335.

²²² Auguste Jardé, *Les Céréales dans l'Antiquité grecque*, 1925, p. 71, referencias a Estrabón. A. Philippson, “Der Kopais-See in Griechenland und seine Umgebung”, en *Zeitschr. der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*, XXIX, 1894, pp. 1-90; P. Guillon, *Les Trépieds du Ptoion*, 1943, pp. 175-195.

²²³ M. R. de la Blanchère, “La malaria de Rome et le drainage antique”, en *Mélanges d'Arch. et d'hist.*, pub. por l'École Française de Rome, II, 1882, pp. 94-95

²²⁴ ¿Es el primero de esos “holandeses”, de esos nórdicos, el ingeniero —*dijkmeester*— a quien a petición del papa envió el nuncio a Ferrara en 1598, y que para bombear el agua parece que recurrió a los molinos de viento? *Correspondance de Frangipani*, publicado por Armand Louant, 1932, t. II, Bruselas, 13 y 17 de junio, 25 de julio y 13 de agosto de 1598, pp. 345, 348, 362-363, 372.

²²⁵ Montaigne, *Voyage en Italie*, p. 138.

²²⁶ A. von Reumont, *Geschichte Toskana's*, I, pp. 358 y ss. Sobre este mismo tema, v. O. Corsini, *Ragionamento istorico sopra la Val di Chiana*, Florencia, 1742; V. Fossombroni, *Memorie idraulico-storiche sopra la Val di Chiana*, Florencia, 1789; Michelet, *Journal inédit*, pp. 169-170. En el siglo XVI hubo trabajos ineficaces para habilitar las tierras del lago de Castiglione. A. von Reumont, *op. cit.*, I, p. 369.

²²⁷ I, pp. 366-367.

²²⁸ A. Zanelli, *Delle condizioni interne di Brescia, dal 1642 al 1644 e del moto della borghesia contro la nobiltà nel 1644*, Brescia, 1898, pp. 242-243.

²²⁹ A. von Reumont, *op. cit.*, I, pp. 363-364. Debe citarse, y también en Toscana, hacia 1550, los proyectos de saneamiento de la marisma de Ansedonia (G. Venerosi Pesciolini, “Una memoria del secolo XVI sulle palude di Ansedonia”, en *La Maremma*, VI, 1931). H. Watjen hace notar que la gran preocupación en Toscana, bajo el reinado

del gran duque Fernando, era el desecamiento de la marisma: *Die Niederländer im Mittelmeergebiet*, 1909, p. 35. Sobre un proyecto de habilitación de la marisma de Siena, propuesto al rey de Francia en 1556, cf. Lucien Romier, *Les origines politiques des guerres de religion*, 1913-1914, II, pp. 397-398.

²³⁰ Hansjörg Dongus, “Die Reisbaugemeinschaft des Po-Deltas, eine neue Form kollektiver Landnutzung”, en *Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie*, octubre de 1963, pp. 201-202; C. Errera, “La bonifica estense nel Basso Ferrarese”, en *Rivista Geogr. Ital.*, 1934, pp. 49-53.

²³¹ Sobre las bonificaciones de tierras en el Estado Pontificio en tiempo de Pío V, ver Pastor, *op. cit.*, XVII, p. 84.

²³² B. N. París, Esp. 127, ff. 20 v. y 21. Se trata de un proyecto estudiado por la “Camera” en 1594, al cual finalmente se renunció. Sin embargo, el conde de Olivares se interesó mucho en él. Las autoridades estaban dispuestas a apoyar la empresa.

²³³ Sobre una eventual bonificación de tierras en Aquila, ver Giacomo Soranzo al dux, Viena, 7 de agosto de 1561, G. Turba, *Venet. Depeschen*, 13, p. 191.

²³⁴ Así interpreto yo el libro, oscuro a causa de la abundancia de datos, de Richard Busch-Zantner, *Agrarverfassung, Gesellschaft und Siedlung in Südosteuropa*, Leipzig, 1938, el cual creo que debe aclarar. Para él, al contrario que para Cvijić, el *tschiftlik* no es un poblado antiguo que se remonte a la Edad Media (pp. 104-105). Es una aldea reciente nacida dentro del cuadro mismo de la cronología de este libro, con una multiplicación segura en el siglo XVII. Es, pues, un poblado de colonización moderna, resultado de la bonificación de tierras. Está situado en el fondo de las planicies, cerca del agua de los lagos y de los valles, expuesto a frecuentes inundaciones (p. 124). Ömer Lütfi Barkan está de acuerdo con mi interpretación.

²³⁵ R. Cessi, “Alvise Cornaro e la bonifica veneziana nel sec. XVI” en *Rend. R. Accademia nazionale dei Lincei, Sc. Mor., St. e Fil.*, serie VI, vol. XII, pp. 301-323 Informe de F. Braudel, en *Ann. d’Hist. Sociale*, 1940, pp. 71-72.

²³⁶ E. Le Roy Ladurie, *op. cit.*, pp. 442 y ss. Adam de Craponne, 1519-1559, ha construido el canal que lleva su nombre y riega la Crau por la fecha de 1558, entre el Durance y el Ródano.

²³⁷ A. Zanelli, *op. cit.*, p. 243.

²³⁸ A. d. S. Venecia, *Annali di Venezia*, 11 de abril de 1593 y ss.

²³⁹ I. de Asso, *op. cit.*, pp. 72-73.

²⁴⁰ P. George, *op. cit.*, pp. 292-294.

²⁴¹ Compras por la parte de la puerta de Vega, por la parte del puente nuevo de Segovia, del otro lado del Manzanares, alrededor de la Real Casa de Campo, llevadas a cabo por Felipe II. Ver particularmente Simancas, Patronato Real, las actas de venta nn. 3142 a 3168.

²⁴² Pierre Imbart de la Tour, *Les origines de la Réforme*, I, Melun, 1948, p. 218. Nos faltaría distinguir aquí la verdadera bonificación de tierras de la colonización en general de las tierras nuevas. El movimiento de conquista del suelo languidece en Francia después de mediados del siglo XV, lo mismo que en Inglaterra (René

Gandilhon, *Politique écon. de Louis XI*, 1940, p. 147). En lo que se refiere a los dominios saboyanos, bonificaciones mal señaladas por el libro de segunda mano de F. Hayward, *Histoire des ducs de Savoie*, 1941, II, p. 40.

²⁴³ E. Le Roy Ladurie, *op. cit.*, pp. 86 y 87.

²⁴⁴ ¿No es éste uno de los aspectos del drama económico de Barcelona: la burguesía barcelonesa invirtiendo su dinero en tierras, y no arriesgándose ya en empresas marítimas?

²⁴⁵ El drenaje por “pata de gallina”. Olivier de Serres, *Pages choisies*, 1942, p. 64.

²⁴⁶ “Vita di D. Pietro di Toledo”, en *Archivio Storico Italiano*, IX, pp. 21-22.

²⁴⁷ F. Carreras y Candi, *Geografía General de Catalunya*, Barcelona, 1913, pp. 471-472.

²⁴⁸ Principalmente I. de Asso, *op. cit.*, pp. 94-95.

²⁴⁹ Lo que sigue está tomado, sobre todo, del notable artículo de S. Pugliese, “Condizioni economiche e finanziarie della Lombardia nella prima metà del secolo XVIII”, en *Mis. di st. it.*, 3ª serie, t. XXXI, pp. 1-508, que en sus primeras páginas contiene una buena descripción geográfica de Lombardía y numerosos datos relativos al siglo XVI.

²⁵⁰ A. Fanfani, “La rivoluzioni dei prezzi a milano nel XVI E XVII secolo”, en *Giornale degli economisti*. julio, 1932.

²⁵¹ E. Lucchesi, *I Monaci benedettini vallombrosani in Lombardia*, Florencia, 1938.

²⁵² S. Pugliese, art. cit., pp. 25-27.

²⁵³ G. de Silva a S. M., 17 de abril de 1573, Sim. Eo. 1332.

²⁵⁴ A. Schulte, *op. cit.*, I, 252, cree que el cultivo del arroz llegó de España a Lombardía antes de 1475. La exportación de arroz hacia Alemania la hizo, en primer lugar, Balthasar Irmi, de Basilea. Luis XII introdujo el arroz. Marco Formentini, *Il Ducato di Milano*, Milán, 1876, II, pp. 600-601. Sobre el problema general, S. Pugliese, art. cit., p. 35.

²⁵⁵ Maurice Paléologue, *Un grand réaliste, Cavour*, 1926, p. 21. Sobre esta gran cuestión de la mano de obra agrícola que requieren regularmente las planicies, ver el ejemplo que pone Georges Lefebvre (*La Grande Peur de 1789*, París, 1957, p. 17) relativo al Bajo Languedoc, que en la época de la Revolución francesa traía a sus trabajadores de los altiplanos calcáreos del sudoeste de los Cévennes y de la Montaña Negra. Otro ejemplo que se estima válido para el siglo XVII es el de Tracia, que hace venir a sus obreros agrícolas de la Alta Bulgaria (Herbert Wilhelmy, *Hochbulgarien*, Kiel, 1935, p. 235). Tesalia (cuyas exportaciones de granos conocemos por Volo) sacaba los suyos de la Grecia media, especialmente del Ática (Vaudoncourt, *Memoirs on the Ionian Island*, 1816, p. 215). Sobre estos dos ejemplos balcánicos, ver R. Busch-Zantner, *op. cit.*, p. 94.

²⁵⁶ S. Pugliese, art. cit.

²⁵⁷ P. George, *op. cit.*, p. 354.

²⁵⁸ Al señor, y más aún a la gran propiedad, aun cuando la llanura no esté

bonificada. Esto ha ocurrido así casi hasta nuestros días (R. Pfalz, art. cit., en *Geogr. Zeitschr.*, 1931, p. 134): antes de los últimos parcelamientos, 38% del suelo de la *Campagna* pertenecía a cuatro grandes propietarios. Por el contrario, “en general, las regiones montañosas permanecen reservadas a la pequeña propiedad” (*ibid.*). Juicio más detallado de J. Sion, *France méditerranéenne*. 1934, p. 143: “Las regiones más parceladas son las de colinas, relativamente arcaicas y pobres (hoy día); los grandes dominios se estancan en las llanuras de alto rendimiento, y particularmente en los pantanos recientemente conquistados a grande costo”. Ver, a este respecto, las revelaciones de G. Niemeier, *op. cit.*, pp. 29-30 y 59, sobre la oposición entre Córdoba, viejo centro de grandes propietarios, y La Carlota, ciudad nueva creada en el siglo XVIII, con sus propietarios de parcelas. Personalmente, creo en el papel considerable de los monocultivadores que invaden las llanuras (así ocurrió antaño con el trigo) y crean grandes propiedades.

²⁵⁹ P. Descamps, *Le Portugal, la vie sociale actuelle*, París, 1935, p. 14. Cerca de Vieira, en el Miño, “la montaña es democrática; más abajo, y ya en Vieira misma, hay hidalgos de antigua nobleza. Todavía existen solares (casas solariegas) en Vieira y en algunas parroquias”.

²⁶⁰ M. Bandello, *op. cit.*, I, cuento núm. 12.

²⁶¹ *Op. cit.*, p. 48.

²⁶² J. Cvijić, *op. cit.*, p. 172. Sobre el campesino búlgaro, su trabajo, su bienestar relativo en el siglo XV, sus carretas de madera tiradas por parejas de bueyes o de búfalos, ver Ivan Sakazov, *Bulgarische Wirtschaftsgeschichte*, Berlín-Leipzig, 1929, p. 197; el campesino de las llanuras, mucho más que el montañés o el ciudadano, está unido a su cuadro. Sobre el delta del Nilo, ver J. Lozach, *op. cit.*, p. 28. Desolación del delta en el siglo XVI, *ibid.*, p. 50.

²⁶³ *Pyrénées médit.*, p. 245. V., en Camarga, un caso análogo, los grandes dominios que allí poseía antes de la Revolución la Orden de Malta. J. J. Estrangin, *Études archéologiques, historiques et statistiques sur Arlés*, 1838, p. 307.

²⁶⁴ F. Benoit, *op. cit.*, p. 26.

²⁶⁵ Pierre Vilar, *op. cit.*, I, pp. 575 y ss.

²⁶⁶ Ver nota 58 de este capítulo.

²⁶⁷ Danielle Beltrami, *Forze di lavoro e proprietà fondiaria nelle campagne venete dei secoli XVII et XVIII*, 1961, p. 67, da la fecha de 1574; mientras no haya una mayor evidencia me inclino por la de 1566, que es la que da Andrea da Mosto, *Archivio di Stato di Venezia*, 1937, t. I, p. 168: se instituyó el cargo de los *Proveditori* con la responsabilidad de supervisar los cultivos y drenaje de las aguas y promover la actividad agrícola constituyendo *sociedades* territoriales.

²⁶⁸ Algo más de la tercera parte de una hectárea, pero el *campo* varía de una región a otra; en el Vicentino vale 3 862 m², D. Beltrami, *op. cit.*, p. 53, n. 2.

²⁶⁹ Senato Terra 32, 16 de septiembre de 1560; 29 de noviembre de 1560.

²⁷⁰ *Ibid.*, 27, antes del 9 de mayo de 1558.

²⁷¹ *Ibid.*, 25.

²⁷² *Ibid.*, 32.

²⁷³ *Ibid.*, 67.

²⁷⁴ *Ibid.*, 23.

²⁷⁵ *Ibid.*, 31.

²⁷⁶ Ver *supra*, p. 99.

²⁷⁷ Domenico Sella, *Commerci e industrie a Venezia nel secolo XVII*, 1961, pp. 87 y ss.

²⁷⁸ Sobre este extenso problema ver el libro precursor de Daniele Beltrami, *Forze di lavoro e proprietà fondiaria nelle campagne venete dei secoli XVII et XVIII*, 1961.

²⁷⁹ He seguido el resumen de M. Sorre, *Les fondements biologiques de la géographie humaine*, pp. 397 y ss. Lo completa C. de Cupis, *Le Vicende dell'agricoltura e della pastorizia nell'agro romano e l'Annona di Roma*, Roma, 1911; Pfalz, art. cit., pp. 133-134, y en particular Jean Delumeau, *op. cit.*, II, pp. 521 y ss.

²⁸⁰ *Vita di Benvenuto Cellini scritta da lui medesimo*, tr. franc., París, 1922, II, pp. 240-246.

²⁸¹ C. Trasselli, "Notizie economiche sui Corsi in Roma (secolo XVI)", en *Archivio storico di Corsica*, X, octubre-diciembre 1934, pp. 576 y ss.

²⁸² De Brosse, *Lettres d'Italie*, *op. cit.*, I, pp. 312-313, 1740. Sobre el vaciamiento de la campiña romana: "Hoy día, son campesinos de la Sabina y de los Abruzos los que vienen de tiempo en tiempo a sembrar algunos cantones de la campiña, y regresan en la época de las cosechas". La explicación de De Brosse sobre las causas de la despoblación, y principalmente la responsabilidad de Sixto V, ofrece muchas reservas. Pastor cree que si se agravó el paludismo pudo ser debido a la deforestación; la lucha contra los bandoleros en la época de Sixto V se traducían, en efecto, en incendios sistemáticos de las malezas que les servían de escondite.

²⁸³ M. Sorre, *op. cit.*, p. 398.

²⁸⁴ Ver cuán impresionado se muestra E. Quinet, *Mes vacances en Espagne*, 1881, p. 320, por las "marismas" del Guadalquivir. Se trata de los húmedos latifundios de las marismas, donde crecían toros casi salvajes, y que en primavera se transformaban en una vasta región de praderas en flor.

²⁸⁵ E.-F. Gautier, *Genséric, roi des Vandales*, París, 1932, p. 109.

²⁸⁶ Sobre estas cuestiones, ver la riquísima investigación de Georg Niemeier, *op. cit.*, pp. 37, 56-57, la devastación de la reconquista del otro lado del Guadalquivir. La colonización sistemática de Andalucía no empieza hasta Carlos III. Se organiza con colonos alemanes (p. 57). Con referencia a los vacíos que subsisten en 1767 ver fig. 8, p. 62 de la misma obra. Una sola colonización en el siglo XVI; la Mancha Real, fundada en 1540, en la estepa de Jaén. Hay una observación decisiva, en la p. 100, sobre la importancia de los años —y, en consecuencia, de la historia— para el régimen de la propiedad. A este respecto, comparación de una vieja comunidad, Córdoba, con una nueva, La Carlota, fundada en 1767. Sobre la exportación sevillana de aceite, de 60 000 a 70 000 quintales, Pedro de Medina, *Libro de las grandezas y cosas memorables de*

España, 1548, f. 122.

²⁸⁷ G. Botero, *op. cit.*, p. 8.

²⁸⁸ Barón Jean-François Bourgoing, *Nouveau voyage en Espagne*, París, 1789, III, p. 50.

²⁸⁹ Ver vol. I, pp. 773 y ss.

²⁹⁰ A la documentación histórica sobre la trashumancia hay que agregar los documentos relativos a los pastos de los “presidios” de Toscana (Sim. Secretarías Provinciales de Nápoles, legajo núm. 1, 25 de enero de 1556, 20 de feb. de 1566, 15 de marzo de 1566). Una carta del duque de Alcalá al príncipe de Florencia (copia. Sim. 1055, f. 37) y la respuesta del príncipe (*ibid.*, f. 66), a propósito de los impuestos establecidos por los toscanos sobre los rebaños trashumantes que llegaban hasta la costa de los “presidios”. Un documento italiano, sin fecha, dirigido a Felipe II (indudablemente del año 1566), habla de los atractivos que para los propietarios de los rebaños tenían los pastos de la zona cálida de los “presidios”, a la orilla del mar. El impuesto sobre la salida hacia los pastos, establecido por los toscanos, era de 10 liras por cada 100 cabezas de ganado, “*di pecore, capre et altro bestiame*” (Sim. Eo. 1446, f. 45). Sobre el arrendamiento de estos pastos, *cf.* 24 de agosto de 1587, A. d. S. Nápoles, Sommaria, fasc. 227. Sobre la enorme importancia del “aduanero” de Foggia para la trashumancia, ver B. N. París, Esp. 127, ff. 61 y 61 v. (hacia 1600), y la indicación del gran litigio en que se vio envuelto uno de los arrendatarios de este puesto aduanero, el marqués de la Paluda, cuyos abusos provocaron la intervención de la justicia.

Puede consultarse igualmente una abundante literatura geográfica. *Cf.* la hipótesis de Deffontaines, resumida en Jean Brunhes, *Géographie humaine*, 4ª ed., 1935, p. 184; P. George, *op. cit.* (355-356); el libro, tantas veces citado, de Jules Blache, especialmente pp. 18 y ss., 21 y 31. P. Arqué, *op. cit.*, p. 43. Un excelente resumen del problema del Mediterráneo, con un mapa de la situación actual (en 1938) en la cuenca entera, ver en el artículo de E. Müller, “Die Herdenwanderungen im Mittelmeergebiet”, en *Peterm. Mitteilungen*, 84, 1938, pp. 364-370, con bibliografía, y principalmente la mención de los grandes libros de J. Frodin, *Zentraleuropas Almwirtschaft*, 2 vols., 1941, y Merner, *Das Nomadentum in Nord-Westlichen Afrika*, Stuttgart, 1937. El gran problema no estriba solamente en elaborar una lista de las formas de trashumancia, sino también en buscar sus límites hacia el norte en relación con la vida pastoril de tipo alpino, y sus límites hacia el sur en relación con el nomadismo de la estepa, lo que, en suma, conduce a un ensayo de demarcación de las regiones mediterráneas. Los recientes trabajos de X. de Planhol, de los que más adelante damos la referencia (notas 301 y 320 de este capítulo) resultan decisivos a este respecto.

²⁹¹ J. J. Estrangini, *Et. archéologiques, historiques et statistiques sur Arlés*, 1838, pp. 334 y ss.

²⁹² Fernand Benoit, en *Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, t. XIV, p. 628. Sobre el papel de los “capitalistas”, ver las notas breves, pero esclarecedoras, de Albitreccia, *op. cit.*, pp. 256-257.

²⁹³ G. Desdèvises du Désert, *Don Carlos d'Aragon, Prince de Viane. Étude sur l'Espagne du Nord au XV^e siècle*, 1889, p. 27.

- ²⁹⁴ Buschbell (artículo cuya referencia se ha extraviado), p. 7, n. 1.
- ²⁹⁵ Jules Blache, *op. cit.*, pp. 22-23
- ²⁹⁶ M. Le Lannou, *op. cit.*, p. 62.
- ²⁹⁷ M. Sanudo. *Diarii*, II, columna 557.
- ²⁹⁸ *Ibid.*, I, col. 898, Pisa, 1º de marzo de 1498.
- ²⁹⁹ *Ibid.*, XL, p. 816, Zara, 1º de febrero de 1526.
- ³⁰⁰ *Recueil des Gazettes*, año 1650, p. 88, Venecia, 26 de diciembre de 1649.
- ³⁰¹ Xavier de Planhol, *De la plaine pamphylienne aux lacs pisidiens. Nomadisme et vie paysanne*, 1958, p. 194.
- ³⁰² Th. Sclafert, *Cultures en Haute-Provence, Déboisement et pâturages au Moyen Âge*, 1959, pp. 133 y ss., en particular los mapas de las pp. 134-135.
- ³⁰³ Josef Ivanic, “Über die apulischen Tratturi in ihrer volkswirtschaftlichen und rechtlichen Stellung”, en *Illyrisch-albanische Forschungen*, 1916, pp. 389 y ss.
- ³⁰⁴ A. d. S. Nápoles, *Sommaria Consultationum* 2, ff. 12 v. a 15, 13 de marzo de 1563; 11, ff. 61 v. y 64 v., 10 de octubre de 1591. En 1561 la renta de la *dohana delle pecore de Puglia* es de 164 067 ducados; de 207 474 en 1564; de 310 853 en junio de 1588 (*ibid.*, 2, ff. 78-83, 8 de octubre de 1564, y 9, f. 426, 4 de junio de 1588).
- ³⁰⁵ G. Coniglio, *Il Viceregno di Napoli nel secolo XVII*, 1955, p. 28.
- ³⁰⁶ G. M. Galanti, *Nuova descrizione storica e geografica delle Sicilie*, t. II, Nápoles, 1788, pp. 287, 303, 305, y mejor todavía A. d. S. Nápoles, *Sommaria Consultationum*, 41, ff. 99 a 101, 17 de octubre de 1637.
- ³⁰⁷ Marciana, 5838, C II, 8.
- ³⁰⁸ A. d. S. Venecia, *Cinque Savii*, 9, f. 162, 2 de marzo de 1605.
- ³⁰⁹ Guillaume Bowles, *Introduction à l'histoire naturelle et à la géographie physique de l'Espagne*, traducida del español por el vizconde de Flavigny, París, 1776, p. 470.
- ³¹⁰ Modesto Ulloa, *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Roma, 1963, p. 222 y todo el excelente capítulo, pp. 215-223.
- ³¹¹ Julius Klein, *The Mesta: a study in Spanish Economic History 1273-1836*, 1920, trad. esp., *La Mesta*, Madrid, 1936. Ver A. Fribourg, “La transhumance en Espagne”, en *Annales de Géographie*, 1910, pp. 231-244.
- ³¹² Jacob van Klaveren, *Europäische Wirtschaftsgeschichte Spaniens im 16. und 17. Jahrhundert*, Stuttgart, 1960, pp. 200 y ss.
- ³¹³ Roberto S. López, “The origin of the merino sheep”, en *Jewish Social Studies Publication*, vol. 5, Nueva York, 1953, pp. 161-168.
- ³¹⁴ Jacob van Klaveren, *op. cit.*, en *ibid.*, pp. 200 y ss.
- ³¹⁵ Wolfgang Jacobbeit, *Schafhaltung und Schäfer in Zentraleuropa bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts*, Berlín, 1961.
- ³¹⁶ Marie Mauron, *La transhumance du pays d'Arlés aux grandes Alpes*, 1952.
- ³¹⁷ J. F. Noble de la Lauzière, *op. cit.*, 1632, p. 461.

³¹⁸ B. N. Esp. 127, ff. 61 y 61 v., s. f., principios del siglo XVII.

³¹⁹ Ver pp. 126-127.

³²⁰ Aparte de la tesis de Xavier de Planhol citada antes (n. 301 de este capítulo), es esencial la lectura de sus artículos “Caractères généraux de la vie montagnarde dans le Proche-Orient et dans l’Afrique du Nord”, en *Annales de Géographie*, 1962, núm. 384, pp. 113-129, y “Nomades et Pasteurs”, I y II, en *Annales de l’Est*, 1961, pp. 291-310, 1962, pp. 295-318. Debo mucho a estos magníficos estudios.

³²¹ Me baso en las indicaciones de Emil Werth, *Grabstock, Hacke und Pflug*, 1954, especialmente p. 98.

³²² British Museum Royal 14 R XXIII, f. 22 (hacia 1611).

³²³ J. Savary des Brulons, *Dictionnaire universel de commerce...*, 1759, I, columna 804.

³²⁴ X. de Planhol, art. cit., en *Annales de Géographie*, 1962.

³²⁵ *Ibid.*, p. 121.

³²⁶ X. de Planhol, *De la plaine pamphylienne, op. cit.*, p. 202.

³²⁷ Las precedentes precisiones están tomadas todas de X. de Planhol, “Géographie politique et nomadisme en Anatolie”, en *Revue internationale des Sciences sociales*, IX, 1959, núm. 4.

³²⁸ François Savary, conde de Brèves, *Relations des voyages de monsieur... tant en Terre Sainte et Aegypte, qu’aux Royaumes de Tunis et Arger*, 1628, p. 37.

³²⁹ Fernand Braudel, “Les Espagnols en Algérie, 1429-1792”, en *Histoire et Historiens de l’Algérie*, 1931, pp. 245-246.

³³⁰ Ver vol. I, p. 233.

³³¹ Henri Holland, *Travel in the Ionian Isles. Albania, Thessaly, Macedonia during the years 1812 and 1813*, Londres, 1815, pp. 91-93.

³³² *Op. cit.*, I, p. 144.

³³³ *Op. cit.*, I, p. 31.

³³⁴ *Mémoires*, IV, p. 76.

³³⁵ *Op. cit.*, pp. 109, 112, 251, 295.

¹ Éric de Bisschop, *Au delà des horizons lointains*, I, París, 1939, p. 344. Cita las palabras de Cervantes: “navegando de tierra a tierra con intención de no engolfarnos”, *Novelas ejemplares*, I, 254. Se trata de un viaje de Génova a España.

² Pedro Mártir al conde de Tendilla y al arzobispo de Granada, Alejandría de Egipto, 8 de enero de 1502 (carta núm. 231) reeditada por Luis García y García, *Una embajada de los Reyes Católicos a Egipto*, 1947, p. 55, nota.

³ *Costeggiare*, costear, significa también navegar con prudencia: el dux de Venecia aconseja al duque de Ferrara que vaya *costeggiando*, A. d. S. Módena, Venecia 77 IX, f. 43, J. Tebaldi al duque, Venecia, 29 de abril de 1526. Hacer lo contrario, ir derechos, es *s'engouffer*, *ir a camin francese*. El capitán general de la Mar, Tommaso Contarini, escribe desde Corfú el 10 de julio de 1558: “... *La notte, si comme le scrissi, levatomi me ne venni qui a camin francese, senza tochar alcun loco...*” A.d. S. Venecia, Proveditori da Terra e da Mar, 1078. Otra expresión, aunque menos precisa: *venire de lungo*. A. d. S. Venecia, Senato Mar 19, f. 34, 28 de diciembre de 1517, naves de grano, cargadas en Chipre... “*sono venute de longo a Venetia senza tocar Corphú*”. Cf. la expresión española a *largo mar*, CODOLV, p. 8 (1628).

⁴ A. de Ragusa, referencia exacta extraviada. V. Bertrand de La Borderie, *Le Discours du Voyage de Constantinople*, Lyon, 1542, p. 6; Belon du Mans (*op. cit.*, p. 85) pasa tan cerca de la punta de Magnesia, “que hubiéramos podido tirar una piedra desde nuestro navío hasta la tierra”. Navíos prisioneros de la costa, *Saco de Gibraltar*, pp. 134, 136.

⁵ J. de Barros, *Da Asia, Dec.*, I, lib IV, cap. XI (edición A. Baião, p. 160); “*jantando em un pôrto e ceando em outro*”.

⁶ Damião Peres, *H. de Port.*, 1928-1933, IV, p. 214; Thomé Cano, *Arte para fabricar... naos de guerra y merchante...*, Sevilla, 1611, p. 5 v. Escalante de Mendoza, 1575, distingue entre los “marineros de costa y derrota y otros de alta mar”. No son marineros de alta mar ni los que navegan de Vizcaya a Francia... ni los que van en dirección al Levante; Henri Lapeyre, *Une famille de marchands: les Ruiz*, 1955, p. 194.

⁷ *Op. cit.*, p. 25.

⁸ Cf. el viaje de los archiduques Ernesto y Rodolfo (E. Mayer-Loewenschwerdt, *Der Aufenthalt der Erzherzöge R. und E. in Spanien, 1564-1571*, Viena, 1927), o el del cardenal Camilo Borghese (A. Morel Fatio, *L'Espagne au XVI^e et au XVII^e siècle*, 1878, pp. 160-169), que en 1594 se detiene así en Liorna, Savona, Palamós y Barcelona, “*costeggiando la riviera di Catalogna*”. A María de Médicis le costó 22 días ir de Liorna a Marsella, 13 de octubre a 3 de noviembre de 1600. Agrippa d'Aubigné, *Histoire Universelle*, edit. para la *Société de l'Histoire de France* por A. de Ruble, 1886-1897, IX, pp. 338-339.

⁹ La Prevesa, Lepanto... Hougue, Abukir y Trafalgar. También en nuestros días se pierde la guerra en medio de los océanos. R. La Bruyère, *Le drame du Pacifique*, 1943, p. 160.

¹⁰ Paul Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII^e siècle*, 1896, pp. 487-488. Es la antigua ruta marsellesa, con la diferencia de que, en el siglo XIII,

solamente un pequeño número de navíos llegaba a Siria a partir de Mesina, sin hacer escalas.

¹¹ Belon du Mans, *op. cit.*, pp. 81 y ss.

¹² Ugo Tucci, “Sur la pratique vénitienne de la navigation au XVI^e siècle”, en *Annales E. S. C.*, 1958, pp. 72-86.

¹³ Sim. Eo., 1392, Figueroa al rey, Génova, 30 de abril de 1563: el duque de Mónaco había detenido tres “escorchapines” que venían de Tortosa cargados de lana porque no habían pagado el derecho de pasaje. Las mercancías iban destinadas a comerciantes españoles de Florencia. El duque pretendía que su privilegio estaba confirmado por Carlos V. A. d. S., Génova, L. M. Spagna, 10-2419: una galera saboyana capturó en la misma costa de Génova (octubre, 1588), a una milla de la tierra, barcos cargados de aceite, porque no habían pagado el derecho de Villefranche. Sobre el derecho de Villefranche, que se remonta a 1558, ver Paul Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII^e siècle*, 1896, pp. 72-73, e *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e siècle*, 1911, pp. 192-193; C. S. P., VII, p. 229, 25 de junio de 1560; A. N. Marine B31; Génova, Manoscritti núm. 63, 1593; A. d. S. Florencia, Mediceo 2842, 11 de agosto de 1593; A. N. Affaires Étrangères Bl, 511 Génova, 17 de junio de 1670; *Lettres de Henri IV*, VI, p. 126.

¹⁴ La sola posesión de Piombino (se sabe que Piombino, Estado señorial independiente, fue ocupado por Cosme de Médicis de 1548 a 1557) se consideraba como capaz de romper la navegación de Italia. Es verdad que Piombino, en el caso de que Génova escapara a España, era el único puerto apto de relación entre España e Italia: Liorna no era un buen puerto, Mónaco era “poco capaz” (Instrucción de J. de Vega a Pedro de Marquina, Buschbell, art. cit., p. 338, septiembre 1545). Sobre Piombino, Arch. Hist. Nacional, Madrid, núm. de catálogo 2719; enorme documentación. H. Lippomano al dux (A. d. S. Venecia), Madrid, 26 de enero de 1587; el gran duque de Toscana estaba dispuesto a dar un millón en oro por la posesión de los presidios, incluso por uno solo. Felipe II se negó: “*perché tra le altre cose non haverebbe dalle parte di Catalogna et da tutte le rive di Spagna fino a Napoli alcun porto di conto...*”.

¹⁵ Richard Ehrenberg, *Das Zeitalter der Fugger*, 1922, 1, 373; Paul Herre, *Weltgeschichte am Mittelmeer*, 1930, pp. 229-231.

¹⁶ P. Gaffarel, *Histoire du Brésil français, au XVI^e siècle*, 1878, pp. 100-101.

¹⁷ A. d. S. Venecia, H. Lippomano al dux, Madrid, 19 de noviembre de 1586.

¹⁸ A. d. S. Florencia, Mediceo 2079, ff. 337 y 365. Las naves eran italianas probablemente. Viaje directo del Brasil a Liorna, pero parece que de una nave portuguesa, Mediceo 2080, 29 de noviembre, 1581. Se menciona también una nave enviada *alle Indie* por el gran duque Ferdinando para descubrir allí nuevas tierras, con fecha de 1609, en Baldinucci, *Giornale di ricordi*, Biblioteca Marciana, VI, XCIV. ¿Puede haber en la fecha un error de un año? El gran duque Ferdinando estaba de acuerdo con los holandeses para colonizar parte del Brasil a comienzos del siglo XVII: Giuseppe Gino Guarnieri, *Un audace impresa marittima di Ferdinando I dei Medici, con documento e glossario indo-caraibico...*, Pisa, 1928, p. 24, notas.

¹⁹ J. Cvijić, *La péninsule balkanique*, 1918, p. 377.

²⁰ Édouard Petit, *André Doria, un amiral condottiere au XVI^e siècle, 1466-1560*, 1887, p. 175. Belon dice, con razón, *op. cit.*, p. 92: “Los antiguos tenían más dificultades en su navegación que nosotros hoy en la nuestra... y casi nunca perdían de vista la tierra. Más ahora, que todo el mundo conoce la virtud de la piedra de imán, la navegación es fácil”. Y señala el uso que los corsarios hacían de la aguja imantada. Pero, justamente, los corsarios tenían necesidad de navegar en alta mar y por travesías largas. ¿La brújula llegó de China al Mediterráneo en el siglo XII? No se sabe de seguro. F. C. Lane, “The Economic Meaning of the Invention of the compass”, en *The American Historical Review*, vol. LXVIII, núm. 3, abril de 1963, p. 615.

²¹ Observaciones de De Bisschop, *op. cit.*, p. 332, sobre la costa árida de la España mediterránea. Nota de Siegfried, *op. cit.*, p. 319, sobre las costas áridas y a menudo desiertas del Mediterráneo. Análogas observaciones de R. Recouly, *Ombre et soleil d'Espagne*, 1934, p. 174: en centenares de kilómetros no se encuentran ciudades ni pueblos. Costas desiertas, y también sin abrigo. Por ejemplo, la costa de España, del cabo de Palos al cabo de Salón carece de refugios, salvo Valencia y Alicante, más que contra los vientos de tierra (*Instructions Nautiques*, núm. 345, p. 96). En toda la costa española del Mediterráneo no hay abrigo natural contra los vientos (*ibid.*, p. 1). Costas montañosas y desnudas de Provenza, Honoré Bouche, *Chorographie, ou des descriptions de la Provence...*, 1664, p. 18.

²² Richard Henning, *Terrae Incognitae*, 2^a ed., 1953, III, p. 261.

²³ João de Barros, *Da Asia*, Dic. I, libro I, cap. 2, Venecia, 1551, p. 7.

²⁴ Georg Friederici, *Der Charakter der Entdeckung und Eroberung Amerikas durch die Europäer*, 1936, II, p. 23.

²⁵ Vitorino Magalhães-Godinho, *L'Économie de l'Empire portugais aux XV^e et XVI^e siècles. L'or et le poivre. Route de Guinée et route du poivre*, París, 1958, Tesis mecanografiada, Sorbona, pp. XLVIII y ss.

²⁶ Y. M. Goblet, *Le Temps*, 30 de abril de 1938.

²⁷ Los barcos multicolores y empavesados del Egeo (W. Helwig, *Braconniers de la mer en Grèce*, trad. franc., 1942, p. 133). En el mar de las Baleares, aún hoy, las finas goletas portadoras de naranjas, R. Recouly, *op. cit.*, p. 179.

²⁸ Emmanuel Grévin, *Yerba l'île heureuse et le Sud Tunisien*, 1937, p. 35.

²⁹ T. Gautier, *Voyage à Constantinople*, 1853, p. 36. Ver el espectáculo actual del puerto de Cavalla (M. N., “Kawalla die Stadt am weissen Meer”, *Kölnische Zeitung*, 16 julio 1942): los veleros cargados de tabaco, de aceitunas, de calamares secos...

³⁰ Comandante A. Thomazi, *H. de la Navigation*, 1941, p. 23.

³¹ Para descripciones particulares, *cf.* sobre la bahía de Nápoles, *Instructions Nautiques*, núm. 368, p. 131; sobre el golfo de Volo, con sus islas innumerables, Helwig, *op. cit.*, p. 16; sobre el golfo de Quarnero, H. Hochholzer, “Die Küstender der Adria als Kultur-Siedlungs-und Wirtschaftsbereich”, en *Geogr. Zeitsch.*, 1932.

³² Dolu al obispo de Dax, Constantinopla, 18 de febrero de 1561, E. Charrière, *op. cit.*, II, pp. 650-652: a propósito de las incursiones moscovitas contra Tana. Los

moscovitas se aprovechaban de que los ríos estaban helados. Vuelven a sus tierras en primavera (cf. *ibid.*, pp. 647-648 y 671-672, 5 de febrero y 30 de agosto). Sobre las piraterías por mar de los rusos he encontrado una indicación relativa a 1608: Avisos de Constantinopla, 12 de junio de 1608, A. N., K 1679. El pachá del Mar proyectaba enviar contra ellos galeras; pero las galeras, se le advierte, nada pueden contra esas embarcaciones ligeras. Era mejor enviar para batirlos “caiches, que son barcos medianos”. En 1622 hubo incursiones de los cosacos al servicio de Polonia contra los puertos del Mar Negro, y fue saqueada Caffa, “capital de Tartaria”, Nápoles, *Storia Patria*, XXVIII, B 11, ff. 230 y 230 v.; 1664; J. B. Tavernier, *op. cit.*, p. 274.

³³ Mingrelia, hace notar Tavernier, *op. cit.* (I, p. 275), en 1664, siempre estaba en buenos términos con Turquía, “porque la mayor parte del hierro y del acero que se consume en Turquía viene de Mingrelia por el Mar Negro”.

³⁴ Belon du Mans, *op. cit.*, p. 163.

³⁵ “Ese furioso mar...”, 19 de mayo de 1579, E. Charrière, *op. cit.*, III, p. 799. Los navíos del Mar Negro estaban a menudo mal lastreados. Cf., a propósito del naufragio de un navío cargado de planchas, Tott, *Mémoires*, *op. cit.*, II, 108.

³⁶ Aviso de Constantinopla 17, 18 y 24 de octubre de 1575, Sim. Eo. 1334.

³⁷ El Mar Negro estuvo abierto a los italianos hacia 1265, por la decadencia política de Bizancio: G. Bratianu, *Études byzantines*, 1939, p. 159.

³⁸ A. Philippson, “Das Byzantinische Reich als geographische Erscheinung”, en *Geogr. Zeitschrift*, 1934, p. 448.

³⁹ I. Nistor, *Handel und Wandel in der Moldau*, 1912, p. 23.

⁴⁰ El comercio occidental en el Mar Negro presenta un gran problema. Para el comercio de Ragusa, v. vol. I, pp. 421-422. De tiempo en tiempo, Venecia avanzó sus navíos hasta el Mar Negro (Ho. Fo. al dogo, Pera, 25 de mayo de 1561, A. d. S. Venecia, Seno. Secreta, Const., Fza 3 C. Se trata de una pequeña nave veneciana que partió hacia Mingrelia). Nótese (A. d. S. Florencia, Mediceo 4274) que en el proyecto de capitulación entre Florencia y Constantinopla, los florentinos demandaron la libre navegación en el Mar Negro, 1577.

⁴¹ G. I. Bratianu, “La mer Noire, plaque tournante du trafic international à la fin du Moyen Age”, en *Revue du Sud-Est Européen*, 1944, pp. 36-69.

⁴² Cf. vol. II, Tercera Parte, cap. 3, sección 2. Sobre la gran cuestión del canal del Don al Volga, ver los acontecimientos en J. Mazzei, *Politica doganale differenziale*, 1931, p. 40, y mejor todavía W. E. D. Allen, *Problems of turkish Power in the Sixteenth Century*, 1963, pp. 22 y ss.

⁴³ J. W. Zinkeisen, *Geschichte des osmanischen Reiches in Europa*, 1840-1863, III, pp. 299 y ss.

⁴⁴ Robert Mantran, *Istambul dans la seconde moitié du XVII^e siècle*, 1963, enumera los tipos de barcos turcos cuyos nombres resultan reconocibles: firkata (fragata), zaïka (caique), kalyon (galeón), p. 318, n. 2; ¿debe distinguirse entre el *caique*, barco griego por excelencia que transportaba el trigo por el Egeo y el mar Mármara, y el *caramusali* (caramuzal) *Haramürsel*, que sólo se movía por el mar de Mármara, y que “debe su

nombre al puerto de Izmit (Nicomedia), lugar donde se construyen”, pp. 488-489: barco de medio puente, con tres velas y remos? Los textos occidentales no están de acuerdo.

⁴⁵ *Casa Grande e senzala*, Rio de Janeiro, 5ª ed., 1946, I, p. 88; Paul Achard, *La vie extraordinaire des frères Barberousse*, *op. cit.*, p. 53.

⁴⁶ Gonzalo de Reparaz, *Geografía y política*, Barcelona, 1929, *passim*.

⁴⁷ E.-F. Gautier, *Les siècles obscurs du Maghreb*, 1927, p. 280.

⁴⁸ Según los documentos de la serie Castilla, en Simancas. *Cf.* vol. II, pp. 278-279.

⁴⁹ 14 de marzo de 1565, Sim. Eo. 146.

⁵⁰ R. Ricard, “Les Portugais au Maroc”, en *Bulletin de l'Ass. Guillaume Budé*, julio 1937, p. 26.

⁵¹ D. de Haedo, *Topographia...*, *op. cit.*, p. 19 v.

⁵² F. Braudel y R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne. 1547-1611*, 1951, p. 45.

⁵³ *Idem*.

⁵⁴ J. Denuce, *L'Afrique au XVI^e siècle et le commerce anversois*, 1937, p. 12.

⁵⁵ Felipe II al adelantado de Castilla, San Lorenzo, 4 de septiembre de 1594, Simancas Eo. Castilla 171, f. 107, ha sabido que el adelantado, que estaba en Ceuta con sus navíos, tiene la intención de limpiar la costa hasta el cabo San Vicente, y quiere que siga hasta Lisboa.

⁵⁶ Ustariz, *op. cit.*, pp. 260-261 (1724).

⁵⁷ A. d. S. Venecia, Alvise Correr al dux, Madrid, 28 de abril de 1621. Muy difícil empeño, nota el veneciano, “a causa de la gran distancia que separa las dos orillas del estrecho”.

⁵⁸ Xavier A. Flores, *Le “Peso Politico de todo el mundo” d'Anthony Sherley*, 1963, p. 176.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 111.

⁶⁰ A. d. S. Venecia, H. Lippomano al dux, Madrid, 19 de noviembre de 1586, sobre el paso de Amurat, rey corsario de Argel, “durante una noche oscura”.

⁶¹ R. B. Merriman, *The Rise of the Spanish Empire*, 1934, IV, pp. 248 y 434. ¿Es culpa de los aragoneses, demasiado ocupados en sus pequeños asuntos, como lo sostiene R. Konetzke, *op. cit.*, p. 148? No obstante, en este punto no me inclino a seguirlo.

⁶² Giovanni Livi, *La Corsica e Cosimo dei Medici*, Florencia, 1885.

⁶³ A. d. S. Florencia, Mediceo, 2080.

⁶⁴ Jean Delumeau, *Vie économique et sociale de Rome dans la seconde moitié du XVI^e siècle*, I, 1957, p. 128.

⁶⁵ Danilo Presotto, “*Venuta Terra*” et “*Venuta Mare*” nel biennio 1605-1606, tesis mecanografiada, Facultad de Economía y Comercio de Génova, 1964, pp. 31 y ss.

⁶⁶ Giovanni Reborá, *Prime Ricerche sulla “Gabella Caratorum Sexaginta maris”*; tesis

mecanografiada, Facultad de Economía y Comercio de Génova, 1964, p. 31.

⁶⁷ Danilo Presotto, *op. cit.*, p. 53.

⁶⁸ A. d. S. Florencia, Mediceo, 2080.

⁶⁹ *Principes de géogr. hum.*, p. 265.

⁷⁰ Ver vol. I, p. 396.

⁷¹ Jacques Heers, *Gènes au XV^e siècle*, 1961, p. 275.

⁷² *Mémoires de Messire Philippe de Comines, augmentés par M. l'abbé Lenglet du Fresnoy*, ed. Londres y París, 1747, IV, p. 103. Los barcos tenían una capacidad máxima que oscilaba entre 2 100 y 1 750 toneladas, y la mayoría de ellos entre 1 500 y 1 250.

⁷³ Mapa del mar Adriático, 1568, Sim. Eo. 540. Enorme literatura a este respecto: cf. las pocas líneas de Le Dannois, *op. cit.*, p. 107; de A. Philippson, *op. cit.*, pp. 40-41; de J. Boucard sobre "L'Histoire récent de l'Adriatique", en *C. R. S. de la Soc. géologique de France*, núm. 5, marzo de 1925. Por ejemplo, las medidas precisas que da H. Hochholzer, art. cit., en *Geogr. Zeitschrift*, 1932, pp. 93-97: de Venecia al estrecho de Otranto el Adriático mide 700 km, su superficie —140 000 km²— es, pues, sólo una sexta parte mayor que la del golfo de Finlandia. Reducido a un círculo, tendría 492 km de diámetro. Sus costas continentales e insulares miden, respectivamente, 3 887 y 1 980 km, o sea un total de 5 867 km. Salvo en el litoral veneciano y albanés, hace una curva de 10 m hacia dentro de la costa.

⁷⁴ Maurice Holleaux, *Rome, la Grèce et les monarchies helléniques*, 1921, pp. 176-177.

⁷⁵ B. N. París, Esp. 127, f. 7. Comienzos del siglo XVII.

⁷⁶ E. Alberi, *Relazioni degli ambasciatori veneti*, II, V, p. 465.

⁷⁷ B. N. París, Fr., 16 104.

⁷⁸ La costa occidental, desprovista de puertos. *Instructions Nautiques*, núm. 408, p. 32.

⁷⁹ A. d. S. Venecia, Senato Mar, 15, f. 2.

⁸⁰ Venecia decidió fortificar Corfú a causa del peligro turco; obispo de Dax al rey, Venecia, 29 julio-12 agosto de 1559, E. Charrière, *op. cit.*, II, pp. 600-601.

⁸¹ V. Lamansky, *op. cit.*, pp. 610-611.

⁸² P. Canaye, *op. cit.*, pp. 190-192, 1573.

⁸³ V. Lamansky, *op. cit.*, p. 611.

⁸⁴ Correr, D. delle Rose 21, f. 29.

⁸⁵ Felice Toffoli, "Del commercio dei Veneziani ai tempi della Repubblica, con accenni a Trieste", 1867, p. 24 extr. de *l'Osservatore Triestino*, mayo 1867.

⁸⁶ Serafino Razzi, *La storia de Raugia*, 1595, ed. 1803, p. 260.

⁸⁷ A. d. S. Venecia, *Cinque Savii alla mercanzia*, Busta 4, copia (extracto de la historia de *Gio. Batta. Nani*). Son innumerables los incidentes anteriores. Cf. carta del rector de Ragusa al cónsul ragusino de Venecia (17 de enero de 1567), a propósito de

las mercancías incautadas por el conde de Corzola, que exige 10% como pago por derechos de aduana (A. de Ragusa, L. P., I, f. 34, A. d. S. Venecia, *Cinque Savii*, Busta 3, copia, 10 de agosto de 1597).

⁸⁸ Venecia, *Cinque Savii alla mercanzia*, Busta 3, los cinco sabios al dogo, 29 de diciembre de 1634, copia. Lucha contra Ancona y su comercio de cueros por la supresión de los derechos de aduana (de 1545 a 1572) sobre las nueces de agalla que llegaban de la Alta y de la Baja Rumania.

⁸⁹ En 1559, el serio incidente de Dirraquio: corsarios turcos que perseguía el proveedor Pandolfo Contarini, se refugiaron en Dirraquio, el veneciano bombardeó la ciudad... Cf. Cesare Campana, *La vita del catholico... Filippo II*, 1605, II, XI, pp. 82-83, y el obispo de Dax al rey, 30 de abril y 20 de mayo de 1559, E. Charrière, *op. cit.*, II, pp. 573-575. En 1560, pacíficamente esta vez, se hizo ceder “treinta y tres casalz” en los alrededores de Sebenico, que el turco había usurpado (Dolu al obispo de Dax, Constantin., 21 de septiembre de 1560, E. Charrière, *op. cit.*, II, pp. 625-628).

⁹⁰ A. d. S. Venecia, *Cinque Savii*, 9, f. 175.

⁹¹ Política evidente en lo que concierne a la sal de las salinas del Adriático, casi todas ellas bajo su control; y lo mismo ocurría con la sal importada de sitios más lejanos. Era, sin duda, una política necesaria: durante tres años, de 1583 a 1585, el comercio marítimo veneciano de exportación es de 1 600 000 ducados *dentro del colfo fin a Corfu* y de 600 000 fuera de él (A. d. S. Venecia, Papadopoli, código 12, f. 22 v). Estas cifras se las debemos a un contemporáneo y están basadas en el *datio della uscita* de 5% de las mercaderías. Para la sal, que fue una auténtica moneda suplementaria en el Adriático, cf. Fernand Braudel, “Achats et ventes de sel à Venise (1587-1793)”, en *Annales E. S. C.*, 1961, pp. 961-965, y el mapa adjunto. Los compradores de la sal de Venecia son los ganaderos de los Balcanes.

⁹² A. d. S. Venecia, *Cinque Savii*, 13 de mayo de 1514: autorización para cargar y transportar directamente a Alejandría de Egipto, aceites, almendras, nueces y castañas.

⁹³ A. d. S. Venecia, Senato Mar, 186, 6 de mayo de 1610.

⁹⁴ *Ibid.*, 19, 20 de junio de 1520.

⁹⁵ Francisco de Vera a Felipe II, 7 de octubre de 1589, A. N. K 1674.

⁹⁶ El emperador a Dietrichstein, 2 de mayo de 1570, P. Herre, *Europäische Politik im cyprischen Krieg. 1570-1573*, 1902, p. 148. Sobre las querellas y negociaciones entre Viena y Venecia, ver G. Turba, *op. cit.*, XII, p. 177 n. (23 de noviembre de 1550), XIII, p. 148 (9 de junio de 1560). Alemania “no tuvo la vía libre del Adriático sino durante el reinado de Carlos VI”, cf. Krebs, art. cit., pp. 377-378, y mejor aún J. Kulischer, *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte*, 1928-1929, II, pp. 236-237.

⁹⁷ A. Le Glay, *Négociations diplomatiques entre la France et l'Autriche durant les trente premières années du XVII^e siècle*, I, 1845, p. 232.

⁹⁸ Así en A. d. S. Venecia, *Cinque Savii alla mercanzia*, Busta 2, copia 26 de febrero de 1536. Los navíos venecianos que transportaban mercancías cargadas en el Levante por cuenta de venecianos o de extranjeros iban con frecuencia a desembarcar directamente en las ciudades de Sotavento, a pesar de que lo tenían formalmente

prohibido. Sobre los vinos de la Apulia transportados a Dalmacia, *cf.* relación de Giustiniano, 1576, B. N. París, Ital. 220, f. 72, copia. Ya desde el 5 de octubre de 1408 encontramos formulado en los *Cinque Savii alla mercanzia*, Busta 2, la prohibición de exportar trigo fuera del “golfo”.

⁹⁹ Numerosas referencias, entre ellas A. d. S. Venecia, Senato Terra 4, f. 123 v., f. 124, 27 de septiembre de 1459; Senato Mar 6, f. 89 v., 28 de septiembre de 1459. También sobre la piratería genovesa, Senato Mar 6, f. 196 v., 16 de junio de 1460.

¹⁰⁰ Una de las primeras apariciones de los corsarios turcos, A. d. S. Venecia, Senato Mar 18, f. 119 v., 9 de septiembre de 1516; se trata del corsario *Curthogoli* con entre 12 y 15 velas a la entrada del golfo.

¹⁰¹ En 1533, a la altura de Valona, una falsa maniobra hace caer dos galeras venecianas en manos de 12 galeotas berberiscas, Giuseppe Cappelletti, *Storia della Repubblica di Venezia del suo principio al suo fine*, Venecia, t. VIII, 1852, p. 199.

¹⁰² Y la situación empeoró a partir de 1570, Museo Correr, D. delle Rose, 481, 1º de octubre de 1570: los corsarios se llevaron entre aceite y vino un botín de 76 000 ducados.

¹⁰³ V. Lamansky, *op. cit.*, pp. 600-601.

¹⁰⁴ Giacomo Tebaldi al duque de Ferrara, Venecia, 28 de marzo de 1545. A. d. S. Módena Venezia XXIV, 2383/72: “*Quelli diavoli Scochi hano preso certi navilii richi et impicato tutti quelli v'erano dentro, com'intesero ch'erano venetiani*”.

¹⁰⁵ Correr, D. delle Rose 21, f. 78.

¹⁰⁶ Correr Cigogna, 1999 (sin fecha).

¹⁰⁷ A. d. S. Venecia, Papadopoli 12, f. 25.

¹⁰⁸ El testimonio, entre otros cien, es de H. Hochholzer, art. cit., p. 150. No deben aceptarse las exageraciones de los libros y alegatos de Artilio Tamaro, en *L'Adriatico, golfo d'Italia*, 1915. Tomada esta precaución, se puede reconocer el valor y el talento de sus estudios, “Documenti inediti di storia triestina, 1298-1544”, en *Archeografo triestino*. XLIV, 1931, o de su *Storia di Trieste*, 2 vols., Roma, 1924. Interesantes puntos de vista señalados por Bozzo Balbi, *L'isola di Cherso*, prólogo de R. Almagià, fasc. 3, Studi geografici pubblicati dal Consiglio Nazionale delle Ricerche, 1934; las bases de la italianidad en esa isla, bases sociales y económicas, fueron la gran propiedad y el armamento marítimo.

¹⁰⁹ Antonio Teja, “Trieste e l'Istria negli atti dei notai zaratini del 300”, en *Ann. del R. Ist. Tech. Rismondo*, 1935; Silvio Mitis, *Il governo della rep. ven. nell'isola de Cherso*, 1893, p. 27.

¹¹⁰ A. Philippson, “Das byzantinische Reich als geographische Erscheinung”, en *Geogr. Zeitschr.*, 1934, pp. 441-445.

¹¹¹ Instrucciones de Pandolfo Strozzi al general de las galeras enviadas en corso, Liorna, 1 de abril de 1575, A. d. S. Florencia, Mediceo. 2070, ff. 540 y v. La incursión debía hacerse por el itinerario siguiente: Mesina, cabo Passaro, cabo Misurata, pues cerca de ese cabo africano pasaban las naves que venían del Levante hacia Trípoli, Túnez, Bona y Argel.

¹¹² Sobre las emigraciones de una cuenca a la otra, conocemos el caso de dos griegos condenados en un auto de fe en Murcia, 14 de mayo de 1554 (A. H. N., L° 2796). Griegos que van a Madrid (Terranova a S. M., Palermo, 20 de diciembre de 1572, Sim. Eo. 1137). Sobre los griegos en Liorna en el siglo XVI hay numerosos documentos. Un griego de Cádiz cayó prisionero de los turcos en Argel en 1574, D. de Haedo, *op. cit.*, p. 175 v. Un chipriota en Mallorca, 19 de febrero de 1589, Riba y García, *El Consejo Supremo de Aragón en el reinado de Felipe II*, 1914, p. 285. Griegos al servicio de la marina española, Tiépolo al dogo, 19 de agosto de 1560, *Calendar of State Papers (Venetian)*, VII, 247.

¹¹³ J. Sauvaget, *Introduction à l'hist. de l'Orient musulman*, 1943, pp. 43-44.

¹¹⁴ El objeto que perseguía Fernando el Católico en 1509-1511, con las grandes expediciones de Pedro de Navarro, no era solamente cerrar los puertos de piratería del Magreb y abrir las vías a una nueva guerra de Granada, en la cual el precio sería África (esto lo había previsto y soñado Isabel, y no su esposo). Era, sobre todo, crear una ruta marítima apoyada sobre la costa, entre el sur de España y Sicilia, tan rica en granos. Orán fue tomada en 1509, y ya en 1511 la armada española se había apoderado de Trípoli de Berbería. Esta rapidez revela el sentido de la misión. Fernand Braudel, “Les Espagnols et l’Afrique du Nord...” en *Revue Africaine*, 1928. Lucien Romier ha creído revelar una intención semejante en la campaña de Carlos V contra Provenza.

¹¹⁵ V. Lamansky, *Secrets d'État de Venise*, San Petersburgo, 1884, pp. 563-564, relación veneciana de 1559.

¹¹⁶ Sobre el gran contraste entre Oriente y Occidente en la Antigüedad romana — que confirma mi afirmación—, ver G. I. Bratianu, *Études byzantines*, 1939, pp. 59-60, 82-83; Jacques Pirenne, *Les grands courants de l'histoire universelle*, 1944, I, p. 313. Pierre Waltz, *La Question d'Orient, dans l'Antiquité*, 1943, p. 282.

¹¹⁷ R. Pfalz, art. cit., p. 130, n. 1, indica que en 1928 había en las costas de Génova 10 280 qq de pescado, en tanto que las necesidades de la ciudad eran de 20 000 qq. El pescador italiano gana cuatro veces menos que el pescador francés y ocho veces menos que el pescador inglés; sin embargo, en Inglaterra y en Francia el pescado no es más caro que en Italia.

¹¹⁸ Sobre la pesca de atún, Felipe II al duque de Alba, 4 de mayo de 1580 (*CODOIN*, XXXIV, p. 455), 19 de mayo de 1580 (*ibid.*, p. 430), 18 de abril (*ibid.*, XXXII, p. 108), A. de Morales, *Las antigüedades de las ciudades de España*, Madrid, 1792, f. 41 v., dice que en 1584 la pesca del atún en Andalucía proporcionaba a los duques de Medina Sidonia y de Arcos 70 000 ducados. Detalle pintoresco: en el momento de la pesca, “tócase a tambores y házese gente para yr a su tiempo a esta pesquería con el atruendo y ruydo que se apareja una guerra”. Pesca en Conil, de mayo a junio, el mar rojo de sangre. Pedro de Medina, *Libro de grandezas y cosas memorables de España*, ed. aumentada por D. Pérez de Messa, 1595, p. 108.

¹¹⁹ E. Le Danois, *op. cit.*, pp. 197-198.

¹²⁰ Danilo Presotto, *op. cit.*, p. 364.

¹²¹ Alberto Tenenti, *Cristoforo da Canal*, 1962, p. 82.

¹²² Carta patente de Felipe II, 1º de octubre de 1561 en favor del escocés Chasteniers, que había armado una galera contra los infieles. B. N. París, Fr. 16 103 ff. 69 y 69 v.

¹²³ A. d. S. Florencia, Mediceo (referencia incompleta).

¹²⁴ G. Vivoli, *Annali di Livorno*, IV, pp. 10-11.

¹²⁵ *Idem*.

¹²⁶ F. C. Lane, *Venetian ships and shipbuilders of the Renaissance*, 1934, pp. 37-38.

¹²⁷ *Ibid.*, p. 42.

¹²⁸ B. Hagedorn, *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen*, Berlín, 1914, pp. 1-3 y 36; referencias en F. C. Lane, *op. cit.*, p. 41.

¹²⁹ *Instructions Nautiques*, núm. 368, pp. 66-70. Andrea Navagero, *Il viaggio fatto in Spagna*, 1563, p. 2 (1525); pésimos caminos de Génova a Rapallo, pero el país está muy poblado.

¹³⁰ V. Lisicar, *Lopud. Eine historische und zeitgenössische Darstellung*, 1932; Lopud es la isla de Mezzo.

¹³¹ Museo Correr, D. delle Rose, 21, f. 17 (1584), f. 19 (1586), f. 70 v., (1594).

¹³² A. d. S. Nápoles, *Sommaria Partium*, vol. 559, f. 158, 9 de octubre de 1567, a título de ejemplo.

¹³³ *Ibid.*, 532, 5 de noviembre de 1551.

¹³⁴ *Ibid.*, 560, f. 209, 10 de junio de 1568.

¹³⁵ *Ibid.*, 543, f. 128, 10 de enero de 1568.

¹³⁶ *Ibid.*, 575, f. 40, 17 de julio de 1567.

¹³⁷ *Ibid.*, 577, ff. 37-39, 10 de octubre de 1568; ff. 89-93, 21 de enero de 1569.

^{137bis} *Ibid.*, 596, ff. 193-196, julio de 1572.

¹³⁸ Bartolomeo Crescentio Romano, *Della nautica mediterránea...*, 1607, p. 4.

¹³⁹ *Idem*.

¹⁴⁰ *Ibid.*, p. 7.

¹⁴¹ Fourquevaux, *Dépêches*, I, p. 12, madera de los bosques de Quillan.

¹⁴² Archivo de Ragusa, Diversa de Foris X, ff. 81 v. s.: Conto di spese di me Biasio Vodopia...

¹⁴³ A. d. S. Florencia, Mediceo, 4897 *bis*, ff. 6 y 6 v., 15 de enero de 1566.

¹⁴⁴ *Ibid.*, 2840, f. 3, 23 de julio 1560.

¹⁴⁵ Simancas, Eo. 1056, f. 185, 22 de agosto de 1568.

¹⁴⁶ *Geographia General de Catalunya*, p. 336.

¹⁴⁷ A. d. S. Nápoles, *Sommaria Partium*, 562, f. 83, 10 de septiembre de 1567.

¹⁴⁸ F. C. Lane, *op. cit.*, pp. 219 y ss.

¹⁴⁹ Robert Mantran, *Istanbul dans la seconde moitié du XVII^e siècle*, 1962, p. 445, n. 2, y *passim*.

¹⁵⁰ V. Lamansky, pp. 83-89. Sim. Eo. 1329, Venecia, 25 de noviembre de 1571. Parece que los esfuerzos de Venecia no tuvieron éxito. Aunque hubiera adoptado tal política, se puede dudar de su eficacia: una carta del embajador francés en Constantinopla, del 8 de mayo de 1572, anunciaba que en cinco meses los turcos ya tenían 150 barcos con artillería y tripulación (E. Charrière, *op. cit.*, III, p. 269).

¹⁵¹ F. C. Lane, *op. cit.*, p. 232.

¹⁵² C. Trasselli, “Sul naviglio nordico in Sicilia nel secolo XVII”, art. inéd. aparecerá en el homenaje a Vicens Vives (en curso de publicación).

¹⁵³ Un estudio sobre el precio de coste de los barcos resultaría difícil, pero, en todo caso, posible. Sobre el precio de la madera del norte, datos preciosos en: *Dispacci scritti al Senato dal Secretario Marco Ottobean da Danzica dalli 15 novembre 1590 sino 7 settembre 1591*, copia A. d. S. Venecia, Secreta Archivi Propri, Polonia 2.

¹⁵⁴ Instruc. Nautiques, núm. 368, p. 7. El tiempo muy malo es raro en la costa entre Niza y Génova. En el puerto de Rosas, protegido contra todos los vientos, salvo los del sur, que son muy esporádicos. *Instruc...*, núm. 345, p. 135. La calma constante del puerto de Antibes: *Instruc...*, núm. 360, p. 175. Fuerza del mistral, en la propia Valencia (en el golfo de Valencia, se entiende). No es peligroso para un navío cerca de tierra, pero en alta mar le obliga con frecuencia a buscar refugio en las islas Baleares: *Instruc...*, núm. 345, p. 12.

¹⁵⁵ Werner Helwig, *Braconniers de la mer en Grèce*, trad. franc., 1942, p. 199.

¹⁵⁶ Aún en la actualidad, ciertos puntos de la costa ligur no se alcanzan fácilmente sino por mar. R. Lopez, “Aux origines du capitalisme génois”, en *An., d'hist. écon., et soc.*, IX, 1937, p. 434, n. 2. El ferrocarril y la carretera corren hoy día, también, a lo largo de la “costa brava” de Cataluña.

¹⁵⁷ V. el divertido pasaje de Paul Morand: *Lewis et Irène*, 1931, p. 17, a propósito de Sicilia.

¹⁵⁸ E. Fechner, en Benndorf, *Das Mittelsmeerbuch*, p. 99.

¹⁵⁹ Werner Helwig, *op. cit.*, *passim*.

¹⁶⁰ Pierre Vilar, *op. cit.*, I, p. 249.

¹⁶¹ Entre los periodos de las poblaciones, el vaivén de los años: P. Vidal de la Blache, *Principes de Géographie humaine*, 1948, p. 86.

¹⁶² La observación sería igualmente justa con respecto a “esta famélica costa ligur”, de que habla Michelet.

¹⁶³ A. C. de Cassis, B. B. 36. Bienes comunales, 24-25 de septiembre de 1543. De la investigación resulta que “los viñedos son numerosos, pero de poco rendimiento; los olivos dejan de producir hasta durante cinco años, a causa de la sequía; las tierras son, en general, imposibles de trabajar...”. De Jules Sion, esta excelente observación: “Provenza ha corrido el peligro de ser una de las regiones mediterráneas donde lo exiguo de las buenas tierras y las articulaciones litorales inducen a los ribereños a vivir en Berbería”, *France Médit.*, 1934, p. 110.

¹⁶⁴ A. P. Usher, “Deposit Banking in Barcelona, 1300-1700”, en *J. of Econ. and*

Business, IV, 1931, p. 122.

¹⁶⁵ Lo mismo cuando se procura medir la importancia de la población marítima de una isla como Córcega, lo que hace Jean Brunhes, *op. cit.*, p. 69, me parece peligroso no tener en cuenta a los marinos que están fuera de la isla. Todavía ahora, Marsella cuenta con numerosos marinos corsos.

¹⁶⁶ A. d. S. Venecia, Senato Mar, 7, f. 2 v.

¹⁶⁷ Archivo General de Indias, Sevilla, Justicia, legajo n. 7. El proceso es de 1530. Debo este hermoso documento a la gentileza de mi colega Enrique Otte. El lugar de origen de los marineros se deducía de sus apellidos.

¹⁶⁸ R. Hápke, *Niederländische Akten und Urkunden*, 1913, I, p. 35.

¹⁶⁹ Domenico Sella, *Commerci e industrie a Venezia nel secolo XVII*, 1961, p. 24, n. 1.

¹⁷⁰ Al iniciarse el siglo XVI, los documentos napolitanos que he consultado mencionan con mayor frecuencia mercaderes catalanes instalados en Nápoles que naves catalanas como ésta de Joanne Hostales que va a Sicilia a cargar trigo y lo lleva a Nápoles (abril-mayo de 1517, A. d. S. Nápoles, Dipendenze della Sommaria, fascio 548). Pasada la primera mitad del siglo se hacen muy raras estas menciones.

¹⁷¹ Sim. Eo. 331, Aragón, 1561: lista de 16 especialistas, carpinteros, calafates y patronos de galeras, enviados de Génova a Barcelona “para la fábrica de las galeras”.

¹⁷² V. Lamansky, *op. cit.*, p. 564.

¹⁷³ Sicilianos: P. Grandchamp, *La France en Tunisie, à la fin du XVI^e s.*, Túnez, 1920, pp. 32, 36, 46, 63, 81, 95. Napolitanos: *ibid.*, pp. 30, 31, 33.

¹⁷⁴ 24 de enero de 1560, A. N., K 1494, B 12, núm. 18.

¹⁷⁵ Ver *infra*, t. II, pp. 295-298.

¹⁷⁶ Sobre las islas, ver el curioso y vigoroso artículo, de inspiración ratzeliana, de Franz Olshausen, “Inselpsychologie”, en *Kölnische Zeitung*, 12, julio de 1942. Sirve de base a sus observaciones el caso de la isla chilena Más-a-Tierra, que fue la verdadera isla de Robinson Crusoe.

¹⁷⁷ Y recíprocamente, piénsese en el sentido etimológico de la palabra archipiélago.

¹⁷⁸ Sobre un ejemplo localizado, las islas e islotes de las Bocas de Bonifacio: *Instruct. nautiques*, núm. 368, pp. 152 y ss. Sobre un ejemplo más amplio, las islas e islotes de la costa norteafricana. *Instruct.*, núm. 360, pp. 225, 231, 235, 237 238, 241, 242, 244, 246, 247, 257, 262, 265, 266, 267, 277, 282, 284, 285, 287, 291, 297, 305, 308, 309, 310, 311, 313-314, 331.

¹⁷⁹ E. Albèri, *op. cit.*, I, III, p. 267, la baratura del costo de la vida, su población “ordinaria”. En 1603 su población era de 66 669 familias, o sea 266 673 habitantes con el coeficiente de 4 (Francesco Corridore, *Storia documentata della popolazione di Sardegna*, Turín, 1902, pp. 19, 20).

¹⁸⁰ Sobre el “sardo” y sus tres dialectos: Ovidio y Meyer Lübke, en *Grundriss der roman. Philol.* de G. Groeber, 2ª ed., p. 551.

¹⁸¹ Sabemos, por ejemplo, que Quíos, turca desde 1566, continuó siendo católica

hasta mucho después, mereciendo ser celebrada como la *pequeña Roma* del Levante. Todavía en el siglo XIX Chateaubriand comentaba su aspecto italiano. E, inversamente, Malta, la isla de los Caballeros, y Pantelaria, han conservado su población y sus dialectos árabes hasta nuestros días. Resulta tentador citar la curiosa analogía lingüística que ofrece Crimea, conservando sus dialectos góticos hasta tiempos de Lutero. Pero Crimea no es una isla, y nos falta, además, completa evidencia del hecho.

¹⁸² La relación era regular con Liorna. Exportación de quesos sardos a Valencia: Sim. Eo. 335, 6 de septiembre de 1574, f. 46.

¹⁸³ Pietro Amat di San Filippo, “Della schiavitú e del servaggio in Sardegna”, en *Misc. di st. ital.*, 3ª serie, t. II, 1895.

¹⁸⁴ Stefano Spinola al marqués de Mantua, Génova, 30 de abril de 1532, A. d. S. Mantua, A. Gonzaga, Génova 759, el mal tiempo ha lanzado sobre las costas de Cerdeña dos galeras, cuatro galeotas y un *fuste* de los turcos, cuyos marineros lograron escapar casi todos.

¹⁸⁵ P. Vidal de la Blache, *Tableau de la géographie de la France*, 1908, pp. 25-26. Théodore Monod, *L'hippopotame et le philosophe*, 1943, p. 77.

¹⁸⁶ R. P. F. Estienne de Lusignan, *Description de toute l'isle de Cypre*, París, 1580, pp. 223 y ss.

¹⁸⁷ También Corfú carece de carne: Philippe de Canaye, *Le voyage du Levant*, 1573, public. por H. Hauser, 1897, p. 191. Sobre Corfú en 1576, la relación de Giustiniano, B. N. París, Ital. 1220, ff. 35-36: 17 000 habitantes. La isla, con sus llanuras fértiles, pero incultas, producía trigo solamente para cuatro meses; pero exportaba vino, aceite y rebaños al continente.

¹⁸⁸ Aún en el siglo XVIII hacía falta trigo en Creta (Tott, *Mémoires*, Cuarta Parte, p. 3). Creta exportaba principalmente aceite y jabón (*ibid.*, p. 3). Trigo de los caramuzales a Candía, introducido un poco de contrabando, Hieronimo Ferro, 6 de octubre de 1560, A. d. S. Venecia, Seno, Secreta Consta. Fza 2/B, f. 274. Sin la ayuda de sus vecinos, Candía no podía vivir sino la tercera parte del año. De ahí las frecuentes escaseces y una perpetua inquietud; la cosecha era mala en Candía, y no había trigo turco disponible, explicó Giacomo Foscarini, proveedor general del reino de Candía, al Consejo de los Diez (Candía, 15 de noviembre de 1574, A. d. S. Venecia, Capi del Consiglio dei Dieci, Lettere, Ba. 286, f. 5). En 1573, escasez en Zante, Philippe de Canaye, *op. cit.*, p. 184.

¹⁸⁹ Particularmente, lo cual puede parecer paradójico, en las islas primitivas y pobres menos pobladas, y, sobre todo, menos explotadas por los ricos cultivos de exportación. Así, Cerdeña podía a veces darse el lujo de exportar trigo, G. Riba y García, *op. cit.*, pp. 317-318 (1587), p. 320 (1588). En los años malos, padecía de escasez, igual que las demás (virrey de Cerdeña a S. M., Caller, 22 de septiembre de 1576, Sim. Eo. 335, f. 356). En Córcega, la explotación de trigo, declarada libre por cinco años en 1590, tuvo que suspenderse a causa de las malas cosechas. A. Marcelli, “Intorno al cosidetto mal governo genovese dell'Isola”, en *Archivio Storico di Corsica*, 1937, p. 416.

¹⁹⁰ E. Albèri, I, III, p. 226, afirma categóricamente que Mallorca se bastaba a sí

misma; esto, en 1558. En esa época, la isla tenía entre 45 000 y 90 000 habitantes (30 ciudades de 500 a 600 hogares cada una). Pero los años de escasez tampoco eran raros. *Cf.* en 1588 y 1589, por ejemplo, la isla no había podido obtener trigo de Orán, G. Riba y García, *El Consejo supremo de Aragón*, pp. 288-289.

¹⁹¹ Pierre Monbeig, “Vie de relations et spécialisation agricole, Les Baléares au XVIII^e siècle”, en *An. d’hist. écon. et soc.*, IV, 1932, p. 539.

¹⁹² El virrey de Mallorca a S. M., 20 de diciembre de 1567: “... que todo el año están cercadas de fustas de moros, de manera que muy pocos baxeles entran o salen que no se pierdan y este año se han formado siete u ocho bergantines y toda substancia se va en Argel...”. Sobre este cerco de las Baleares, ver también 10 de enero de 1524, en *Tomiciana*, VIII, p. 301; M. Sanudo, *op. cit.*, VI, p. 236, 16 de marzo de 1532.

¹⁹³ Ciudadela, 10 de julio de 1536, A. N., K 1690: Ciudadela, después de la incursión de Barbaroja. *Cf.* igualmente, a propósito de un fondo que tocaban los cascos, *ibid.*, Mallorca, 29 de agosto de 1536.

¹⁹⁴ Para la defensa de Cerdeña, ver vol. II, p. 269, la construcción de las torres. Para las tropas estacionadas en la isla durante el verano, he aquí, a título de muestra, varios documentos: 8 de septiembre de 1561, Sim. Eo. 328; 25 de julio de 1565, *ibid.* Eo. 332, 6 de agosto de 1565 y 5 de julio de 1566.

¹⁹⁵ Datos que me fueron comunicados en Simancas por Federico Chabod. Sobre la isla de Menorca, *cf.* Cosme Parpal y Marqués, *La isla de Menorca en tiempo de Felipe II*, Barcelona, 1913.

¹⁹⁶ B. Com. Palermo, Qq. D 56, ff. 259-73. Serie de cartas curiosas e interesantes.

¹⁹⁷ G. Bratianu, *op. cit.*, París, 1939, pp. 269 y ss.

¹⁹⁸ L. F. Heyd, *Histoire du Commerce du Levant au Moyen Âge*, 1885-1886, p. 336; T. Gautier, *Voyage à Constantinople*, p. 54. J. W. Zinkeisen, *op. cit.*, II, p. 901, n. 2. Jérôme Justinian, *La description et l’hist. de l’isle de Scios*, 1606. La isla de Quíos después de la conquista turca de 1566, con sus ciudades de desiertas calles y sus palacios derruidos: *cf.* Jacobus Paléologus, *De Rebus Constantinopoli et Chii*, 1573. Sobre la almáciga que se amasaba, *cf.* J. B. Tavernier, *op. cit.*, p. 264.

¹⁹⁹ En ciertos momentos, el trigo. En cuanto a los hilos de oro y de plata de Chipre, creo, como J. Lestocquoy (*Mélanges d’hist. soc.* 1943, III, p. 25), que se trata sólo de un nombre. Chipre también exportaba barricas de pájaros hortelanos: J. A. Tavernier, *op. cit.*, I, p. 181.

²⁰⁰ Barón de Busbec, *op. cit.*, p. 178, bebió en Constantinopla “mucho vino de la isla de Creta”.

²⁰¹ R. Hakluyt, *The principal navigations...*, Londres, 1600, p. 309. Sobre la complicidad de los campesinos semisiervos de la isla en 1570-1571 después de la conquista turca, *cf.* Julián López a S. M., Venecia, 26 de octubre de 1570, Relación de Venecia, 28 septiembre 1570, Sim. Eo. 1327. El cardenal Rambouillet a Carlos IX, Roma, 5 de noviembre de 1570, E. Charrière, III, p. 134. En 1548-1549, los habitantes, deseosos de liberarse de la “Mahona” ofrecieron la isla a Cosme de Médicis, quien prudentemente no la aceptó (Doroni, “L’isola di Chio offerta a Cosimo dei

Medici”, *Rassegna Nazionale*, 1912, pp. 41-53). Podría escribirse un bello libro sobre Venecia y Génova, y sus sistemas de explotación tanto económica como social. Abundante documentación a este respecto, en el precioso estudio de V. Lamansky sobre Venecia.

²⁰² A. d. S. Venecia. *Annali di Venezia*. Famagusta, 8 octubre 1570.

²⁰³ Sobre la suerte de Chipre bajo la dominación turca, no olvidar, ante todo, que la isla estaba vacía y poco poblada en la época veneciana (en 1570, 180 000 habitantes, entre ellos 90 000 siervos y 50 000 *villanu liberi* “e il restante è nelle città et terre”. B. N. París, Ital. 340, f. 55). El turco procedió a la repoblación con campesinos de Anatolia (H. Kretschmayr, *Gesch. von Venedig*, 1920, III, p. 62). Todos los campesinos se encontraban sometidos al mismo estatuto, el de súbditos; las antiguas categorías estaban confundidas. Caída del clero latino. Muchos chipriotas se hicieron turcos para escapar del “kharadj”. No obstante, en todo este complejo cuadro persistió la civilización italiana, como ya dijimos. J. B. Tavernier escribió en 1650: “todos están vestidos a la italiana, tanto hombres como mujeres” (*op. cit.*, I, p. 180).

²⁰⁴ Museo Correr, D. delle Rose, 21, f. 32 v.

²⁰⁵ Marciana, 7299, 9 de junio de 1584. Sobre los disturbios en Candía, desde 1571, hay abundante documentación, en especial en los *Annali di Venezia*, 20 de agosto, 22 de agosto, 30 de agosto y 16 de septiembre de 1571.

²⁰⁶ Hay que advertir que en Yerba, junto a los olivos, se encuentran las palmeras; pero, asimismo, perales y manzanos. También desde este punto de vista es un mundo singular. Además, Yerba, como conservatorio insular, abrigaba comunidades judías cuyo arribo se remonta a las persecuciones de Tito, y, sobre todo, es un pequeño mundo kharediita, análogo a Mzab, depositario de viejos ritos y de antiquísimas prácticas arquitectónicas.

²⁰⁷ *Instruct. Nautiques*, núm. 360, pp. 338, 359-363.

²⁰⁸ Ver vol. II, p. 439 y n. 61.

²⁰⁹ J. B. Tavernier, *op. cit.*, I, p. 286.

²¹⁰ Museo Correr, D. delle Rose 21, f. 29.

²¹¹ Conde de Brèves, *op. cit.*, p. 18.

²¹² *Ibid.*, p. 15.

²¹³ Lo mismo hoy día: ejemplo de la gente de Yerba, desparramada por todo el norte de África y por el mundo entero, o los cultivadores de hortalizas de Malta y de Mahón. P. Vidal de la Blache, *Principes de Géographie humaine*, p. 97.

²¹⁴ Hay hasta un tal Sylvestre Corso en las listas de los bombarderos de Goa, en 1513. Fortunato de Almeida, *H. de Portugal*, 1926-1929, III, p. 267.

²¹⁵ R. Russo, “La politica agraria dell’officio di San Giorgio nella Corsica (1490-1553)”, en la *Riv. st. ital.*, 1934, p. 426.

²¹⁶ Carmelo Trasselli, art. cit., en *A. st. di Corsica*, 1934, p. 577.

²¹⁷ En Liorna, Mediceo 2080. En Roma, llegada de múltiples barcos corsos cargados de vino, Ho. de Torres a Zúñiga, Roma. 29 y 30 de enero de 1581. *Cartas y*

Avisos, p. 33.

²¹⁸ Llegaría a Constantinopla en enero de 1563. Su paso por Quíos, A. d. S. Génova, *Sezione Segreta*, n. g., 5 de junio de 1563.

²¹⁹ Sim. Eo. 487.

²²⁰ Sobre Francisco Gasparo, ver vol. I, cap. I, n. 88. Sobre la familia y sobre Francisco, ver conde de Benavente (quien tenía bastante mala opinión de los corsos) a S. M., Valencia, 13 de noviembre de 1659, Sim. Eo. 333. Información hecha en Argel 1º de junio de 1570, a pedto. del cap. Don Geronimo de Mendoza, 13 de junio de 1570, Sim. Eo. 334. Don Jerónimo de Mendoza a S. M., Valencia, 7 de junio de 1570, Sim Eo. 334. Conde de Benavente a S. M., Valencia, 8 de julio de 1570: Francisco era, probablemente, un agente doble: "... Estos son criados en Francia y tratan allí en Argel y Valencia y tienen su correspondencia en Marsella". En fin, cartas de los hermanos de Francisco, de Marsella, fechadas el 24 y el 29 de julio de 1579, con noticias del Levante, sin gran interés (copia A. N., K 1553, B 48, núm. 77).

²²¹ Sobre los Lenche y la gran cuestión del coral, ver, además de P. Masson, *Les Compagnies du corail*, 1908, el libro de P. Giraud, *Les origines de l'Empire français nordafricain...*, 1939. Sobre el papel que desempeñaba en Marsella Thomas Corso en favor de los insurgentes corsos, ver numerosas indicaciones en la correspondencia de Figueroa, embajador español en Génova, y, sobre todo: Figueroa al rey, Génova, 9 de enero de 1566, Sim. Eo. 1394.

²²² *Le Bastion de France*, Argel, 1930, núm. 1.

²²³ A. Philippson, *op. cit.*, p. 32: "*Jedes Land ist ein Individuum für sich*" ["cada país es un individuo de por sí"]. Es lo que dice, a propósito de las grandes islas del Archipiélago, J. W. Zinkeisen, *op. cit.*, III, p. 7: "... *jedes für sich... eine eigene Welt*" ["cada una es de por sí... un mundo aparte"].

²²⁴ Falta un estudio de este sentimiento nacional. De Rabelais, en *Gargantúa*, ed. Les Belles Lettres, 1955 (p. 137), este bello exabrupto: "Por Dios que daría una zurra a esos fugitivos de Pavía". Y en el Libro Cuarto (Bellas letras, prólogo, p. 11): "Este tan noble, tan antiguo, tan bello, tan floreciente, tan rico reino de Francia".

²²⁵ Bandello, *op. cit.*, II, p. 208.

²²⁶ V. di Tocco, *Ideali d' indipendenza in Italia*, 1926, pp. 1 y ss.

²²⁷ A. Renaudet, *Machiavel*, 1942, p. 10.

²²⁸ *Algunas efemérides* de Miguel Pérez de Nueros, en Francisco Belda y Pérez de Nueros, Marqués de Cabra: *Felipe Segundo*, sin fecha (1927), pp. 30 y ss.

²²⁹ *G. G. de Catalunya*, pp. 496-497.

²³⁰ A. Renaudet, *L'Italie et la Renaissance italienne* (Curso en la Sorbona, Sedes, 1937), p. 1.

²³¹ Augustin Berque, "Un mystique moderne", en *Il Cong. Soc. Sav. d'Afrique du N.*, Tremecén, 1936 (Argel, 1938), t. II, p. 744. En el mismo sentido, R. Montagne, *op. cit.*, p. 410.

²³² La originalidad de los Balcanes por el hecho de su posición euroasiática Busch-

Zantner, *op. cit.*, p. IV). El modo como nos es extraña a nosotros, los occidentales (*ibid.*, p. 111). Unidad del Asia Menor, esa otra península ibérica (Ulrich Von Hassel, *Das Drama des Mittelmeers*, 1940, p. 22).

²³³ “La península ibérica y sus islas siempre dominarán al África del Norte.” P. Achard, *Barberousse, op. cit.*, p. 53, n. 1. “El mundo ibérico parece inseparable de los países del Atlas hasta las Canarias, inclusive [*sic*], y aun de las grandes islas del Mediterráneo occidental, Cerdeña y Córcega”, P. Vidal de la Blache, *Tableau géogr. de la France*, p. 28. “Andalucía [...] aparece como una prolongación del Magreb”, Georges Marçais, *Historie du Moyen Âge*, III, 1936, p. 396, en la *Histoire générale* de Gustave Glotz.

²³⁴ Para Von Hassel, *op. cit.*, pp. 20-22, la injerencia de España en Italia tuvo un carácter más dinástico que político (en el sentido de una política dinástica). Esto es muy discutible. Ver, en cuanto a las relaciones culturales, las obras de Benedetto Croce. En cuanto a la aportación de España en el plano institucional, ver Fausto Niccolini, *Aspetti della vita italo-spagnuola nel Cinque e Seicento*, Nápoles, 1934. En el plano de las relaciones literarias, Hugues Vaganay, “L’Espagne en Italie”, en *Rev. Hispan.*, t. IX, 1902. Leopold von Ranke, *Les Osmanlis et la monarchie espagnole pendant les XVI^e et XVIII^e siècles*, 1839, pp. 383-387. Para W. Platzhoff, *Gesch. des europäischen Staatensystems*, 1928, p. 32, la paz de Cateau-Cambrésis selló el destino de Italia. Lo que quizá no subraya suficientemente esta sucesión de libros es la necesidad en que se encontraba la península de seguir vinculada a España, por razones económicas (la riqueza de América) y por razones militares (protección contra los turcos). Sería injusto hablar de plano, como Stendhal, (*Promenades dans Rome*, II. p. 191), “de la invasión (en Italia) del despotismo español”.

²³⁵ E. Albertini, en *Mélanges Paul Thomas*, Brujas, 1930.

²³⁶ L. M. Ugolini, *Malta, origini della civiltà mediterranea*, Roma, 1934.

²³⁷ A. Philippson, *Das Mittelmeergebiet, op. cit.*, p. 37.

¹ Félix y Thomas Platter, *Journal, op. cit.*, p. 20. Félix llega a Montelimar el 26 de octubre de 1552 “y por la noche a la villa de Pierrelatte, donde pude ver los primeros olivos. Los árboles estaban cargados de olivas, verdes unas, rojas y medio maduras otras, y negras y completamente maduras otras. Las probé todas y me parecieron malas y muy amargas”.

² Robert Brunschvig, *La Berbérie Orientale sous les Hafsides*, 1940, I, p. 269.

³ Jacques Weulersse, *Paysans de Syrie et du Proche Orient*, 4ª ed., 1947, p. 61.

⁴ Esta información se la debo a Felipe Ruiz Martín. He extraviado la referencia exacta. Sobre el tráfico negrero de las caravanas encaminadas a Tremecén y Mostahanem, Diego Suárez, manuscrito B. N. Madrid, cap. 35.

⁵ Maurice Lombard, “Le commerce italien et la route mongole”, en *Annales E. S. C.*, 1948, p. 382: “La ruta continental a las Indias considerada por los italianos dos siglos antes de que los portugueses abriesen la ruta marina”.

⁶ Fritz Jäger, “Trockengrenzen in Algerien”, en *Pet. Mitt., Ergänzungsheft*, 1935, y *Naturwissenschaft*, Berlín, XXIX, 31 de octubre de 1941. La isoyeta de 100 milímetros pasa entre Laghouat y Ghardaia, y entre Biskra y Touggourt.

⁷ E. Albèri, *op. cit.*, III, 2, p. 199.

⁸ Aloys Sprenger, *Die Post-und Reiserouten des Orients*, 1846.

⁹ Didier Brugnon, *Relation exacte concernant les caravanes en cortège des marchands d'Asie*, Nancy, 1707, p. 73.

¹⁰ Marguerite van Berchem, “Sedrata, une ville du Moyen Âge ensevelie sous les sables du Sahara algérien”, en *Documents Algériens*, 11 de septiembre de 1953.

¹¹ Arnold Toynbee, *L'Histoire. Un essai d'interprétation*, París, 1951, p. 187.

¹² Cit. por el gral. Édouard Brémond, *Berbères et Arabes*, 1942, p. 37.

¹³ *Le voyage d'Outremer* de Jean Thénau, París, 1884, p. 7. En El Cairo “... la leña es enormemente cara y hay que pagar mucho por una pequeña cantidad de ella”, *ibid.*, pp. 209-210.

¹⁴ *Journal d'un bourgeois du Caire. Chronique d'Ibn Iyâs*, transcrito y anotado por Gaston Wiet, I, 1955, p. 266.

¹⁵ Konrad Günther, en *Geographische Zeitschrift*, 1932, p. 213.

¹⁶ Vincent Monteil, ver vol. I, n. 29 de este capítulo.

¹⁷ Jacques Berque, “Introduction”, en *Revue Internationale des Sciences Sociales*, XI, 1959, núm. 4, pp. 504-505. El número está dedicado a los nómadas y nomadismos en la zona árida.

¹⁸ *Idem.*

¹⁹ *Idem.*

²⁰ *Idem.*

²¹ Anónimo, *Briève description d'un voyage fait en Levant, Perse, Indes Orientales, Chine*, s. f. (siglo XVII), B. N. Fr. 7503, n. a.

²² H. Pohlenz, *Dans Wanderhirtentum und seine Vorstufen*, 1954, p. 109.

²³ Jacques Berque, art. cit., p. 509.

²⁴ *Una embajada de los Reyes Católicos a Egipto*, traducción, introducción y notas de Luis García y García, 1947, pp. 90-92.

²⁵ *Journal d'un bourgeois du Caire*, I, p. 27 (noviembre diciembre 1468), p. 112 (julio 1507).

²⁶ Alonso de la Cueva a S. M., Venecia 6 de junio de 1609, A. N., K 1679, “los Arabes que corrían la campaña robando todos los pasajeros”.

²⁷ Daniele Badoer al dux, Pera, 8 de abril de 1564, A. d. S. Venecia, Senato Secreta Constantinopoli, 4 D.

²⁸ *Journal d'un bourgeois du Caire*, II, p. 266.

²⁹ Vincent Monteil, “L'évolution et la sédentarisation des nomades sahariens”, en *Revue Internationale des Sciences Sociales*, 1959, p. 600.

³⁰ Belon du Mans, *op. cit.*, p. 163.

³¹ Diego Suárez, *Historia del Maestro último que fue de Montesa...*, Madrid, 1889, pp. 46, 284-285.

³² R. Brunschvig, *op. cit.*, I, p. 61.

³³ Charles Monchicourt, “Études Kairouannaises”, en *Rev. Tunisienne*, 1932-1936.

³⁴ Carl Brockelmann, *Geschichte der islamischen Völker*, 1939, p. 284.

³⁵ Ver vol. I, pp. 217-218.

³⁶ Henri-Paul Eydoux, *L'homme et le Sahara*, 1943, p. 101.

³⁷ “Der Islam und die orientalische Kultur”, en *Geogr. Zeitschrift*, 1932, p. 402.

³⁸ R. Capot-Rey, en *Revue Africaine*, 1941, p. 129, informe de Jean Despois, *La Tunisie orientale, Sahel et Basse Steppe*, 1940.

³⁹ B. Grekov y A. Iakoubowski, *La Horde d'Or*, tr. fr. 1939.

⁴⁰ Además de las indecisas indicaciones de este libro al respecto, me apoyo en conversaciones que sostuve con el autor en Argel, por lo demás, puramente formales.

⁴¹ Robert Montagne, *Les Berbères...*, *op. cit.*, p. 410.

⁴² René Grousset, *L'Empire des steppes*, 1941, p. 11.

⁴³ G. Schweinfurth, *Im Herzen von Afrika*, Leipzig, 1874, pp. 50 y ss.

⁴⁴ Didier Brugnon, *Relation exacte...*, *op. cit.*, ver vol. I, n. 9 de este capítulo.

⁴⁵ Flachet, *op. cit.*, I, 345 (1766) hablando de las caravanas que salen de Bochorest (Bucarest): por la noche... “un gran recipiente con lumbre que un hombre de la caravana llevaba por delante de nosotros”.

⁴⁶ R. Hakluyt, *op. cit.*, II, p. 200. *A description of the yearly voyage or pilgrimage of the Mahumitans Turkes and Moores into Mecca in Arabia*.

⁴⁷ Vitorino Magalhães-Godinho, *L'économie de l'Empire portugais aux XIV^e et XV^e siècles*, Tesis mecanografiada, Sorbona, 1958, pp. 14 y ss. Según las fuentes portuguesas, el oro de Tacour, es decir, del Sudán Occidental, requiere en 1511 la formación de dos caravanas anuales que por la ruta de Fezzan llevan el metal amarillo

“en grandes cantidades” a Egipto, *ibid.*, p. 43.

⁴⁸ Emilio García Gómez, “Españoles en el Sudán”, en *Revista de Occidente*, 1935, pp. 93-117; la entrada en Tombuctú el 30 de mayo de 1591, J. Béraud Villars, *L'Empire de Gao. Un État soudanais aux XV^e et XVI^e siècles*, 1942, p. 144.

⁴⁹ Roland Lebel, *Le Maroc et les écrivains anglais aux XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles*, 1927; J. Caillé, “Le commerce anglais avec le Maroc pendant la seconde moitié du XVI^e siècle. Importations et exportations”, en *Revue Africaine*, 1941.

⁵⁰ Belon du Mans, *op. cit.*, pp. 98, 189 v. y 190; N. Iorga, *Ospiti romeni in Venezia*, Bucarest, 1932, p. 150.

⁵¹ Ruta del Nilo, una de las rutas del oro, J. B. Tavernier, *op. cit.*, II, p. 324.

⁵² Hakluyt, II, p. 171 (1583).

⁵³ Todavía a finales del siglo XIX había bateleros nestorianos en el Tigris, oriundos de la población de Tell Kell, cerca de Mosul, Eduard Sachau, *Am Euphrat und Tigris*, 1900, p. 24. Dificultades para remontar el Tigris a mediados del siglo XVII: las barcas debían remolcarse por medio de hombres, y el viaje de Basora a Bagdad duraba 60 días, J. B. Tavernier, *op. cit.*, I, p. 125.

⁵⁴ J. B. Tavernier, *op. cit.*, I, p. 125.

⁵⁵ W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant*, trad. fr. de Furcy-Raynaud, 2 vol., 1885-1886, reimpresión, 1936, II, p. 457.

⁵⁶ A. Philippson, *op. cit.*, pp. 46-47, señala la importancia de los transportes terrestres hacia el Mar Rojo, y las dificultades de la navegación en ese mar. De mayo a octubre, los vientos del norte no permiten subir de Djedda a Tor o a Suez sino durante las primeras calmas del viento dominante, gracias, entonces, al viento de tierra. Sobre la competencia entre el Mar Rojo y las rutas de Siria, ver la obra clásica de W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant*, *op. cit.*, y el estudio siempre útil de O. Peschel, “Die Handelsgeschichte des Roten Meeres”, en *Deutsche Vierteljahrschrift* III, 1885, pp. 157-228. Sobre las dificultades de las caravanas en el istmo de Suez, ver Belon du Mans, *op. cit.*, p. 132.

⁵⁷ Según Hermann Wagner, “Die Übertschätzung der Anbaufläche Babylonien”, en *Nachrichten K. Ges. Wissensch.*, Gotinga, Ph. hist. Klasse, 1902, II, pp. 224-298.

⁵⁸ Belon, *op. cit.*, p. 107.

⁵⁹ E. Sachau, *op. cit.*, principalmente pp. 43-44.

⁶⁰ V. Nalivkhine, *Histoire du Khanat de Khokand*, París, 1889.

⁶¹ *Allah est grand*, París, 1937, p. 11.

⁶² *Op. cit.*, p. 290.

⁶³ *Op. cit.*, I, p. 111.

⁶⁴ Richard Hennig, *Terrae Incognitae*, segunda ed., 1956, IV, pp. 44 y ss.

⁶⁵ Naturalmente “estilo europeo” si es un historiador quien lo contempla. Para un viajero europeo, el alemán Salomon Schweigger, que ha cruzado Turquía en 1577 (*Eine neue Reissbeschreibung auss Teutschland nach Konstantinopel und Jerusalem*, 4^a ed.,

Núremberg, 1639) la verdad sería lo contrario: “El hábito de llevar vida nómada, que es uno de los rasgos distintivos de los pueblos asiáticos, es aún característico de los turcos actuales”, citado por Ivan Sakazof, *Bulgarische Wirtschaftsgeschichte*, Berlín-Leipzig, 1929, p. 206.

⁶⁶ Así lo explica, con su estilo brillante y original, el breve ensayo de W. E. D. Allen, *Problems of Turkish Power in the Sixteenth Century*, Londres, 1963.

⁶⁷ Gonzalo Menéndez Pidal, *Los caminos en la historia de España*, Madrid, 1951, p. 85. Sobre la ruta Málaga-Sevilla, por ejemplo, Théodore de Mayerne Turquet, *Sommaire description de la France, Allemagne, Italie et Espagne*, 1629, p. 309.

⁶⁸ Las hermosas páginas de Jean Brunhes sobre la riqueza forestal del norte de Europa y la región deforestada del sur. *Géogr. Hum.*, 4ª ed., p. 51.

⁶⁹ Dantiscus al rey de Polonia, Londres, 12 de octubre 1522, Biblioteca Czartoriski, 19, ff 33-34.

⁷⁰ L. Paris, *Négotiations... relatives au règne de François II*, 1841, p. 187.

⁷¹ Friedrich Wielandt, *Die Bierbrauerei in Constanz*, 1936. El primer cervecero, Jacob Wuederfranck, procedía de Budwitz.

⁷² Una copla popular de aquel tiempo (George Macaulay Trevelyan, *History of England*, Londres, 1943, p. 287, n. 1) dice:

*Hops, Reformation, bays and beer
Came into England all in one year.*

⁷³ *La très joyeuse et très plaisante Histoire composée par le Loyal Serviteur des faits, gestes, triomphes... du bon chevalier sans paour et sans reprouche Le gentil seigneur de Bayart*, publicado por J. C. Buchon, Col. “Le Phantéon littéraire”, 1886, p. 106.

⁷⁴ Don Antonio de Beatis, *Voyage du Cardinal d'Aragon (1517-1518)*, traducido del italiano por M. Havard de la Montagne, París, 1913, p. 74.

⁷⁵ A. d. S. Mantua, Serie E., Francia 637, el deán de Bayeux al marqués de Mantua, Bayeux, 16 de abril de 1529: *che a dir il vero li vescovi di qui son havuti in maggior reverentia che in Italia*.

⁷⁶ Las copias de la correspondencia de Marco Ottobon forman un registro. *Dispacci scritti al Senato dal Secretario Marco Ottobon da Danzica delli 15 novembre 1590 sino 7 settembre 1591*. A. d. S. Venecia, Secreta Archivi Propri, Polonia. El registro no está foliado. Las cartas a las que nos referimos aquí: 13 y 22 de diciembre de 1590.

⁷⁷ R. Hakluyt, *op cit.*, I, p. 402. Paolo Lamberti al embajador de Venecia en París; Ruán, 11 de agosto de 1571, *C. S. P.*, pp. 473-474: Moscú incendiado, 150 000 personas muertas, entre ellas mercaderes flamencos, ingleses, alemanes e italianos que allí residían. La toma de Moscú hizo impracticable durante muchos años el comercio de Narva, en el cual se empleaban, por cuenta de Lamberti, embarcaciones fletadas en Dieppe. Karl Stählin, *Geschichte Russlands von den Anfängen bis zur Gegenwart*, 1923, t. I, pp. 282-283, explica las cifras inverosímiles de víctimas que se han dado (800 000 muertos, 130 000 prisioneros).

⁷⁸ Aún en la época de J. B. Tavernier, *Voyages*, I, p. 310, esas incursiones las

llevaban a cabo puñados de jinetes. “He indicado[...] que yendo de París a Constantinopla, me encontré entre Buda y Belgrado con dos bandas de esos tártaros, una compuesta por sesenta jinetes y la otra por ochenta...”. Sobre el papel representado por estas “tropas irregulares” del ejército turco, J. Szekefu, *État et Nation*, París, 1945, pp. 156-157. Sus terribles invasiónes. Viven por donde pasan, con mujeres, niños y rebaños. La cronología de sus hazañas era seguida muy de cerca en Venecia (A. d. S. Venecia, *Annali di Venezia*, 9 de octubre de 1571, 7 de marzo de 1595; Marciana 7299, 15 de abril de 1584; 5837 C II. 8, 11 de enero de 1597; Museo Correr Cicogna 1993, f. 135, 23 de julio de 1602. etc.); en Polonia, Museo Czartoryski, 2242, f. 256, 1571; Johann Georg Tochtermann, “Dic Tartaren in Polen, ein anthropogeographischer Entwurf”, en *Pet. Mitt*, 1939. Todo ataque de los tártaros contra Polonia provoca vivas reacciones, así en 1522, *Acta Tomiciana*, VI, p. 121; y en 1650, *Recueil des Gazettes, nouvelles ordinaires et extraordinaires*, por Théophraste Renaudot, pp. 25 a 36.

⁷⁹ Barón de Tott, *Mémoires*, II, p. 29.

⁸⁰ G. Botero, *Relaz. univ.*, II, pp. 39-40. W. Platzhoff, *op. cit.*, p. 32, ve demasiado a los tártaros como un Estado-tapón, inerte entre los rusos y los turcos. Sobre los carros de los tártaros, sus jinetes miserables, y sobre los innumerables jinetes rusos capaces de servirse del arcabuz, E. Albèri, *Relazioni*, III, II, 1576, p. 205.

⁸¹ G. Botero, *op. cit.*, II, p. 34. Ver, a este respecto, los importantes textos publicados por V. Lamansky, *op. cit.*, pp. 380, 381, n. 1, 382, 383.

⁸² G. Botero, *op. cit.*, II, p. 34.

⁸³ Museo Correr, 1993, 11 de septiembre de 1602.

⁸⁴ L. Beutin, en *Vierteljahrsschrift für S.u.W. Geschichte*, 1935, p. 83, a propósito del libro de Axel Nielsen, *Dänische wirtschaftsgeschichte*, 1933.

⁸⁵ P. Herre, *Europäische Politik in cyprischen Krieg*, 1902, p. 152.

⁸⁶ A. Brückner, *Russische Literaturgeschichte*, 1909, I, p. 51.

⁸⁷ Walter Kirchner, *The rise of the Baltic Question*, 1954, pp. 70-73.

⁸⁸ R. Hakluyt, *op. cit.*, I, pp. 237-238.

⁸⁹ Carlos IX a la villa de Danzig, Blois, 16 de octubre de 1571. Archivos de Danzig, 300.53630.

⁹⁰ J. Janssen, *Geschichte des deutschen Volkes, seit dem Ausgang des Mittelalters*, 1885, p. 313, n. 1.

⁹¹ J. Von Hammer, *Histoire de l'Empire Ottoman depuis son origine jusqu'à nos jours*, 1835-1839, VI, p. 118: el sultán escribió al zar en 1558 para recomendarle a los mercaderes turcos que iban a Moscú a comprar peletería. R. Hakluyt, *op. cit.*, I, p. 257.

⁹² R. Hakluyt, *op. cit.*, I, p. 364.

⁹³ F. Lot, *Les invasions barbares*, II, 1937, p. 36; W. Platzhoff, *op. cit.*, p. 31, fija en 1552 la toma de Kazán; Werner Philipp, *Ivan Peresnetor und seine Schriften zur Erneuerung des Moskauer Reiches*, 1935; Heinrich von Staden, *Aufzeichnungen über den Moskauer Staat*, public. por F. Epstein, Hamburgo, 1930, capital sobre la

incorporación de las dos ciudades tártaras del Bajo Volga.

⁹⁴ Tal en julio de 1568, R. Hakluyt, *op. cit.*, I, p. 394.

⁹⁵ Detalles útiles en la correspondencia del baile veneciano. Constantinopla, 30 de abril de 1569, 8 de enero de 1570, A. d. S. Venecia, *Annali di Venezia*; ver W. E. D. Allen, *op. cit.*, pp. 26 y ss.

⁹⁶ E. Pommier, “Les Italiens et la découverte de la Moscovie”, en *Mélanges d'Archéologie et d'Historie publiés par l'École Française de Rome*, 1953, p. 267.

⁹⁷ Nicolay (Nicolás de), *Les quatre premiers livres des navigations et pérégrinations orientales*, Lyon, 1568, p. 75, el bajo precio de las pieles en el “Besestan”.

⁹⁸ J. Von Hammer, *op. cit.*, VI, pp. 340-341.

⁹⁹ Una excelente puntualización: I. Lubimenko, *Les relations commerciales et politiques de l'Angleterre avec la Russie avant Pierre le Grand*, 1933, Bibliothèque de l'Éc. des Hautes Études. Un resumen en Karl Stählin, *op. cit.*, I, pp. 279 y ss. *Ibid.*, p. 228, treinta años antes de los ingleses, Génova, con Paolo Centurione, había tratado de cambiar por las rutas rusas, en dirección al Asia, el monopolio geográfico turco del comercio de Levante.

¹⁰⁰ Horst Sablonowski, “Bericht über die soviet-russische Geschichtswissenschaft in den Jahren 1941-1942”, en *Historische Zeitschrift*, 1955, t. 180, p. 142.

¹⁰¹ “Russia and the World Market in the Seventeenth Century. A discussion of the connection between Prices and Trade Routes”, por Arne Öhberc Vadstena, en *Scandinavian Economic History Review*, vol. III, núm. 2, 1955, p. 154.

¹⁰² Jacques Accarias de Serionne, *La richesse de la Hollande*, Londres, 1778, I, p. 31.

¹⁰³ P. J. Charliat, *Trois siècles d'économie maritime française*, París, 1931, p. 19.

¹⁰⁴ W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant au Moyen Âge* (trad. francesa) (1885-1886, reimpresión, 1936), I, pp. 66 y ss.

¹⁰⁵ E. Pommier, art. cit., pp. 253 y ss.

¹⁰⁶ Paul Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII^e siècle*, 1911, p. 396.

¹⁰⁷ A. G. Mankov, *Le mouvement des prix dans l'État russe du XVI^e siècle*, 1957.

¹⁰⁸ B. Porchnev, “Les rapports politiques de l'Europe occidentale et de l'Europe orientale a l'époque de la Guerre de Trente Ans” (*Congrès International des Sciences Historiques. Rapports*, IV, Estocolmo, 1960, p. 142), pone especial énfasis en la paz de Stolbovo, 1617, que consagra el triunfo sueco.

¹⁰⁹ *Recueil des Voyages de l'abbé Prévost. Voyage des ambassadeurs du Holstein*, traducido por Wicquefort, t. II, 1639, pp. 76-77.

¹¹⁰ No he tenido tiempo de utilizar el valioso artículo de M. Malowist, “Die Problematik der sozial-wirtschaftlichen Geschichte Polens vom 15. bis zum 17. Jh.”, en *La Renaissance et la Réformation en Pologne et en Hongrie. Studia Historica*, 53, Budapest, 1963.

¹¹¹ El nombre de la ciudad (la ciudad blanca) es idéntico en rumano (Cetatea

Alba), en eslavo antiguo (Bialograd) y en turco (Aqkerman). Tomada el 7-8 de agosto de 1484 por los turcos. N. Beldiceanu, “La campagne ottomane de 1484, ses préparatifs militaires et sa chronologie”, en *Revue des Études Roumaines*, 1960, pp. 67-77.

¹¹² J. B. Tavernier, *op. cit.*, p. 277.

¹¹³ Museo Czartoryski, Cracovia, 2242, f. 199, Relación de Jean de Monluc, obispo de Valence.

¹¹⁴ Roman Rybarski, *Handel i polityka handlowa Polski w XVI Stulecin*, Poznan, 1928, p. 14.

¹¹⁵ W. Achilles, “Getreide, Preise und Getreidehandelsbeziehungen europäischer Räume im 16, und 17, Jahrhundert”, en *Zeitsch, für Agrargesch, und Agrarsoziologie*, abril de 1959.

¹¹⁶ Cartas de Marco Ottobon, citadas anteriormente, A. d. S. Venecia, Secreta Archivi Propri, Polonia. 2.

¹¹⁷ M. Malowist, “The Economic and Social Development of the Baltic Countries from the 15th to the 17th Centuries”, en *The Economic History Review*, 1959, p. 179, n. 2.

¹¹⁸ M. Malowist, “Les produits des pays de la Baltique dans le commerce international au XVI siècle”, en *Revue du Nord*, abril-junio 1960, p. 179.

¹¹⁹ Domaniewski, “Die Hauptstadt in der Geopolitik Polens”, en *Geopolitik*, mayo 1939, p. 327.

¹²⁰ *Op. cit.*, pp. 246-248.

¹²¹ *Ibid.*, pp. 208, 228.

¹²² La expresión es de Anthony Sherley (1622), X. A. Flores, *op. cit.*, p. 80.

¹²³ Archivos de Cracovia, Senatu Consulta (1538-1643), 1213, f. 3, 17 de diciembre de 1540.

¹²⁴ I. N. Angelescu, *Histoire économique des Roumains*, I, 1919, p. 311.

¹²⁵ *Ibid.*, pp. 300-301.

¹²⁶ *Ibid.*, p. 317.

¹²⁷ *Idem.*

¹²⁸ R. Rybarski, *op. cit.*, pp. 62-64.

¹²⁹ X. A. Flores, *op. cit.*, p. 81 (1622).

¹³⁰ R. Rybarski, *op. cit.*, p. 286.

¹³¹ Archivos de Cracovia, 437, ff. 69-70, 1538. Feria sexta vigilia Thomae Apostoli. Ver igualmente, 437, f. 86, 1539, Feria sexta die S. Antonii.

¹³² R. Rybarski, *op. cit.*, p. 153.

¹³³ *Idem.*

¹³⁴ Émile Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers, fin du XV^e-XVI^e siècle*, I, 1961, p. 187. Sobre esta firma comercial ver también K. Heeringa,

Bronnen tot Geschiedenis levantschen Handel, S'Gravenhage, 1917, I, 1, núm. 35, y Alberto Tenenti, *Naufraiges, corsaires et assurances maritimes à Venise (1592-1609)*, 1959, p. 560.

¹³⁵ Archivos de Cracovia, 447, ff. 22-23, 1575, Feria quinta post festum S. Jacobi.

¹³⁶ I. N. Angelescu, *op. cit.*, pp. 326 y ss.

¹³⁷ Tommaso Alberti, *Viaggio a Constantinopoli, 1609-1621*, Bologna, 1889.

¹³⁸ R. Rybarski, *op. cit.*, pp. 197 y 323.

¹³⁹ A. d. S. Venecia, Senato Terra, 40, 13 de junio de 1564.

¹⁴⁰ Jan Ptasnik, *Gli Italiani a Cracovia dal XVI secolo al XVIII*, Roma, 1909.

¹⁴¹ A. de Cracovia, 151, 24 de diciembre de 1533.

¹⁴² R. Rybarski, *op. cit.*, p. 180.

¹⁴³ *Relazione di Polonia*, de Paolo Emilio Giovanni (1565), en *Scriptores Rerum Polonicarum. Analecta Romana*, 15, p. 196.

¹⁴⁴ Hermann Kellenbenz, “Le déclin de Venise et les relations de Venise avec les marchés au Nord des Alpes”, en *Decadenza economica veneziana nel secolo XVII*, 1961 (Fondazione Giorgio Cini), p. 156.

¹⁴⁵ Archivos de Cracovia, Ital., 382.

¹⁴⁶ S. Goldenberg, “Italianos y ragusinos en la vida económica de la Transilvania del siglo XVI” (en rumano), en *Revista de Istorie*, 1963, núm. 3.

¹⁴⁷ X. A. Flores, *Le “Peso político de todo el mundo” d’Anthony Sherley*, p. 79.

¹⁴⁸ *Ibid.*, p. 81.

¹⁴⁹ Marco Ottobon al dux de Venecia, Thorun, 12 enero de 1591, y Danzig, 1 de febrero de 1591, A. d. S. Venecia, Secreta Archivi Propri, Polonia, 2.

¹⁵⁰ El mismo remitente al mismo destinatario, Danzig, 1º de febrero de 1591, *idem*.

¹⁵¹ “Karte der alten Handelstrassen in Deutschland”, en *Petermann’s Mitteilungen*, 1906.

¹⁵² La mejor guía para las referencias bibliográficas es Hermann Kellenbenz, art. cit., vol. I, n. 144 de este capítulo.

¹⁵³ A. d. S. Venecia, *Cinque Savii*, 142, ff. 6 y 6 v., 28 de agosto de 1607. Alberto Tenenti, *Naufraiges, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609*, 1959, indica dos barcos venecianos que van a Suecia, en 1591 y 1595, pp. 23 y 159. Giuseppe Gabrielli, “Un medico svedese viaggiatore e osservatore in Italia nel secolo XVII”, en *Rendiconti della R. Accademia dei Lincei*, 7-12 noviembre 1938.

¹⁵⁴ B. de Mendoza a Felipe II, 10 de mayo de 1559, *CODOIN*, XCI, pp. 356, 364.

¹⁵⁵ J. A. van Houtte, “Les avvisi du fonds Urbinat...”, en *Bulletin de la Commission Royale d’Histoire*, LXXXIX, p. 388, 24 de septiembre de 1569.

¹⁵⁶ Feria a Felipe II, 10 de mayo de 1559, *CODOIN*, LXXXVII, p. 184: 90 000 piezas de paño inglés trae a Amberes la “flota de paños”.

- 157 Johannes Dantiscus al rey Segismundo, Amberes, 18 de septiembre de 1522, Museo Czartoryski, 274, núm. 16.
- 158 Ref. ind. vol. I, n. 76 de este capítulo.
- 159 Jean-François Bergier, *Les foires de Genève et l'économie internationale de la Renaissance*, 1963, p. 17.
- 160 J.-F. Bergier, *op. cit.*, p. 31.
- 161 Marciana 5838, C II. 8. f. 37. Relación de Francesco Caldugno, 1598.
- 162 Aloys Schulte, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien*, I, 1900, pp. 37 y ss.
- 163 J.-F. Bergier, *op. cit.*, p. 131.
- 164 Marco Dandolo al dux, Lyon, 12 de diciembre de 1540; B. N., Ital. 1715, f. 11, copia.
- 165 “Voyage de Jérôme Lippomano”, en Collection de documents inédits sur l'histoire de France, *Relations des ambassadeurs vénitiens*, compilada por N. Tommaseo, 1838, t. II, 274-275.
- 166 Ver vol. I, n. 162 de este capítulo.
- 167 Marc Brésard, *Les foires de Lyon aux XV^e et XVI^e siècles*, 1914, pp. 44 y 168.
- 168 Hermann Kellenbenz, art. cit., pp. 124-125.
- 169 Wilfrid Brulez, “L'exportation des Pays-Bas vers l'Italie par voie de terre, au milieu du XVI^e siècle”, en *Annales E. S. C.*, 1959, pp. 469-470.
- 170 A. d. S. Venecia, *Cinque Savii*, 21, f. 45, 25 de octubre de 1597.
- 171 Otto Stolz, “Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesen innerhalb des alten Deutschen Reiches”, en *Viertelj. für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 1954, p. 18, n. 40.
- 172 J.-F. Bergier, *op. cit.*, p. 131.
- 173 *Fontego*, forma veneciana de *Fontaco*: del mismo modo, *Todeschi* por *Tedeschi*. El libro clásico de Henry Simonsfeld, *Der Fondaco dei Tedeschi und die deutsch-venetianischen Handelsbeziehungen*, Stuttgart, 1887, 2 vol., se resiente de la mediocridad de los documentos conservados.
- 174 Un pequeño detalle: el 30 de noviembre de 1489 *prudentes mercatores Henricus Focher et fratres* solicitan que la cámara que ocupan *jam diu* y en la que han hecho grandes gastos de instalación se les adjudique definitivamente; como su petición contaba con el beneplácito del Soberano Pontífice y el rey de los Romanos, su deseo fue satisfecho. Estos Focher eran los Fugger. A. d. S. Venecia, Notatorio di Collegio, 14, 1.
- 175 Y no sólo de Venecia y el Véneto, sino de toda la Italia del Norte. Fritz Popelka, “Südfrüchte vom Gardasee nach Graz”, en *Blätter für Heimatkunde*, 1951.
- 176 A. d. S. Venecia, Senato Terra, 88, 16 de agosto de 1583. El documento cita dos posadas alemanas: *il Falcone* en Ferrara e *i Tre Rei* en Milán.
- 177 Henry Simonsfeld, *op. cit.*, II, pp. 263 y ss.; Bandello, *op. cit.*, VII, p. 169.
- 178 R. Rohricht, *Deutsche Pilgerreisen nach dem Heiligen Land*, Berlín, 1880, p. 11.
- 179 Ver vol. I, n. 176 de este capítulo.

- ¹⁸⁰ Citado por H. Kretschmayr, *Geschichte Venedigs*, 1905-1920, II, p. 467.
- ¹⁸¹ E. Hering, *Die Fugger*, 1939, pp. 204-205. En Augsburg, arquitectura veneciana a lo largo de las orillas del Lech, y a orillas del Wertach, fachadas de casas siguiendo el estilo que estaba de moda en Génova.
- ¹⁸² Josef Kulischer, *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit*, 1958, II, p. 251.
- ¹⁸³ Marciana, Ital. VII, 7679, f. 30, 1492.
- ¹⁸⁴ John U. Nef habla incluso de decadencia, art. cit., p. 431, n. 1.
- ¹⁸⁵ *Voyage fait par moy Pierre Lescapier...* Biblioteca de la Facultad de Medicina de Montpellier, Ms. H 385, f. 49 v., vol. I, cap. I, n. 8. Los pasajes omitidos en la edición de Edmond Cleray han sido cuidadosamente reproducidos por Paul I. Cernovodeanu, en *Studii si materiale de Istorie Medie*, IV, Bucarest, 1960.
- ¹⁸⁶ Gunther Franz, *Der Dreissigjährige Krieg und das deutsche Volk*, Jena, 1940, p. 16.
- ¹⁸⁷ Dr. Gehr van Oestendorp al presidente Viglius, Bremen, 30 de enero de 1574, public. por Richard Häpke, *op. cit.*, II, pp. 308-309.
- ¹⁸⁸ Johannes Müller, “Der Umfang und die Haupttrouten des nürnbergischen Handelsgebietes im Mittelalter”, en *Vierteljahr für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte*, núm. 6, 1908, pp. 1-38.
- ¹⁸⁹ J.-F. Bergier, *op. cit.*, p. 155.
- ¹⁹⁰ Wilfrid Brulez, *De Firma della Faille en de internationale Handel van vlaamse Firma's in de 16^e Eeuw*, 1959.
- ¹⁹¹ Estas indicaciones se han tomado de las cartas de Marco Ottobon 1590-1591, ver referencia vol. I, n. 76 de este capítulo. Bartolomeo Viatis se separa de su socio en 1591. Bartolomeo Castello, *mercante conosciutissimo qui (en Viena) e di molto negocio in Ongaria*.
- ¹⁹² Hermann Kellenbenz, art. cit., pp. 131 y ss.
- ¹⁹³ Wilfrid Brulez, *De Firma della Faille*, pp. 53-55, 106-108, 363-365 y en el excelente resumen en francés que cierra el libro, pp. 580-581.
- ¹⁹⁴ Piezas de carisea enviadas a Ragusa por la firma ragusina de los Menze, *per via d'Amburgo in condotta di Lederi*. A. de Ragusa, Diversa de Foris XV, ff. 119 v. y 120, 24 de junio de 1598.
- ¹⁹⁵ Sobre los Cleinhaus y los Lederer, Wilfrid Brulez, *op. cit.*, p. 577 y numerosas referencias en el índice.
- ¹⁹⁶ Wilfrid Brulez, *op. cit.*, p. 467.
- ¹⁹⁷ R. Gascon, *op. cit.*, (no publicado aún), cita unas *Lettres de voiture* enviadas a mercaderes de Lyon.
- ¹⁹⁸ Museo Correr, Cicogna, 1999, Aringhe varie (s. f.). La ruta de Mantua, dice el texto, ha sido utilizada *al tempo de la peste*; se puede referir tanto a la peste de 1629-1630 como a la de 1576. La alternativa no nos sirve para fechar el documento.

199 *Idem*, para Lombardía las mercancías iban en barca hasta Este; para Alemania iban en barca a Porto Gruaro.

200 Josef Kulischer, *op. cit.*, II, p. 377.

201 Wilfrid Brulez, “L’exportation des Pays-Bas vers l’Italie par voie de terre au milieu du XVI^e siècle”, en *Annales E. S. C.* (1959), p. 465.

202 Arnost Klima, “Zur Frage des Übergangs vom Feudalismus zum Kapitalismus in der Industrieproduktion in Mitteleuropa (vom 16. bis 18. Jh.)”, en *Probleme der Ökonomie und Politik in den Beziehungen zwischen Ost-und Westeuropa vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart*, hgg. von Karl Obermann, Berlín, 1960. Este ingreso en la vida moderna se debió, más que a las minas, a la industria textil, pp. 106-107.

203 G. Aubin y Arno Kunze, *Leinenerzeugung und Leinenabsatz im östlichen Mitteldeutschland zur Zeit der Zunftkäufe, Ein Beitrag zur Kolonisation des deutschen Ostens*, Stuttgart, 1940, G. Heitz, *Landliche Leinenproduktion in Sachsen, 1470-1555*, Berlín, 1961.

204 Arnost Klima, art. cit., vol. I, n. 202, y G. Aubin, “Aus der Entstehungsgeschichte der nordböhmischen Textilindustrie”, en *Deutsches Archiv für Landesund Volksforschung*, 1937, pp. 353-357.

205 Hermann Kellenbenz, art. cit., p. 114.

206 A. d. S. Venecia, Senato Mar, 18, f. 35, 8 de julio de 1513.

207 Wilfrid Brulez, *op. cit.*, p. 579.

208 G. Aubin, “Bartolomäus Viatis. Ein nürnbergger Grosskaufmann vor dem Dreissig jährigen Kriege”, en *Viertelj. für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte*, 1940, pp. 145 y ss.

209 R. Fuchs, *Der Bancho publico zu Nürnberg*, Berlín, 1955, 86 p. (*Nürnb. Abb. zu den Wirtschafts-und Sozialwissenschaften*, Heft 6). La fecha de 1621 aparece en J. Savary des Brulons, *Dictionnaire universel de commerce*, V, p. 373.

210 Ver n. 218.

211 Hermann Kellenbenz, art. cit., p. 119.

212 *Idem*.

213 *Idem*.

214 A. d. S. Venecia, *Cinque Savii*, Risposte, 1602-1606, ff. 189 v.-195, 1 de enero [1607].

215 Hermann Kellenbenz, art. cit., p. 135.

216 *Ibid.*, p. 147.

217 *Ibid.*, p. 152; los italianos eran los principales cambistas de Núremberg en 1625, p. 149.

218 *Ibid.*, p. 128.

219 *Ibid.*, pp. 128, 143 y ss.

220 *Ibid.*, p. 144.

221 Josef Janacek, *Historia del comercio de Praga antes de la batalla de la Montaña*

Blanca (en checo), Praga, 1955.

²²² Ernst Kroker, *Handelgeschichte der Stadt Leipzig*, 1926, p. 113, 19-20 de mayo de 1593.

²²³ A. Dietz, *Frankfurter Handelsgeschichte*, t. III, 1921, p. 216.

²²⁴ Haga a los Estados Generales, en Heeringa, *Bronnen tot Geschiedenis levantschen Handel*, I, 1, núm. 251, pp. 532-533.

²²⁵ B. Benedetti, *Intorno alle relazioni commerciali della Repubblica di Venezia e di Norimberga*, Venecia, 1864.

²²⁶ A. d. S. Venecia, *Dispacci*, Inghilterra, 2.

²²⁷ P. J. Blok, *Relazioni veneziane*, 1909; A. d. S. Venecia, *Cinque Savii*, 3, f. 35, 7 de febrero de 1615, se reconoce a Edigio Overz como cónsul de los Países Bajos.

²²⁸ *Ibid.*, 144, f. 74, 30 de abril de 1616.

²²⁹ Génova, 28 de febrero de 1599, Archivos de Gdansk, 300-53/147.

²³⁰ De la colección *Histoire du commerce de Marseille*, vol. III, 1951, editado por Joseph Billioud, pp. 136 y ss.

²³¹ Sobre Lyon, además de Rene Gascon, ver R. Gandilhon, *La politique économique de Louis XI*, 1941, p. 236, y, hacia 1573, Nicolas de Nicolay, *Description générale de la ville de Lyon*. Ed. de 1883.

²³² H. Drouot, *Mayenne et la Bourgogne*, 2 vol., 1937, 1, pp. 3 y 4.

²³³ El canal de Briare, comenzado en 1604.

²³⁴ Émile Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers*, 1961.

²³⁵ Frank Spooner, *L' économie mondiale et les frappes monétaires en France. 1493-1680*, 1956, pp. 275 y ss.

²³⁶ Henri Hauser, "La question des prix et des monnaies en Bourgogne pendant la seconde moitié du XVI^e siècle", en *Annales de Bourgogne*, 1932.

²³⁷ Frank Spooner, *op. cit.*, p. 279.

²³⁸ A. Yrondelle, "Orange, port rhodanien", en *Tablettes d'Avignon et de Provence*, 9-16 de junio de 1928, separata, 1929. La mención del año 1562 procede de los Archivos Comunes de Orange.

²³⁹ El carbón también podía servir a los "caleros", a los herradores y a los fabricantes de armas, Achille Bardon, *L' exploitation du bassin houiller d'Alais sous l'ancien régime*, 1898, pp. 13 y 15. Marsella importaba hierro en barras de Cataluña. A. des Bouches-du-Rhône, *Almirantazgo de Marsella*, B IX, 14. El primer envío indica 300 barras procedentes de Collioure, 2 de mayo de 1609 (el registro no está foliado). Por tanto, una industria del hierro.

²⁴⁰ Según los *portate* de Liorna, A. d. S. Florencia, Mediceo 2080. Ver también Jacob Strieder, "Levantine Handelsfahrten", art. cit., p. 13. Creo que el historiador alemán expresa un contrasentido a propósito de las cariseas.

²⁴¹ E. Le Roy Ladurie, *op. cit.*, p. 125.

²⁴² J. F. Noble de La Lauzière, *Abrégé chronologique de l'histoire d'Arlés*, 1808, pp.

393, 420.

²⁴³ A. des Bouches du-Rhône, Almirantazgo de Marsella, B IX, 198 *ter*.

²⁴⁴ N. de Nicolay, *op cit.*, pp. 164, 175, 188-189.

²⁴⁵ Ver n. 243 de este capítulo.

²⁴⁶ Jacob Strieder, art. cit., *passim*: cf. también el estudio de Karl Ver Hees, en *Vj. f. S. u. W. Gesch.*, 1934, pp. 235-244, sobre las firmas alemanas que operaban en la plaza de Lyon (A. Municipales de Lyon, H. H. 292, núm. 14); en total 73 firmas: 24 de Núremberg, 35 de Augsburgo, seis de Ulm, seis de Estrasburgo, uno de Constanza y uno de Colonia, sin contar, por supuesto, los comercios subsidiarios.

²⁴⁷ Con respecto a los Países Bajos, surge con insistencia, en especial de 1550 a 1580, el gran problema de sus relaciones con el Mediterráneo. Este dilatado problema no se resuelve con el pequeño ejemplo piamontés que hemos citado, aunque sí puede decirse que esclarece uno de sus detalles. En 1575 se concertó un acuerdo entre el duque de Saboya, Emmanuel Filiberto, y el gobierno de los Países Bajos (P. Egidi, *Emmanuele Filiberto*, 1928, II, 127). Se rebajaron a la mitad todos los derechos sobre las mercaderías que se cambiaran y sobre las que estaban en tránsito. En los años precedentes, el duque de Saboya había tratado de airear sus Estados por medio de acuerdos con Ginebra y Valtelina (*ibid.*, p. 127). Al mismo tiempo, se esforzó por medio del español Vitale Sacerdoti, en entablar relaciones con el Levante y las Indias, y con este fin, en entenderse con los turcos. Advirtamos que estas primeras negociaciones se llevaron a cabo en 1572, época en que Venecia (la guerra de la Liga ocurrió entre 1571 y 1573) tenía serias dificultades para comerciar con Levante, y todos se aprovechaban de estas dificultades para sus propios negocios. La tentativa de Emmanuel Filiberto no tuvo éxito entonces, ni ello era posible sin la ayuda de los mercaderes judíos; trató de protegerlos y de atraerlos, pero no pudo vencer en este punto la oposición de Roma y la de España (1574). Lo que no fue óbice para que esto formara parte de una política comercial de largo alcance, y de la idea, como lo anota Pietro Egidi, de hacer derivar hacia Piamonte y hacia Niza una parte de las grandes corrientes transcontinentales que, por Francia o por Milán, bordeaban el Estado saboyano (*ibid.*, 127).

²⁴⁸ Ver Segunda Parte, cap. VI.

²⁴⁹ A. Brun, *Recherches historiques sur l'introduction du français dans les provinces du Midi*, 1923, cf. el informe de Lucien Febvre, en *Rev. de Synthè*, 1924.

²⁵⁰ Edmond Bonnaffé, *Voyages et voyageurs de la Renaissance*, 1895, p. 92 (1577).

²⁵¹ Yves Renouard, "Les relations économiques franco-italiennes à la fin du Moyen Âge", en *Cooperazione intellettuale*, septiembre-diciembre de 1936, pp. 53-75.

²⁵² H. Kretschmayr, *op. cit.*, II, p. 378.

²⁵³ Brantôme, *Mémoires*, ed. Mérimée, XII, p. 263.

²⁵⁴ Gonzague Truc, *Léon X et son siècle*, 1941, p. 127.

²⁵⁵ Cf. las excelentes observaciones de Marc Bloch sobre las antiguas ciudades del sur y las nuevas ciudades del norte, en *Revue historique*, 1931, p. 133.

- ²⁵⁶ D. A. Farnie, “The commercial Empire of the Atlantic, 1607-1783”, en *The Economic History Review*, núm. 2, XV, 1962 pp. 205-206.
- ²⁵⁷ Pierre Chaunu, *Séville et l’Atlantique*, 1959, 3 vol.
- ²⁵⁸ Frédéric Mauro, *Le Portugal et l’Atlantique au XVII^e siècle, 1570-1670*, 1960.
- ²⁵⁹ Laurent Vital, *Premier voyage de Charles Quint en Espagne*, 1881, pp. 279-283.
- ²⁶⁰ Ver vol. II, pp. 400 y ss.
- ²⁶¹ Museo Czartoryski, Cracovia, 35, f. 35, f. 55, Valladolid, 4 de enero de 1523.
- ²⁶² Robert Ricard, en *Bulletin Hispanique*, 1949, p. 79.
- ²⁶³ Charles Verlinden, “Les origines coloniales de la civilisation atlantique. Antécédents et types de structures”, en *Cahiers Internationaux d’Histoire*, 1953. Este artículo resume los demás artículos del mismo autor, p. 382, n. 4.
- ²⁶⁴ Ver vol. I, p. 386.
- ²⁶⁵ Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles). Introduction méthodologique et indices d’activité*, 1960.
- ²⁶⁶ C. R. Boxer, *The great Ship from Amacon*, Lisboa, 1959.
- ²⁶⁷ Alice Piffer Canabrava, *O commercio portugues no Rio da Prata, 1580-1640*, São Paulo, 1944.
- ²⁶⁸ De acuerdo con las conclusiones preliminares del trabajo todavía inédito de Marie Helmer sobre los seguros marítimos de Burgos.
- ²⁶⁹ Renée Doehaerd, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l’Outremont*, Bruselas-Roma, 1941, I, p. 89.
- ²⁷⁰ G. De Reparaz (hijo), *La época de los grandes descubrimientos españoles y portuguesas*, 1931, p. 90.
- ²⁷¹ A partir de 1549, A. Ballesteros. *Historia de España y su influencia en la historia universal*. 1927, IV, 2, p. 180.
- ²⁷² Ver vol. I, pp. 637 y ss.
- ²⁷³ CODDIN, LV, pp. 7-8.
- ²⁷⁴ André-E. Sayous, “Le rôle des Génois lors des premiers mouvements réguliers d’affaires entre l’Espagne et le Nouveau Monde”, en *C. R. de l’Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 1930.
- ²⁷⁵ Ver *infra*, pp. 503, 667, y ss.
- ²⁷⁶ Huguette y Pierre Chaunu, *op. cit.*, V, pp. 169 y 170, nn. 10, 11 y 12.
- ²⁷⁷ R. Ballesteros, *Historia de España y su influencia en la historia universal*, 1926, t. IV, p. 169.
- ²⁷⁸ *Ibid.*, p. 200.
- ²⁷⁹ George Macaulay Trevelyan, *History of England, op. cit.*, p. 361.
- ²⁸⁰ L. Stone, “Anatomy of Elisabethan Aristocracy”, en *The Economic History Review*, 1948, p. 17.
- ²⁸¹ Contarini al dux, Valladolid, 24 de noviembre de 1602.

²⁸² Domenico Sella, *op. cit.*, p. 10, n. 5.

- ¹ Paul Valéry, “Réflexions sur l’acier”, en *Acier*, 1938, núm. 1.
- ² Emmanuel de Martonne, *Géographie Universelle*, t. VI, I, 1942, p. 317: “...no es el aliento del Mediterráneo el que da su cielo a la Provenza”.
- ³ *Voyage d’Égypte*, 1935, p. 43.
- ⁴ *Un été au Sahara*, 1908, p. 3.
- ⁵ Baldinucci, *Giornale di ricordi*, 24 de enero de 1651, Marciana, Ital., VI, XCIV.
- ⁶ *Recueil des Gazettes*, año 1650, p. 1557, Nápoles, 2 de noviembre de 1650.
- ⁷ A. d. S. Venecia, Cronaca veneta, Brera 51, 10 de noviembre de 1443.
- ⁸ Marciana, Cronaca savina, f. 372, 18 de diciembre de 1600; durante las Navidades de 1598 hay también un periodo similar de lluvias continuas (*per tre mesi continui*), *ibid.*, ff. 371 y 371 v.
- ⁹ Pedro Mártir, *op. cit.*, p. 53, n.
- ¹⁰ *Annuaire du monde musulman*, 1925, p. 8.
- ¹¹ E. De Martonne, *op. cit.*, p. 296.
- ¹² Ernest Lavisse, “Sur les galères du Roi”, en *Revue de Paris*, noviembre de 1897.
- ¹³ *Vue générale de la Méditerranée*, 1943, pp. 64-65.
- ¹⁴ Léo Larguier, “Le Gard et les Basses Cévennes”, en *Maisons et villages de France*, *op. cit.*, I, 1943.
- ¹⁵ *Op. cit.*, p. 183. Sobre la región de Volterra, Paul Bourget, *Sensations d’Italie*, 1902, p. 5.
- ¹⁶ Conde de Rochechouart, *Souvenirs sur la Révolution, l’Empire et la Restauration*, 1889, p. 110: viñas de Madera y de España, aclimatadas en Crimea.
- ¹⁷ Jules Sion, *La France médit.*, 1929, p. 77.
- ¹⁸ J. y J. Tharaud, *Marrakech ou les seigneurs de l’Atlas*, 1929, p. 135.
- ¹⁹ A. Siegfried, *op. cit.*, pp. 148, 326.
- ²⁰ Belon du Mans, *op. cit.*, p. 131.
- ²¹ A. d. S. Nápoles, Sommaria Consultationum, 2 f. 223, 2 de octubre de 1567. Durante los años precedentes el reino de Nápoles había producido, unos años con otros: *vini latini*, 23 667 *busti*; *vini grecchi*, *dulci et Mangiaguera*, 2 319 *busti*.
- ²² “La analogía de los climas... favorece la infiltración, guía la habituación”, P. Vidal de la Blache, *op. cit.*, p. 113.
- ²³ A. Radet, *Alexandre le Grand*, 1931, p. 139.
- ²⁴ Alonso Vázquez, *Los sucesos de Flandes...*, extractos publicados por L. P. Gachard, *Les Bibliothèques de Madrid...*, Bruselas, 1875, pp. 459 y ss., cit. por L. Pfandl, *Jeanne la Folle*, trad. franc. de R. de Liedekerke, 1938, p. 48. Relacionar el problema con estas observaciones de Max Sorre, *Les Fondements biologiques de la géographie humaine*, 1943, p. 268, “una de las particularidades de los pueblos que vivían en la periferia del mundo mediterráneo que más asombraba a los antiguos era el uso de la manteca de vaca; los consumidores de aceite de oliva se escandalizan ante esto.

Aun un italiano, como Plinio, manifiesta este sentimiento, sin pararse a pensar que, después de todo, el uso del aceite de oliva no era tan viejo en Italia”.

²⁵ Antonio de Beatis, *Itinerario de Monsignor il cardinale de Aragona... incominciato nel anno 1517...* ed. por L. Pastor, Friburgo en Brisgovia, 1905, p. 121. Comida cuando menos *corrompedora dos estômagos*, dice un portugués, L. Mendes de Vasconcellos, *Do sitio de Lisboa, Lisboa*, 1608, p. 113. Esto se refiere a *las nações do Norte e em parte de França e Lombardia*.

²⁶ El deán de Bayeux al marqués de Mantua, A. d. S. Mantua, Gonzaga, Francia, serie E, f. 637, 1 de junio de 1529.

²⁷ François Chevalier, “Les cargaisons des flottes de la Nouvelle Espagne vers 1600”, en *Revista de Indias*, 1943.

²⁸ P. Vidal de la Blache, *op. cit.*, p. 114; Bonjean, en *Cahiers du Sud*, mayo de 1943, pp. 329-330.

²⁹ En O. Benndorf, *op. cit.*, p. 62. Colette, *La Naissance du Jour*, 1941, pp. 8-9.

³⁰ Cuatro metros cada año en el golfo de Cattaro.

³¹ Ver el artículo de Schmidthüser, “Vegetationskunde Süd-Frankreichs und Ost-Spaniens”, en *G. Z.*, 1934, pp. 409-422. Sobre la deforestación, ver H. Von Trotha Treyden, “Die Entwaldung der Mittelmeerländer”, en *Pet. Mitt.*, 1916, y su bibliografía.

³² La afirmación es de Woiekof, cit. por Jean Brunhes, *Géographie humaine*, 4ª ed., p. 133.

³³ G. Botero, *op. cit.*, I, p. 10.

³⁴ André Siegfried, *op. cit.*, pp. 84-85; Jean Brunhes, *op. cit.*, p. 261.

³⁵ “Die Verbreitung der künstlichen Feldbewässerung”, en *Pet. Mitt.*, 1932.

³⁶ Max Sorre, *Les fondements...*, *op. cit.*, p. 146.

³⁷ *Itinéraire de Paris à Jérusalem*, 1811, p. 120.

³⁸ *Géogr. hum.*, 4ª ed., p. 51, n. 1.

³⁹ También en Constantinopla, Robert Mantran, *Istanbul dans la seconde moitié du XVII^e siècle. Essai d'histoire institutionnelle, économique et sociale*, 1962, p. 29.

⁴⁰ *Biblioteca de Autores Españoles* (B.A.E.), XIII, p. 93.

⁴¹ *Le quart livre du noble Pantagruel*, ed. Garnier, II, c. XI, p. 58.

⁴² Carta de Pierre Gourou, 27 de junio de 1949.

⁴³ E. Le Roy Ladurie, *op. cit.*, pp. 118-119.

⁴⁴ B. Bennassar, “L'alimentation d'une ville espagnole au XVI^e siècle. Quelques données sur les approvisionnements et la consommation de Valladolid”, en *Annales E. S. C.*, 1961, p. 733.

⁴⁵ Dantiscus al rey de Polonia, Valladolid, 4 de enero de 1523, *Biblioteca Czartoryski*, núm. 36, f. 55.

⁴⁶ E. Le Roy Ladurie, *op. cit.*, p. 181.

⁴⁷ Barthélemy Joly, *Voyage en Espagne*, p. 9.

⁴⁸ E. Le Roy Ladurie, *op. cit.*, p. 78.

⁴⁹ *Ibid.*, p. 80.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 79.

⁵¹ *Lettres...*, pp. 161-162.

⁵² G. Botero, *op. cit.*, II, p. 124.

⁵³ Requerido por Felipe II para proveer de víveres de boca a los soldados españoles y alemanes en viaje de Italia a España, el gran duque de Toscana prefirió reservar la carne salada, de la que no había suficiente cantidad para los alemanes. Los españoles habían llegado los primeros, pero sin poner el grito en el cielo, se contentaron con arroz y galleta. Felipe Ruiz Martín, introducción a *Lettres envoyées de Florence a Simón Ruiz*, obra en prensa.

⁵⁴ *Voyage a Constantinople*, 1853, p. 97.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 112.

⁵⁶ *Journal de voyage en Italie*, Colección "Hier", 1932, t. III, p. 242.

⁵⁷ *Op. cit.*, III, p. 409.

⁵⁸ *Ibid.*, IV, pp. 233, 340, VI, pp. 400-401. Excepto en el norte de Italia.

⁵⁹ Mateo Alemán, *Vida del pícaro Guzmán de Alfarache*, I, Primera Parte, 3, p. 45.

⁶⁰ *Ibid.*, Segunda Parte, 2, p. 163.

⁶¹ Bory de Saint-Vincent, *Guide du voyageur en Espagne*, p. 281, cit. por Ch. Weiss, *L'Espagne depuis Philippe II*, 1844, t. II, p. 74.

⁶² Max Sorre, *op. cit.*, p. 267.

⁶³ *Op. cit.*, p. 317 v.

⁶⁴ Ch. Parain, *La Méditerranée, les hommes et leurs travaux*, 1936, p. 130.

⁶⁵ Alonso de Herrera, *op. cit.*, ed. 1645, p. 10 v. (especialmente cierto en cuanto a la cebada).

⁶⁶ A. d. S. Venecia, 22 de enero de 1574, Capi del Co. dei X, Lettere, Ba. 286, ff. 8 y 9.

⁶⁷ G. Botero, *Dell'Isole*, p. 72.

⁶⁸ G. Vivoli, A. d. Liorna, 1842-1846, III, p. 18, invasión de langosta en Toscana (1541); en Verona, agosto de 1542 y junio de 1553, Ludovico Moscardo, *Historia de Verona*, Verona, 1668, pp. 412 y 417; en Hungría, Tebaldo Tebaldi al duque de Módena, Venecia, 21 de agosto de 1543, A. d. S. Módena; en Egipto, 1544 y 1572, Museo Correr. D. delle Rose, 46, f. 181; en Chipre, 13 de septiembre de 1550, A. d. S. Venecia, Senato Mar, 31, ff. 42 v. a 43 v.; en Camarga, 1614, J. F. Noble de La Lauzière, *op. cit.*, p. 446.

⁶⁹ *CODOIN*, XXVII, pp. 191-192.

⁷⁰ *Ibid.*, pp. 194-195.

⁷¹ Andrea Navagero, *Il viaggio fatto in Spagna...*, Venecia, 1563, pp. 27-28.

- ⁷² G. Botero, *op. cit.*, I, I, p. 40; Marco Foscarelli, *Relazione di Firenze*, 1527; E. Albèri, *op. cit.*, II, I, p. 25.
- ⁷³ Jean Servier, *Les portes de l'année*, 1962, p. 13.
- ⁷⁴ A. d. S. Venecia, Senato Mar. 18, f. 45 v.; 23, f. 97; 31, f. 126.
- ⁷⁵ *Ibid.*, 4, f. 26, 12 de diciembre de 1450.
- ⁷⁶ Thomas Platter, *op. cit.*, p. 33, en enero de 1593.
- ⁷⁷ Galiani, *Cronaca di Bologna*, Marciana, 6114, CIII, 5.
- ⁷⁸ Giovanni Baldinucci, *Quaderno di ricordi*, Marciana, VI-XCIV.
- ⁷⁹ “El invierno seguía siendo la estación temida durante la cual lo más importante era conseguir sobrevivir.” M. Le Lannou, *op. cit.*, p. 52.
- ⁸⁰ Ver el clásico pasaje de Taine, *La philosophie de L'Art*, 20ª ed., II, p. 121.
- ⁸¹ 8ª Jornada, relato VI.
- ⁸² Jean Servier, *op. cit.*, pp. 287 y ss.
- ⁸³ P. Arqué, *Géographie des Pyrénées françaises*, p. 43.
- ⁸⁴ *Voyage en Italie*, pp. 227-237.
- ⁸⁵ E. Charrière, *Négociations de la France dans le Levant*, III, p. 713.
- ⁸⁶ *Le Journal et les lettres de Gédoyon “le Turc”*, ed. por Boppe, París, 1909, pp. 37 y 38, “... y me dejó solo en el bosque lleno de osos, de lobos y de otras bestias salvajes, como lo demostraban suficientemente sus frescas huellas”.
- ⁸⁷ *Description de l'Afrique, tierce partie du monde*, pp. 33-34.
- ⁸⁸ *Op. cit.*, I, XVI, p. 360.
- ⁸⁹ Museo Correr, Donà delle Rose, 23, f. 449 v.
- ⁹⁰ Stendhal, *Promenades...*, ed. Le Divan, 1932, II, p. 258.
- ⁹¹ G. Mercatti, *Storia cronologica...*, II, p. 790.
- ⁹² G. de Silva a Felipe II; Venecia, 2 de enero de 1573, Sim. Eo. 1332, el Bósforo se helaba en tiempos del emperador “Copronimo”, Constantino V, 718-775, G. Botero, *op. cit.*, p. 105.
- ⁹³ Mario al cardenal de Como, Elves, 19 de febrero de 1581, A. Vaticanos, Spagna 26, orig. f. 124.
- ⁹⁴ A. d. Ragusa, *Lettere di Levante*, 38, f. 27 v.
- ⁹⁵ A. Boué, *La Turquie d'Europe*, 1840, IV, p. 460.
- ⁹⁶ J. M. Pardessus, *Collection de lois maritimes*, I, pp. 73, 179, referencia a Plinio, *Hist. nat.*, II, 47. Robert de Smet, *Les assurances maritimes*, 1934, p. VI. A. Schaube, *Handelsgeschichte...*, 1906, pp. 152-154. Walter Ashburner, *The Rhodian Sea Law*, Oxford, 1909; CXLVIII. E. de Saint-Denis, “Mare clausum”, en *R. E. L.*, 1947.
- ⁹⁷ *Actus Apostolorum*, XXVII, 12.
- ⁹⁸ *Ibid.*, XXVII, 13.
- ⁹⁹ J. M. Pardessus, *Collection de lois maritimes*, IV, 1837, p. 578.

- ¹⁰⁰ *Ibid.*, VI, p. 46.
- ¹⁰¹ *Ibid.*, V, p. 179.
- ¹⁰² Jean Chardin, *Journal du voyage en Perse*, 1686, I, pp. 110-111. Victor Bérard, *Les Navigations d'Ulysse*, II, *Pénélope et les Barons des îles*, 1930, p. 33, n. 1. "Es curioso que los musulmanes hayan adoptado para las épocas de pago sistemas de arrendamiento que estaban en uso entre los cristianos desde la época del Imperio griego; es decir, para el día de San Jorge, 5 de mayo, y para San Demetrio, 23 de octubre". A. Boué, *op. cit.*, III, p. 120.
- ¹⁰³ J. M. Pardessus, *op. cit.*, V, pp. 71-72, ley del 8 de junio de 1569.
- ¹⁰⁴ *Ibid.*, V, p. 81, ley del 18 de junio de 1598.
- ¹⁰⁵ S. Razzi, *La storia di Raugia*, p. 121.
- ¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 141.
- ¹⁰⁷ *Ibid.*, p. 156.
- ¹⁰⁸ *Idem.*
- ¹⁰⁹ *Ibid.*, pp. 169-170.
- ¹¹⁰ Avisos de Constantinopla, 17, 18, 20 octubre 1575, Sim. Eo. 1334.
- ¹¹¹ M. Alemán, *op. cit.*, II, Segunda Parte, IX, p. 219.
- ¹¹² Conde de Rochecouart, *Mémoires*, *op. cit.*, pp. 75, 103.
- ¹¹³ *Itinéraire...*, p. 157.
- ¹¹⁴ P. Diego de Haedo, *Topographia...*, Valladolid, 1612, p. 174.
- ¹¹⁵ *Ibid.*, p. 230.
- ¹¹⁶ Sim. Eo. 1051, f. 131.
- ¹¹⁷ Sim. Eo. 1054, f. 20, el mismo caso a propósito de un viaje a La Goleta, virrey de Nápoles a S. M., Nápoles, 24 de enero de 1562, Sim. Eo. 1052, f. 12.
- ¹¹⁸ P. Dan, *Histoire de Barbarie*, 1637, segunda edición, p. 307. Victor Bérard, *op. cit.*, p. 34, n. 1.
- ¹¹⁹ Paul Achard, *La vie extraordinaire des frères Barberousse*, 1939, p. 231.
- ¹²⁰ Cor. Mor. al Rey, Roma, 8 de enero de 1554, *Corpo Diplomatico Portuguez*, VII, pp. 298-299.
- ¹²¹ Fourquevaux a Carlos IX, Córdoba, abril de 1570, C. Douais, *op. cit.*, II, p. 214.
- ¹²² Cesáreo Fernández Duro, *La Armada española desde la unión de Castilla y Aragón*, 1895-1903, II, p. 104. ¿Se confunde con 1567?
- ¹²³ P. Verdugo a Felipe II, Málaga, 19 de marzo de 1567, Sim. Eo., 149, ff. 277-278.
- ¹²⁴ Franco de Eraso a Felipe II, 16 de mayo de 1564, Sim. Eo. 1446, f. 131.
- ¹²⁵ Contarini al dux, Valladolid, 11 de enero de 1603, A. d. S. Venecia.
- ¹²⁶ *Mémoires de Guillaume et Martin du Bellay*, ed. por V. L. Bourrilly y F. Vindry para la "Société de l'Histoire de France", t. I, 1908, p. 39.

- ¹²⁷ *Histoire de l'Empire Ottoman* (se da por error la fecha de 30 de noviembre), VII, pp. 268-269.
- ¹²⁸ *Op. cit.*, II, pp. 81-82.
- ¹²⁹ El ejemplo, bastante bueno, de la guerra de Molinella, en *Laurent le Magnifique*, pp. 169-170.
- ¹³⁰ A. N., K 1674, orig.
- ¹³¹ Innsbrück, 8 de enero de 1552, *Nuntiaturberichte aus Deutschland*, I, XII, p. 140.
- ¹³² Ver infra, II, pp. 495 y ss.
- ¹³³ A. Ballesteros, *op. cit.*, IV, 1, p. 200.
- ¹³⁴ *Ibid.*, p. 201.
- ¹³⁵ Belon du Mans, *op. cit.*, p. 101 v., “desde que se ve que blanquean los campos y las praderas y principalmente las cigüeñas”.
- ¹³⁶ Sim. Eo. 1061, f. 133.
- ¹³⁷ El invierno: miseria de Aragón, C. Douais, *op. cit.*, III, p. 36, 13 de febrero de 1567.
- ¹³⁸ G. Botero, *op. cit.*, I, p. 10, “...che il Re Ferdinando diceva d'estate bisognava dimorare in Siviglia come d'inverno a Burgos, che è freddissima città ma con mirabili ripari contra il fredo...”.
- ¹³⁹ León el Africano, *op. cit.*, p. 37.
- ¹⁴⁰ Joan Nistor, *Handel und Wandel in der Moldau bis zum Ende des XVI Jahrhunderts*, 1912, p. 9.
- ¹⁴¹ J. Sauvaget, *Alep. Essai sur les origines d'une grande ville syrienne, des origines au milieu du XIX siècle*, 1941, p. 14.
- ¹⁴² Jesús García Fernández, *Aspectos del paisaje agrario de Castilla la Vieja*, Valladolid, 1963, p. 25.
- ¹⁴³ M. Bandello, *op. cit.*, I, p. 279 y *passim*.
- ¹⁴⁴ R. Carande, *Carlos V y sus banqueros*, Madrid, 1943, pp. 57 y ss.
- ¹⁴⁵ Diego Suárez, Ms. de la B. N. de Madrid, cap. 34.
- ¹⁴⁶ A. Boué, *op. cit.*, IV, p. 460, Granvella al cardenal Riario, Madrid, 15 de junio de 1580, A. Vaticanos, Spagna, 17, f. 135.
- ¹⁴⁷ P. Vidal de la Blache, *op. cit.*, p. 265.
- ¹⁴⁸ G. Hartlaub, *op. cit.*, p. 20.
- ¹⁴⁹ *Mémoires*, Parte IV, p. 5.
- ¹⁵⁰ P. Achard, *op. cit.*, p. 204, confunde Mahón con Cartagena, G. Botero, *op. cit.*, p. 7. Sobre la seguridad portuaria de Cartagena, *Instruct. naut.*, núm. 345, p. 95.
- ¹⁵¹ El duque de Medina Sidonia a Felipe II, Sanlúcar, 20 de noviembre de 1597, Sim. Eo. 178. Sobre la importancia del comercio de vinos en Sevilla, G. Botero, *op. cit.*, I, 10, “...che si dice che quando non entrano in Siviglia 4 000 arrobe di vino al di, bisogna

che il Datio fallisca”.

¹⁵² *Novelas ejemplares*, ed. Francisco Rodríguez Marín, Espasa Calpe, 1943, t. II, p. 261, n. 13. Es incorrecto traducir vendeja por vendimia; vendeja significa en realidad, venta, mercado, como explica Marcel Bataillon, “Vendeja”, en *Hispanic Review*, XXVII, núm. 2, abril de 1959. Pero la confusión es comprensible, pues el “mercado” es esencialmente el de vinos. Un documento de comienzos del siglo XVII (B. N. París, Fr. 4826, f. 5) dice textualmente: “...la flota de la vendimia estaba a punto de partir de Francia para ir a los puertos de España durante todo julio...”.

¹⁵³ “Vita de Pietro di Toledo”, en *Archivio storico italiano*, IX, p. 22.

¹⁵⁴ En Cabilia. J. Leclercq, *De Mogador à Biskra*, 1881, p. 194.

¹⁵⁵ A. Morel Fatio, *Ambrosio de Salazar*, Tolosa, 1901, p. 16.

¹⁵⁶ A. d. Ragusa, L. P. 2 ff. 26 y v., 27, 30 de agosto de 1569.

¹⁵⁷ G. Botero, *op. cit.*, p. 105, a principios del invierno y a principios de la primavera. *Description du Bosphore...*, Colección de Crónicas Nacionales, Buchon, t. III, 1828.

¹⁵⁸ Archives des Bouches-du-Rhône, Almirantazgo de Marsella. Registro de certificados de desembarco de mercancías. Descargas de barcos, B IX 14 (1543), ff. LXV v. y LXVI, LXVII v., LXIX, LXX.

¹⁵⁹ I, p. 23. Fiebres de verano. Fourquevaux a la reina, 20 de julio de 1566, Douais, *Dépêches...*, II, 7-8 (Fourquevaux guardó cama, pero no se da ningún detalle); G. Mecatti, *op. cit.*, II, p. 801 (en Hungría en 1595); N. Iorga, *Ospeti romeni, op. cit.*, p. 87, J. B. Tavernier, *op. cit.*, I, p. 72, en Esmirna la peste “reina de ordinario durante los meses de mayo, junio y julio”.

¹⁶⁰ *Roman comique*, primera parte, 1651, 2º p. 1657; ed. Garnier, 1939, p. 64.

¹⁶¹ B. N. París, Fr. 17 989.

¹⁶² L. Von Pastor, *op. cit.*, X, p. 37.

¹⁶³ *Ibid.*, p. 47.

¹⁶⁴ Rainer Maria Rilke, *Cartas a un poeta joven*, 1937, p. 54.

¹⁶⁵ Louis Bertrand, *Philippe II à l'Escorial*, 1929, p. 170.

¹⁶⁶ *Op. cit.*, VIII, p. 208.

¹⁶⁷ *Ibid.*, VIII, p. 175.

¹⁶⁸ *Ibid.*, VIII, p. 165.

¹⁶⁹ *Op. cit.*, I, 73; P. Masson, *Le commerce français du Levant au XVII^e siècle*, p. 419.

¹⁷⁰ Belon du Mans, *op. cit.*, p. 136.

¹⁷¹ João de Barros, *Da Asia*, I, lib. III, caps. III y VIII.

¹⁷² Según Louz Boullaye le Gouz, cit. por P. Masson, *op. cit.*, p. 373.

¹⁷³ Isabelle Eberhardt, *Notes de route*, 1921, p. 7.

¹⁷⁴ Sachau, *op. cit.*, pp. 74-77.

¹⁷⁵ A. d. Ragusa, *Diversa di Cancellaria*, 145, ff. 165, 165 v., 172-173, 174 v.,

175, 176, 176 v., 177, 177 v., 180, 180 v., 188a 192 v., 196, 197, 201 v. a 203; 146, ff. 6 v., 7, 12, 12 v., 13, 13 v., 14 v., 17 v., 24, 33 v., 40, 40 v., 43, 43 v., 46 v., 47, 47 v., 48 a 49 v., 50 v., 104 v. a 107, 133 v., 134, 145 v. a 148, 150 a 153, 155 a 161 v., 164 a 165, 167 a 168, 170 v. a 171 v., 174, 182 a 183, 193 a 194, 198 v. a 203, 208 a 209, 211 v. a 213, 215 v. a 218, 226 a 229. Como se ve, los seguros no se transcriben por orden, sino mezclados con otros documentos. Sólo aparecen en unidad separada y continua a partir del comienzo del primer registro de la serie *Noli e securità*, con fecha inicial de enero de 1563.

¹⁷⁶ Los *portate* de Liorna, a los que a menudo me referiré, constituyen, ante todo, los registros Mediceo 2079 y 2080 del A. d. S. Florencia. F. Braudel y R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne*, París, 1951, *passim*.

¹⁷⁷ Los estudios actualmente en curso sobre el tráfico del puerto de Génova, que realizan Giovanni Rebora y Danilo Presotto, ofrecerán sin duda, una vez llevados a término, completa información acerca de las variaciones del tráfico naval según las estaciones.

¹⁷⁸ Cuando en los registros faltan las indicaciones, no puede decirse si es por culpa de los escribanos o del mal tiempo.

¹⁷⁹ J. B. Tavernier, *op. cit.*, en n. 1, I, p. 3, “las dos flotas inglesa y holandesa entran ordinariamente en Liorna en la primavera y en el otoño”.

¹⁸⁰ *Ibid.*, II, p. 2.

¹⁸¹ P. Masson, *op. cit.*, p. 41, Trípoli en 1612.

¹⁸² *Deutsche Pilgerreisen*, Gotha, 1889.

¹⁸³ *Ibid.*, pp. 286-287.

¹⁸⁴ F. Braudel y R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne*, 1951.

¹⁸⁵ Ver vol. I, n. 175 de este capítulo.

¹⁸⁶ Pero dos jóvenes historiadores, Danilo Presotto y Giovanni Rebora, han emprendido un análisis sistemático de los documentos aduaneros de Génova, tesis manuscrita de la Facoltà di economia e commercio de Génova.

¹⁸⁷ Museo Correr, D. delle Rose, 45, 1 de enero de 1604, relato de Lamberto Siragusano, que salió de Alejandría de Egipto, en invierno, en compañía de un marsellés, Theodolo, que se le había unido en su barco. Al comienzo todo va bien: a velas desplegadas, se deslizan como delfines, pero en la costa de Asia Menor, cerca de Satalia, estalla una repentina tempestad.

¹⁸⁸ A. d. S. Nápoles, *Sommaria Consultationum* (referencia extraviada).

¹⁸⁹ B. Suárez a Simón Ruiz, Florencia, 8 de diciembre de 1583. A. Provincial Valladolid.

¹⁹⁰ A. d. S. Florencia. Mediceo 920. f. 355. Esta referencia está tomada de un trabajo inédito de Maurice Carmona (informe al C. N. R. S.).

¹⁹¹ “Gebirgsbildung der Gegenwart in den Ost-Alpen”, en *Natur und Volk*, t. 69, pp. 169-176.

- 192 M. L. Cayeux, en *Annales de Géographie*, XVI, 1907.
- 193 *Ricerche sul regime dei litorali nel Medit.*, Roma, 1936.
- 194 *Indagine sulle recenti variazioni della linea di spiaggia delle coste italiane*, Roma, 1935. Cf. las referencias de A. Philippson, *op. cit.*, pp. 22-23, y los estudios de C. Cold, *Küstenveränderung im Archipel*, Múnich, 1886, y de Théobald Fischer, *Beitrag zur physischen Geographie der Mittelmeerländer, besonders Siziliens*, Leipzig, 1877.
- 195 Ed. Le Danois, *L'Atlantique*, 1938, p. 162.
- 196 Th. Monod, *L'hippopotame et le philosophe*, *op. cit.*, p. 100.
- 197 A. Philippson, *op. cit.*, pp. 134-135.
- 198 *Historische Geographie*, 1904, p. 188.
- 199 A título muy general, W. Pahl, *Wetterzonen der Weltpolitik*, 1941, pp. 226-227.
- 200 Ferdinand Fried, *Le tournant de l'économie mondiale*, 1942, p. 131.
- 201 Citado por A. Philippson, *op. cit.*, pp. 133-134.
- 202 Fritz Jager, *Afrika*, I, p. 53.
- 203 Herbert Lehmann, en *G. Z.*, 1932, pp. 335-336.
- 204 B. Bennassar, *Valladolid au XVI^e siècle* (tesis en prensa).
- 205 Emmanuel de Martonne, *Géographie Universelle*, VI, I, 1942, p. 140.
- 206 Ignacio de Asso, *op. cit.*, 1798, p. 78, habla de una sequía de unos veinte años en Huesca.
- 207 *Histoire et destin*, 1942, p. 62.
- 208 *Il clima sulle Alpi ha mutato in età storica?*, Bolonia, 1937.
- 209 Hans Hanke, en *Frankfurter Zeitschrift*, 23 de enero de 1943.
- 210 B. Plaetschke, "Der Rückgang der Gletscher im Kaukasus", en *Pet. Mitteilungen*, 1937.
- 211 N. Krebs, en *G. Z.*, 1937, p. 343.
- 212 R. Pfalz, en *G. Z.*, 1931. La misma observación en Denijer, *A. d. Géogr.*, 1916, p. 359, las razas de las aldeas altas de los Alpes Dináricos.
- 213 En Provenza, mortalidad de los olivos, a causa de las ráfagas del mistral, 1507, 1564, 1599, 1600, 1603, 1621-1622. P. George, *op. cit.*, p. 394. Diferente cronología en René Baehrel, *Une croissance: La Basse-Provence rurale (fin du XVI^e siècle-1789)*, 1961, p. 123, "los inviernos catastróficos" para los olivos: 1570, 1594, 1603, 1621, 1638, 1658, 1680, 1695, 1709, 1745, 1748, 1766, 1768, 1775, 1789. En Verona, en 1549, "per il gran freddo si secarono quasi tutti gl'olivi, le vite e altri alberi". Lodovico Moscardo, *op. cit.*, p. 416. En Pépieux (Aude, arr. de Carcassonne), en 1587, nieve y olivos helados, J. Cunnac, *Histoire de Pépieux*, Tolosa, 1944, p. 73. En Toscana se helaron los olivares en 1594. G. Mecatti, *Storia cronologica...*, II, p. 790.
- 214 Lo cual se deduce del libro de Maurice Champion, *Les inondations en France*, 1861, III, pp. 212-213.
- 215 *Mémoires historiques de la République sequanoise*, Dole, 1592, in-f., libro II, cap.

²¹⁶ Citado por Ch. de Ribbe, *La Provence au point de vue des bois, des torrents et des inondations avant et après 1789*, 1857, p. 20.

²¹⁷ *Archivio storico italiano*, IX, p. 622.

²¹⁸ *Ibid.*, p. 624.

²¹⁹ Francisco de Vera al rey, Venecia, 30 de junio de 1601, A N., K 1677, Constantinopla 3 y 4 de junio de 1601. *Idem.*

²²⁰ “Climatic Fluctuations and Population Problems in Early Modern History”, en *Scandinavian Economic History Review*, 1955.

²²¹ Luis Cabrera de Córdoba, *Relaciones de las cosas sucedidas en la corte de España desde 1599 hasta 1614*, p. 166. Valladolid, 25 de enero de 1603.

²²² J. Castañeda Alcover, *Coses envengudes en la ciutat y regne de Valencia. Dietario de Mosen Juan Porcar, capellán de San Martín (1589-1629)*, Madrid, 1934, I, pp. 3, 4, 10, 47, 71.

²²³ E. Le Roy Ladurie, *op. cit.*, p. 48.

²²⁴ *Ibid.*, p. 46.

²²⁵ *Ibid.*, p. 39.

²²⁶ *Ibid.*, p. 37.

²²⁷ B. Bennassar (tesis todavía inédita, *Valladolid au XVI^e siècle*).

²²⁸ J. Castaneda Alcover, *op. cit.*, pp. 222 y 324.

²²⁹ Ignacio Olagüe, *La decadencia de España*, 1950, t. IV, c. XXV.

²³⁰ Ignacio Olagüe, “El paisaje manchego en tiempos de Cervantes”, en *Annales Cervantinos*, III, 1953.

²³¹ Como introducción a sus múltiples trabajos, ver su contribución a “Discussion: post-glacial climatic change”, en *The quarterly Journal of the Royal Meteorological Society*, abril de 1949.

²³² *Le climat du Bassin Parisien: essai d'une méthode rationnelle de climatologie physique*, 1957.

²³³ En particular en tres brillantes artículos suyos, “Histoire et climat”, en *Annales E. S. C.*, 1959; “Climat et récoltes aux XVII^e et XVIII^e siècles”, *ibid.*; “Aspect historique de la nouvelle climatologie”, en *Revue Historique*, 1961.

²³⁴ Correr. D. delle Rose, 20. Me limito a mencionar brevemente esta amplia cuestión y la inmensa bibliografía en torno de ella a partir de la publicación del libro de Luigi Cornaro, *Trattato di acque del Magnifico Luigi Cornaro nobile Vinitiano*, Padua, 1560. La mejor guía la ofrece Roberto Cessi, “Evoluzione storica del problema lagunare”, en *Atti del convegno per la conservazione e difesa della laguna della città di Venezia*, 14-15 de junio de 1960 (Istituto Veneto), pp. 23-64.

²³⁵ *Op. cit.*

¹ En la primera edición de este libro, este capítulo se titulaba: *Las rutas y las ciudades*. El título actual es un tributo a un comentario hecho por Lucien Febvre en una primera lectura de estas páginas.

² *An. d'bist. soc.*, 11 de enero de 1940, p. 70.

³ *Journal du voyage en Italie* (colección “Hier”, 1932), p. 132.

⁴ *Op. cit.*, II, 1, p. 195.

⁵ *Op. cit.*, II, 3, I, p. 331.

⁶ A. Philippson, *Das Mittelmeergebiet*, p. 219.

⁷ *Op. cit.*, p. 295.

⁸ G. Botero, *op. cit.*, I, p. 106, y II, p. 118, “casi dos veces tan poblada como París”. Jacques Bongars, en Anquez, *Henri IV et l'Allemagne*, 1887, p. XXIV.

⁹ Konrad Olbricht, “Die Vergrossstädterung des Abendlandes zu Beginn des Dreissigjährigen Krieges”, en *Petermanns Mitteilungen*, 1939.

¹⁰ F. Lot, *Les invasions barbares et le peuplement de l'Europe*, 1937, I, p. 110.

¹¹ *Cf.* vol. I, pp. 133 y ss.

¹² Gino Luzzatto, *Storia economica di Venezia dell' XI al XVI secolo*, Venecia, 1961, p. 42. En esta ruta, indicaciones de transporte de cueros de búfalo por vehículos de Barletta a Nápoles; Nápoles; 22 de mayo de 1588, A. d. Ragusa, D. de Foris, VII, f. 245.

¹³ Arnaldo Segarizzi, *Relazioni degli ambasciatori teneti*, Florencia III, 1ª parte, 1927, pp. 10-13.

¹⁴ G. Botero, *op. cit.*, I, p. 50.

¹⁵ *Ibid.*, p. 9.

¹⁶ Conde de Breves, *Voyages...*, *op. cit.*, p. 229.

¹⁷ *Ibid.*, p. 5.

¹⁸ Belon du Mans, *op. cit.*, p. 103.

¹⁹ Charles Estienne, *La Guide des Chemins de France*, 2ª edición, 1552; *Les voyages de plusieurs endroits de France et encore de la Terre Saincte, d'Espagne, d'Italie et autres pays*, 1552. Nuevas ediciones, con variantes: París, 1553, 1554, 1555, 1556, 1558, 1560, 1570, 1583, 1586, 1588, 1599, 1600; Lyon, 1566, 1580, 1583, 1610; Ruán, 1553, 1600, 1658; Troyes, 1612, 1622, 1623. Para detalles ver: Sir Herbert George Fordham, *Les routes de France. Catalogue des Guides routiers*, 1929, y *Les guides routiers. Itinéraires et Cartes Routières de l'Europe*. Lila, 1926.

²⁰ Théodore Mayerne de Turquet, *Sommaire description de la France, Allemagne, Italie, Espagne, avec la Guide des Chemins*, Ginebra, 1591-1592, 1618, 1653; Lyon, 1596, 1627; Ruán, 1604, 1606, 1615, 1624, 1629, 1640, 1642.

²¹ Giovanni Dall'Erba, *Itinerario delle poste per diverse parti del mondo*, Venecia, 1561. Otras guías de la misma época: Guilhelmus Gratarolus, *De Regimine iter agentium vel equitum, vel pedilum, vel mari, vel curru, seu rheda*, Basilea, 1561; Cherubinini de Stella, *Poste per diverse parti del mondo*, Lyon, 1572; Anónimo,

Itinerarium Orbis Christiani, 1579; Richard Rowlands, *The post of the World*, Londres, 1576; Anónimo, *Kronn und Ausbuntt aller Wegweiser...*, Colonia, 1579; Matthias Quadt, *Deliciae Galliae sive Itinerarium per universam Galliam...*, Fráncfort, 1603; Ottavio Codogno, *Nuovo Itinerario delle Poste per tutto il Mondo...*, Milán, 1608; Paulus Hentznerus, *Itinerarium Germaniae, Galliae, Angliae, etc.*, Norimbergae, 1612.

²² *Das Mittelmeergebiet* (4ª ed.), pp. 222-223.

²³ André Piganiol, *Histoire de Rome*, 1939, p. 522.

²⁴ Jean Delumeau, *Vie économique et sociale de Rome*, I, 1957, pp. 81 y ss.

²⁵ Jules Sion, “Problèmes de transports dans l’antiquité” (reseña crítica de la obra de Lefebvre des Noetres, *L’attelage. Le cheval de sell èa travers les âges*), en *An. d’hist. écon. et soc.*, 1935, pp. 628 y ss.

²⁶ Jules Leclercq, *De Mogador a Biskra: Maroc et Algérie*, 1881, p. 21.

²⁷ *La Péninsule Balkanique*, 1918, p. 195.

²⁸ Baron de Busbec, *op. cit.*, I, p. 103, tomando como prueba un detalle anecdótico, base evidentemente frágil.

²⁹ *Description de l’Afrique, tierce partie...*, ed. 1830, II, pp. 16-17.

³⁰ E. Von Ranke, art. cit., en *Vj. f. S. u. W. Gesch.*, 1924, p. 79.

³¹ B. N. Florencia, Capponi, 239, 26 de enero de 1569.

³² *Novelas ejemplares*, “El licenciado Vidriera”.

³³ *CODOIN*, XXXIV, 1º de mayo de 1580, p. 442; 4 de mayo de 1580, p. 453.

³⁴ Franceschi al dux de Génova, Valladolid, 31 de mayo de 1606, A. d. S. Génova, España 15.

³⁵ Ver la nota siguiente.

³⁶ Felipe II al virrey de Nápoles; Toledo 13 de octubre de 1560; B. Com. de Palermo, 3 Qq., E 34, ff. 8-11.

³⁷ 22 de mayo de 1588. A. d. Ragusa, D. de Foris, f. 245.

³⁸ *Ar. st. it.*, IX, pp. 460 y 460 n. 1; 468 y 468 n. 1.

³⁹ Albert Babeau, *Les voyageurs en France*, 1885, pp. 68-69 (viaje de Paul Hentzner, 1598).

⁴⁰ Victor Berard, *Pénélope...*, *op. cit.*, p. 307; Chateaubriand, *Itinéraire, op. cit.*, p. 7.

⁴¹ *Libro de Agricultura*, 1539, pp. 368 y ss. de la edición de 1598 (primera edición, 1513).

⁴² *A. st. it.*, IX, p. 255, 2 de mayo de 1602.

⁴³ V. Lamansky, *Secrets d’Etat de Venise*, p. 616, 7 de diciembre de 1550.

⁴⁴ Sobre las razones de la decadencia de la cría caballar, *Cría de los cavallos*, Granada, Sim. Eo. 137.

⁴⁵ Giuseppe Mecatti, *Storia cronologica della città di Firenze*, II, pp. 802-803, en 1595.

⁴⁶ D. de Haedo, *Topographia*.... p. 180.

⁴⁷ El duque de Terranova al rey, Palermo, 22 de abril de 1572, Sim. Eo. 1137.

⁴⁸ G. Trevelyan, *History of England*, p. 287.

⁴⁹ A. de Herrera, *op. cit.*, p. 368.

⁵⁰ "Notizie", en *A. st. di Corsica*, 1932, pp. 296-297.

⁵¹ *Ar. st. it.*, IX, p. 219: mercancías de valor de Nápoles a Florencia por vía terrestre. Conexiones entre Nápoles y Alemania por Florencia, a partir de 1592, G. Vivoli, *op. cit.*, III, pp. 198 y 350. Sobre los portes, cf. la evidencia negativa de J. Perret, *Siris*, 1941, y respuesta de André Aymard, *R. E. A.*, 1913, pp. 321-322.

⁵² Wilfrid Brulez, *De firma della Faille*, p. 578.

⁵³ Émile Coornaert, *Un centre industriel d'autrefois. La draperie-sayetterie d'Hondschoote (XVI^e-XVIII^e siècles)*, 1930, pp. 252-253, n. 3.

⁵⁴ Esmirna era ya un centro importante en 1550. Belon du Mans, *op. cit.*, p. 89; los ragusinos iban ahí a cargar algodón; Paul Masson, *Historie du Commerce français dans le Levant au XVII^e siècle*, 1896, p. 125; J. B. Tavernier, *op. cit.*, I, p. 68; Guillaume de Vaumas, *L'Éveil missionnaire de la France*, 1942, p. 102; P. Henri Fouqueray, *Histoire de la Compagnie de Jésus en France des origines à la suppression*, 1925, IV, pp. 342 y ss.; Gerard Tongas, *Les relations de la France avec l'Empire ottoman durant la première moitié du XVII^e siècle et l'ambassade de Philippe de Harlay, comte de Césy. 1619-1640*, 1942, p. 208; Baron de Tott, *Mémoires, op. cit.*, IV, pp. 85-86.

⁵⁵ Lo que sigue está tomado de una historia inédita de Nicolò Contarini. V. Lamansky, *op. cit.*, pp. 513-515. El hecho, señalado también por H. Kretschmayr y por F. C. Lane, aunque incidentalmente. Superabundante documentación inédita: A. d. S. Venecia. Papadopoli, códice 12, f. 23; en 1585, 16 000 *colli* de mercancías variadas fueron transportadas en barco del Neretva a Venecia, prueba de que este amplio rodeo estaba preparando el camino de la expansión de Spalato. Otras referencias: *Cinque Savii*, 138, ff. 77 v. a 79 v., 16 de junio de 1589; *ibid.*, f. 182, 24 septiembre de 1592; *ibid.*, 139, ff. 54 y 54 v., 23 de noviembre de 1594; Marciana, *Notizie del mondo*, 5837, 25 de enero de 1596. Museo Correr, D. delle Rose, 42, f. 35 v., 7 de septiembre de 1596; *ibid.*, 21, 1598, 1602, 1608; *Cinque Savii*, 12, f. 112, 2 de septiembre de 1610. Sobre la construcción del *Lazzaretto* de Spalato, A. d. S. Venecia, Senato Zecca, 17, 22 de abril de 1617.

⁵⁶ V. Lamansky, *op. cit.*, p. 514.

⁵⁷ F. C. Lane, *op. cit.*, p. 2.

⁵⁸ V. Lamansky, *op. cit.*, pp. 504 y ss.

⁵⁹ *Ibid.*, p. 514.

⁶⁰ Domenico Sella, *op. cit.*, pp. 2 y 55.

⁶¹ *Idem.*

⁶² *Cinque Savii*, Riposte 141, ff. 28 y 29, 19 de julio de 1607.

⁶³ *Ibid.*, 4, f. 1083, 19 de septiembre de 1626.

⁶⁴ *Ibid.*, 19, ff. 103 y 104, 20 de mayo de 1636.

⁶⁵ Ver vol. I, n. 62 de este capítulo.

⁶⁶ V. Lamansky, *op. cit.*, p. 514.

⁶⁷ Ver vol. I, pp. 385-386, y Domenico Sella, *op. cit.*, pp. 41 y ss.

⁶⁸ Ver vol. I, p. 685, fig. 43.

⁶⁹ Utilizo las notas que tomé durante la intervención del profesor Lütfti Gučer en el coloquio de junio de 1957, en la Fundación Giorgio Cini.

⁷⁰ Los rectores a O. de Cerva, Ragusa, 20 de mayo de 1593, A. de Ragusa, *Lettere di Levante*, 38, f. 113. También hubo sin duda una animación creciente de los transportes terrestres en África, alrededor de Orán, Diego Suárez, *op. cit.*, pp. 36, 47, 50, 86, 275 y 314.

⁷¹ Dr. M. D. Grmek, “Quarantaine à Dubrovnik”, en *Symposium Ciba*, abril de 1959, pp. 30-33.

⁷² Giuseppe Tassini, *Curiosità Veneziane*, 1887, pp. 277-278. Con anterioridad a esta fecha se habían reagrupado los mercaderes turcos en Venecia. Senato Terra 67 (15 de mayo de 1575). Abundantes referencias sobre los mercaderes turcos y armenios en *Cinque Savii*, 3, 4, 13, 15, 17, 18, 19 (de 1622 a 1640).

⁷³ También en A. de Ragusa, *Diversa di Cancellaria*, 192 a 196.

⁷⁴ En su carta ya citada del 7 de noviembre de 1963.

⁷⁵ Rennée Doehaerd, *Études anversoises, Documents sur le commerce international à Anvers, 1488-1514*, I, 1963, *Introduction*, p. 66.

⁷⁶ Jacques Heers, “Il commercio nel Medirerraneo alla fine del secolo XIV e nei primi anni del XV”, en *Archivio Storico Italiano*, 1955.

⁷⁷ *Op. cit.*, p. 578.

⁷⁸ Domenico Sella, *op. cit.*, p. 72.

⁷⁹ Alberto Tenenti, *Naufraiges, corsaires et assurances maritimes à Venise (1592-1609)*, 1959.

⁸⁰ *Ibid.*, pp. 59 y 60, tanto por ciento exacto de los seguros en Ragusa. Iorjo Tadić, carta del 7 noviembre 1963 ya citada.

⁸¹ *Cinque Savii*, 141, ff. 32 a 33 v., 24 septiembre 1607. El precio de costeo de los seguros era, para Siria, de 8, 9 y 10% a la ida y otro tanto al regreso. Su precio (sólo ida o sólo vuelta) es por lo general, en 1593 y 1594, de 5%. A. d. S. Venecia, *Miscellanea*, Carte Private 46. ¿Están exagerando los *Cinque Savii* con el fin de lograr autorización para exportar plata a Siria?

⁸² Evidentemente una hipótesis optimista.

⁸³ *Ibid.*, p. 567.

⁸⁴ *Ibid.*, pp. 563 y ss.

⁸⁵ A. de Ragusa, *Diversa di Cancellaria*, 192 a 196, y en especial 192 (f. 139, 30 de mayo de 1604, f. 176 v., 14 1604, el catalán); 194 (f. 44 v., 2 de mayo de 1605).

⁸⁶ Museo Correr, Prov. Div. C 989 (Mercatura e traffichi III).

⁸⁷ Felipe Ruiz Martín, *Lettres marchandes échangées entre Florence et Medina del Campo*, 1965, pp. CXVI y ss.

⁸⁸ Modesto Ulloa, *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Roma, 1963, p. 187.

⁸⁹ Ramón Carande, *Carlos V y sus banqueros. La hacienda real de Castilla*, 1949, pp. 292 y ss.

⁹⁰ *La hacienda real...*, pp. 137-200.

⁹¹ Simancas, Escribanía Mayor de Rentas, 1603-1604.

⁹² *The Growth of the Antwerp Market and the European Economy*, 1963, II, pp. 311 y ss.

⁹³ A. d. S. Venecia, *Cinque Savii*, 4, bis, f. 44, 8 de mayo de 1636.

⁹⁴ R. Mantran, *op. cit.*, p. 489.

⁹⁵ S. Schweigger, *op. cit.*, p. 241.

⁹⁶ B. M. Sloane 1572, ff. 50 v. y 51, 2 de julio de 1633.

⁹⁷ A. d. S. Venecia, Dispacci Spagna, P. Gritti al dux, Génova, 30 de abril de 1616.

⁹⁸ R. P. Binet, *Essay des merveilles de nature et des plus nobles artifices* (ed. 1657, p. 97).

⁹⁹ Según el trabajo todavía inédito de Álvaro Castillo Pintado.

¹⁰⁰ Museo Correr, D. delle Rose, 217.

¹⁰¹ De acuerdo con Simancas Eo. 160, ver *infra* pp. 402-403. A título de curiosidad, de gran interés en lo referente a la historia de las técnicas, A. Delatte, “L’armement d’une caravelle grecque du XVI^e siècle, d’après un manuscrit de Vienne”, en *Miscellanea Mercati*, t. III, 1946, pp. 490-508. Es un estudio de las proporciones de las diversas partes del navío en función de su tonelaje. Estoy en deuda con Hélène Bibicou por la traducción de este difícil texto.

¹⁰² Simancas, Guerra Antigua, XX, f. 15, 15 de septiembre de 1541. El transporte de caballos requiere un tonelaje mínimo de 20 toneladas por caballo.

¹⁰³ Thomas Platter, en *Félix et Thomas Platter à Montpellier*, 1892, p. 303.

¹⁰⁴ Según Louis Dermigny, *La Chine et l’Occident. Le Commerce à Canton au XVIII^e siècle. 1719-1833*, 1964, el tonelaje de los grandes *Indiamen* era inferior a las 2 000 toneladas; el *Hindustan* tiene una capacidad oficial de 1 248 ton y desplaza en realidad 1 890, t. I, pp. 202 y ss., 212 y 213.

¹⁰⁵ A. d. S. Venecia, Senato Mar., 6, f 185, 30 de junio de 1460.

¹⁰⁶ B. N. París, Ital. 1714, f. 109, J. A. Venier al dux, Rúan, 22 de febrero de 1532, copia.

¹⁰⁷ Jacques Heers, *Gènes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, 1961, p. 278.

¹⁰⁸ Nuestro texto utiliza los primeros capítulos de un trabajo inédito de Alberto Tenenti y Corrado Vivanti sobre el sistema veneciano de las *galere da mercato*, que ha servido de base para el artículo: “Le film d’un grand système de navigation: Les galères

marchandes vénitiennes XIV^e-XVI^e siècles”, publicado por estos dos autores en *Annales E. S. C.*, XVI, 1961, núm. 1, pp. 83-86.

¹⁰⁹Gino Luzzatto, *op. cit.*, pp. 41 y ss.

¹¹⁰*Ibid.*, p. 76.

¹¹¹A. d. S. Notatorio di Collegio, 355. f. 104 v., 1 de diciembre de 1449. En la misma serie: 372, f. 108 v., 12 de abril de 1450 (915, 1 150 y 1 100 *botte*): 97, f. 29 v., 11 de junio de 1461 (2 500 *botte*) 343, f. 87, 18 de febrero de 1471; 368, f. 96, 8 de junio de 1471 (una nave nueva de más de 1 000 *botte*).

¹¹²A. d. S. Mantua, A. Gonzaga, Serie E, Venezia 1433, G. Brognolo al marqués de Mantua, Venecia, 7 de agosto de 1490.

¹¹³*Op. cit.*, I, p. 684, 26 de junio de 1497; pp. 802-803, octubre 1497.

¹¹⁴*Ibid.*, II, pp. 1244 y ss. Relación similar: Correr, D. delle Rose, 154, f. 69, 1499.

¹¹⁵La lista se confeccionó en Málaga, en julio de 1541, Simancas, Guerra Antigua, XX, f. 10.

¹¹⁶Louis Dermigny, *op. cit.*, t. I, pp. 202 y ss.

¹¹⁷A. d. S. Venecia, Senato Mar., 4, f. 28 v., 16 de enero de 1451.

¹¹⁸Museo Correr, D. delle Rose, 2509, 21 de octubre de 1502, *in rogatis*.

¹¹⁹*Op. cit.*, III, p. 413.

¹²⁰Huguette y Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, 1955, t. I, p. 127, n. 3, sobre las ordenanzas del 13 de febrero de 1552 y del 11 de marzo de 1587; limitación también de los tonelajes máximos: 400 ton en 1547, y 550 en 1628 para los navíos viajando en flota.

¹²¹J. Kulischer, *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit*, 1928 (reimpresión, 1958), II, p. 385.

¹²²Albert Girard, *La rivalité commerciale de Séville et de Cadix au XVIII^e siècle*, 1932.

¹²³Barradas, en Bernardo Gomes de Brito, *Histoire tragico-maritime*, 1904-1905, I, p. 221.

¹²⁴*Journal de voyage de... Zane* (1579), inédito, P. R. O., 30, 25, 156, f. 32 v.

¹²⁵Alfred de Sternbeck, *Histoire des flibustiers*, 1931, pp. 158 y ss. Abate Prevost, *Histoire Générale des voyages*, 1746, t. I, p. 355. ¿Habrá sido este hecho el que habrá inspirado la alusión a la carrera portuguesa que hace Cervantes en *La española inglesa*, una de sus *Novelas Ejemplares*?

¹²⁶B. M. Sloane, 1572.

¹²⁷B. Varenius, *Geographia Generalis*, Ámsterdam, 1664, p. 710.

¹²⁸V. G. Scammell, “English merchant Shipping at the end of the Middle Ages: some East Coast Evidence”, en *The Economic History Review*, 1961, p. 334; el tonelaje medio era de 42 toneladas en una fecha tan tardía como es el año 1572.

¹²⁹John Harris, *Navigantium atque itinerantium bibliotheca*, Londres, 1746, I, p.

115.

¹³⁰ R. Hakluyt, *The principal Navigations. Voyages...*, II, segunda parte, pp. 112-113.

¹³¹ J. Harris, *op. cit.*, I, p. 23.

¹³² *La Armada Invencible*. Doc. pub. por Enrique Herrera Oria, Valladolid, 1929, p. 24.

¹³³ P. Charliat, *Trois siècles d'économie maritime française*, 1931, p. xxx.

¹³⁴ J. Kulischer, *op. cit.*, II, p. 1572.

¹³⁵ Sim. Eo. 174.

¹³⁶ *Idem*.

¹³⁷ Simancas, Guerra Antigua, XI, s. f., en 1538, *ibid.*, f. 56, *Relación de las naos y carabellas que se han hallado entrados los puertos deste reyno de Galicia*, indicaciones sobre las barcas cargadas de sardinas que van de Cartagena a Barcelona, sobre carabelas portuguesas, una cargada de azúcar, y la otra de cueros traídos de Irlanda. En medio de estos pigmeos, una carraca de 1 000 toneladas en Vivero, “que a comun opinión es el mayor navío que ay desde Levante a Poniente”.

¹³⁸ Sim. Eo. 160.

¹³⁹ “Relación de los navíos q. se han detenido en la baya de Cadiz y puerto de San Lucar de Barrameda y de sus partes, bondad, gente de mar y artillería en 29 de março 1595”. Sim. Eo. 174.

¹⁴⁰ “Relación particular de los navíos q. están detenidos en los puertos de Cádiz, San Lucar, Gibraltar, Huelva”. Sim. Eo. 174.

¹⁴¹ “Relación de las urcas y filibotes que han entrado en este puerto de San Lucar de Barrameda desde los 3 de octubre hasta los 21 del dicho de 1595 y en la baya de la ciudad de Cadix y lo que viene en cada uno dellos.” Sim. Eo. 174.

¹⁴² Chevalier de Razilly a Richelieu, Pontoise. 26 de noviembre de 1626, B. N. París n.a., 9389, f. 66 v.

¹⁴³ *CODOIN*, II, p. 171, 12 de mayo de 1594.

¹⁴⁴ ¿El navío capturado (Henri Hauser, *Préponderance espagnole*, 2ª ed., 1940, pp. 148 y 154; R. Hakluyt, ed. J. M. Dent and Sons, 1927, t. V, pp. 1 y ss.) sirvió de modelo a los españoles? Afirmación muy discutible, pues el *Revenge* se hundió, poco después de su captura, durante una tempestad. Garret Mattingly, en *The American Historical Review*, IV, n. 2, enero de 1950, p. 351. En cualquier caso, es evidente que en una determinada fecha de finales del siglo XVI, las técnicas inglesas llegaron a España y el Mediterráneo. Armadores ragusinos (Simancas, Contaduría Mayor de Cuentas, Segunda época, 904, 20 de febrero de 1590) estaban construyendo galeones de tipo inglés, *Índice de la Colección de documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval*, Madrid, 1946, n. 741. El documento, sin fecha, ha sido erróneamente fechado entre 1570 y 1580. Para una fecha más tardía y más exacta: Gregorio de Oliste a Felipe III, Nápoles, 13 de enero de 1604, se ocupa activamente “de la fábrica de los 12 galeones que V. M. me mandó hazer mediante el asiento”. Simancas, Nápoles, Estado,

1 100. f. 8. Numerosas referencias, A. d. S. Nápoles, Sommaria Consultationum, 14 (ff. 229-233); 29 (ff. 44-45); 30 (ff. 31, 38-46, 49-53, 58-80, 158-9, 221-51).

¹⁴⁵ Referido por Fco. de Vara al rey, Venecia, 29 de julio y 5 de agosto de 1589. A. N., K 1674.

¹⁴⁶ Fidel de Sagarmínaga, *El Gobierno... de Viscaya*, 1892, I, p. 73.

¹⁴⁷ Antonio de Quintadueñas a Simón Ruiz, Ruán, 16 de abril de 1565, citado por Henri Lapeyre, *Une famille de marchands, les Ruiz. Contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne au temps de Philippe II*, 1955, p. 212, n. 169.

¹⁴⁸ Informe final de Marco Ottobon, a su regreso de Danzig, 1591, referencia vol. I, p. 250, n. 76.

¹⁴⁹ *Ibid.*, Carta a los Proveditori alle Biave, Danzig, 7 de julio de 1591.

¹⁵⁰ Sobre todos estos problemas (tonelajes, construcciones *a carvel* y *a clin*, nombres de navíos y embarcaciones pequeñas) ver texto y notas de Henri Lapeyre, *op. cit.*, pp. 206 y ss.

¹⁵¹ Frederic C. Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, 1934, p. 27.

¹⁵² *Op. cit.*, VI, p. 71.

¹⁵³ Hasta 1564, nos dice F. C. Lane, "The Medit. spice trade", en *A. H. R.*, t. XLV, p. 581.

¹⁵⁴ J. López al rey, Venecia, 2 de jul. de 1569, Sim. Eo. 1326.

¹⁵⁵ Dr. Jules Sottas, *Les Messageries maritimes à Venise aux XIV^e et XV^e siècles*, 1936, p. 136.

¹⁵⁶ F. C. Lane, *op. cit.*, p. 47.

¹⁵⁷ Navagero, *op. cit.*, p. 1.

¹⁵⁸ S. Razzi, *La Storia di Raugia*, ed. 1903, p. 128.

¹⁵⁹ *Ibid.*, p. 156.

¹⁶⁰ 8 de marzo de 1565, Sim. Eo. 486.

¹⁶¹ *Idem.*

¹⁶² A. d. S. Nápoles, Sommaria Partium: 540, f. 51; 546, f. 229 v.; 559, ff. 267 v. y 268; 560, f. 73, f. 115 v., f. 185; 562, f. 55 v., f. 237 v.; 561, f. 101 v.; 594, f. 28 v. (la nave de 1 000 toneladas —800 *carri*— que se estaba construyendo en Ragusa); 595, ff. 161 v. y 162.

¹⁶³ 6 de mayo de 1579, A. d. S. Florencia, Mediceo 1829, f. 67.

¹⁶⁴ A. d. S. Venecia, Senato Dispacci Spagna, Zane al dux, 15 de julio de 1583, las cifras se pueden encontrar en Museo Correr, Donà delle Rose, 154, f. 101.

¹⁶⁵ 31 de mayo de 1591. A. de Ragusa, D. de Foris, V. f. 15.

¹⁶⁶ 2 de junio de 1591. A. Civico, Génova, Consolato Francese 332.

¹⁶⁷ Miguel de Oviedo al rey, Cartagena, 19 de oct. de 1596, Sim. Eo. 176.

¹⁶⁸ 4 de marzo de 1596, A. de Ragusa, D. de Foris, IV, f. 85.

- 169 Trapani, 10 de mayo de 1599. A. de Ragusa, D. de Foris, VIII, f. 25 v.
- 170 El duque de Maqueda, virrey de Sicilia, a los jurados de Trapani, 21 de agosto de 1601, A. de Ragusa, D. de Foris, ff. 203 y 203 v., navío de 4 000 *salmas*.
- 171 Iorjo Tadić (carta del 7 de noviembre de 1963).
- 172 A. d. S. Venecia, Capitolari, II C 112, 4 de noviembre de 1581, citado por G. Luzzatto, “Per la storia delle costruzioni navali a Venezia nei secoli XV e XVI ” en *Miscellanea di studi storici in onore di C. Manfroni*, Venecia, 1925, p. 397.
- 173 G. Luzzatto, *op. cit.*, pp. 392 y ss.
- 174 V. Lamansky, *op. cit.*, p. 560.
- 175 Simancas, Guerra Antigua, XX, f. 13.
- 176 *Ibid.*, f. 10.
- 177 *Ibid.*, f. 15.
- 178 *Ibid.*, f. 9.
- 179 *Ibid.*, XLVI, f. 204.
- 180 *Ibid.*, LIII, f. 206.
- 181 Giuseppe Vivoli, *Annali di Livorno*, Liorna, 1842, III, p. 425.
- 182 *Diarii*, LIII, p. 522.
- 183 Según Auguste Jal, *Glossaire nautique*, 1848.
- 184 F. Lane, *op. cit.*, p. 53; Casoni, “Forze militari”, en *Venezia e le sue lagune*, 1847, p. 195.
- 185 Alfredo Pino-Branca, *La vita economica degli Stati italiani nei secoli XVI, XVII, XVIII, secondo le relazioni degli ambasciatori veneti*, Catania, 1938, p. 209.
- 186 4 de noviembre de 1589, Consejo de Pregadi, A. de S. Venecia, Busta 538, f. 884.
- 187 F. Lane, *op. cit.*, p. 52, n. 52; p. 53, n. 57.
- 188 *Voyage du Levant*, p. 25.
- 189 Pierre Grandchamp, *La France en Tunisie à la fin du XVI^e siècle*, 1920, p. 88.
- 190 B. Com. Palermo 3 Qq D 77 núm. 9, 26, 32.
- 191 A. Com. Marsella, Serie HH, no clasificada.
- 192 O al galeón marsellés de 450 ton que en 1561 hizo el viaje de Constantinopla, cargado de alumbre, y tocó en Quíos: Noticia del Levante, 12-14 de abril de 1561, Sim. Eo. 1051, f. 55.
- 193 A. Civico Génova, septiembre de 1594, Consolato Francese, 332. Sobre el pequeño tamaño de los navíos marselleses ver el censo de las *saettie francese* llegadas a Venecia de 1581 a 1585, A. d. S. Senato Terra, 96. Un total de 37 arribadas: 6 en 1581; 9 en 1582; 7 en 1583; 9 en 1584; 6 en 1585. El más grande desplaza 164 *botte* (unas 82 toneladas), y 54 *botte* el más pequeño (27 ton). He dejado a un lado cuatro navíos cuya capacidad viene dada en *stara* (440, 440, 460 y 305). La media para los otros 33 se establece algo por encima de los 90 *botte*, o sea 45 ton.

- ¹⁹⁴ 14 de febrero de 1590, P. Grandchamp, *La France en Tunisie à la fin du XVI^e siècle*, 1920, pp. 30-31.
- ¹⁹⁵ 6 de agosto de 1596, *ibid.*, p. 81.
- ¹⁹⁶ 2 de junio de 1591, A. Civico, Génova, Consolato Francese, 332.
- ¹⁹⁷ Ver vol. II, p. 289, n. 144.
- ¹⁹⁸ *Histoire du Commerce de Marseille*, t. III, p. 193.
- ¹⁹⁹ P. Lescalopier, *op. cit.*, p. 26.
- ²⁰⁰ Josip Luetic, *O pornortsup Dubrovacke Republik u XVIII stoljeću*. Dubrovnik, 1959, p. 190.
- ²⁰¹ Museo Correr, D. delle Rose, f. 217.
- ²⁰² *Ibid.*, ff. 8 y ss.
- ²⁰³ Ver *infra*, pp. 798 y ss.
- ²⁰⁴ V. *Infra*, II, p. 145, n. 15.
- ²⁰⁵ N. Iorga, *Ospeti romeni in Venezia (1570–1610)*, 1932, p. 75.
- ²⁰⁶ Ugo Tucci, “Mercanti Veneziani in India alla fine del secolo XVI”, en *Studi in onore di Armando Saporì*, 1957, pp. 1091 y ss.
- ²⁰⁷ Gilberto Freyre, *Casa Grande et senzala*, Río de Janeiro, 1946, t. I, p. 360.
- ²⁰⁸ Brantôme, *Mémoires*, XI, p. 107.
- ²⁰⁹ Philippe de Canaye, *Le voyage du Levant*, p. 114.
- ²¹⁰ Richard Busch-Zantner, “Zur Kenntnis der osmanischen Stadt”, en *Geographische Zeitschrift*, 1932, pp. 1-13.
- ²¹¹ J. Leclercq, *op. cit.*, 1881, p. 21.
- ²¹² D. de Haedo, *op. cit.*, 178 v. En Argel, dos mercados por semana, con gran consumo de gente de las planicies y las montañas vecinas.
- ²¹³ A. Pino-Branca, *op. cit.*, p. 257.
- ²¹⁴ *Panni garbi*: paños de primera calidad.
- ²¹⁵ A la reina, 13 de febrero de 1567, Douais, *Dépêches...*, III, pp. 36-37.
- ²¹⁶ El duque de Terranova al rey, 28 de agosto de 1575, Sim. Eo. 1144; 18 de febrero de 1576. Eo. 1145.
- ²¹⁷ Jacob Burckhardt, *Geschichte der Renaissance in Italien*, ed. 1920, pp. 16 y 17.
- ²¹⁸ Barón de Tott, *Mémoires*, IV, pp. 71-73.
- ²¹⁹ *Le discours du voyage de Venise à Constantinople*, 1547, p. 31.
- ²²⁰ Renée Doehaerd y Ch. Kerremans, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont*, 1952, I, pp. 77-78.
- ²²¹ A. Mehlan, “Die grossen Balkanmessen in der Türkenzeit”, en *Vierteljahrschrift für Sozial-und Wirtschaftsgeschichte*, XXXI, 1938, pp. 20-21.
- ²²² J. Tadić, *Dubrovcani po juznoj Srbiji u. XVI stolecu Glasnik Skop nauc dro*, VII-VIII, 1930, pp. 197-202.

- ²²³ L. Bernardo, *Viaggio a Constantinopoli*, Venecia, 1887, p. 24, 1591.
- ²²⁴ Una fábrica de escarlatas, Consejo del 20 de noviembre de 1575, A. Com. Marsella, BB 45, f. 330.
- ²²⁵ Giacomo Pedro Luccari, *Annali di Rausa*, Venecia, 1605, p. 120.
- ²²⁶ *Ibid.*, p. 139.
- ²²⁷ G. Botero, *op. cit.*, I, p. 35.
- ²²⁸ Marc Bloch, en *Mélanges d'hist. soc.*, I, pp. 113-114.
- ²²⁹ Francesco Guicciardini, *Diario del viaggio di Spagna*, Florencia, 1932, p. 46. Para una comparación, Nimes en 1592, P. Georges, *op. cit.*, pp. 621-622.
- ²³⁰ *Decadenza economica veneziana nel secolo XVII*, Coloquio de la Fundación Giorgio Cini (27 de junio a 2 de julio de 1957), 1961, pp. 23-84.
- ²³¹ *Le Banquet*, p. 17, citado por Th. Scharten, *Les voyages et les séjours de Michelet en Italie*, París, 1934, p. 101.
- ²³² Jacques Heers, *op. cit.*, pp. 74 y ss.
- ²³³ B. N. París, Fr. 2086, ff. 60 v., 61 r.
- ²³⁴ A. d. S. Venecia, *Cinque Savii*, Risposte 1602-1606, ff. 189, v., 195.
- ²³⁵ *Op. cit.*, I, p. 38.
- ²³⁶ Antonio de Capmany y de Montpalau, *Memorias históricas sobre la Marina, Comercio y Artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, 1779, I, pp. 205 y ss.
- ²³⁷ Felipe Ruiz Martín, catedrático de la Universidad de Bilbao, que me ha comunicado las líneas generales de su próximo libro.
- ²³⁸ A. d. S. Venecia, Dispacci Senato Spagna, Fo. Moro al dux, Madrid..., 1615.
- ²³⁹ La admirable serie de documentos de Simancas, Expedientes de Hacienda, 170, donde se puede encontrar, por añadidura, el padrón de la ciudad en 1561.
- ²⁴⁰ A. d. S. Venecia, Senato Terra, 4, f. 138, 22 de marzo de 1460.
- ²⁴¹ *Le Loyal Serviteur*, *op. cit.*, p. 42.
- ²⁴² A. d. S. Venecia, Senato Terra 27, Brescia, 5 de marzo de 1558; el problema se había planteado anteriormente, *ibid.*, 24, Brescia, febrero-marzo 1556.
- ²⁴³ A. d. S. Nápoles, Sommaria Consultationum 2, ff. 75 v. y 76, 7 de julio de 1550.
- ²⁴⁴ Ver la amplia nota bibliográfica, *infra*, pp. 524-525.
- ²⁴⁵ Que sería necesario revisar a la luz de las fuentes poco y mal utilizadas de Simancas. Esperemos contar pronto con los resultados de la investigación de Felipe Ruiz Martín.
- ²⁴⁶ El acontecimiento más importante en este terreno ha sido la aparición del t. III y último de Karl Julius Beloch, *Berölkerungsgeschichte Italiens*, Berlín, 1961.
- ²⁴⁷ La nueva línea revolucionaria de los estudios de Ömer Lutfi Barkan.
- ²⁴⁸ E. Hobsbawm, "The Crisis of the 17th Century", en *Past and Present*, 1954, núm. 5, pp. 33-53; núm. 6, pp. 44-65.

²⁴⁹ Álvaro Castillo Pintado, “El servicio de millones y la población del Reino de Granada en 1591”, en *Saitabi, Revista de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Valencia*, 1961.

²⁵⁰ Otto Brunner, *Neue Wege der Sozialgeschichte Vorträge und Aufsätze*, Göttingen, 1956, p. 87, y F. Braudel, “Sur une conception de l’Histoire sociale”, en *Annales E. S. C.*, abril-junio de 1959.

²⁵¹ Earl J. Hamilton, *El florecimiento del capitalismo y otros ensayos de historia económica*, 1948, pp. 121-122.

²⁵² Daniele Beltrami, *Forze di lavoro e proprietà fondiaria nelle campagne venete dei secoli XVII e XVIII*, 1961, pp. 5 y ss.

²⁵³ M. Moheau, *Recherches et considérations sur la population de la France*, 1778, pp. 257-258 y cuadro p. 276.

²⁵⁴ Los legados del Concilio en Borromeo, Trento, 7 de agosto de 1561, Susta, *Die romische kurie und das konzil von Trient unter Pius IV*, 4 vols., Viena, 1904-1914, I, pp. 67-68 y nn. 68-69.

²⁵⁵ G. Vivoli, *op. cit.*, III, pp. 15 y 24, n. 17.

²⁵⁶ N. Iorga, *Ospiti romeni in Venezia*, *op. cit.*, p. 35.

²⁵⁷ G. Mecatti, *op. cit.*, II, p. 766.

²⁵⁸ *Almanacco di economia di Toscana dell’anno 1791*, Florencia, 1791.

²⁵⁹ Así, en 1539, Rosario Russo, art. cit., en *Rivista storica italiana*, 1934, p. 435; así también en 1560, Sim. Eo. 1389 (19 de junio de 1560). Y en 1577, en Mesina, Sim. Eo. 1148, 9 de mayo de 1577.

²⁶⁰ A. Serra, “Breve trattato delle cause che possono far abbondare li regni d’oro e argento dove non sono miniere”, en A. Graziani, *Economisti del Cinque e Seicento*, Bari, 1913, p. 164.

²⁶¹ A. d. S. Venecia, *Cinque Savii...*, Busta 2.

²⁶² B. N. París, Fr. 5599.

²⁶³ Es decir, Rialto.

²⁶⁴ G. Parenti, *Prime ricerche sulla rivoluzione dei prezzi in Firenze*, 1939, pp. 96 y ss.

²⁶⁵ Giuseppe Mira, *Aspetti dell’economia comasca all’inizio dell’età moderna*, Como, 1939, pp. 239 y ss.

²⁶⁶ Ver *infra*, p. 460.

²⁶⁷ Sim. Eo. 1326, 29 de septiembre de 1569-1 de octubre de 1569.

²⁶⁸ Consejo del 13 de diciembre de 1562, BB 41, ff. 25 y ss.

²⁶⁹ Giuseppe Pardi, “Napoli attraverso i secoli”, en *N. R. st.*, 1924, p. 75.

²⁷⁰ Medidas solicitadas contra los pescadores del “barrio” de San Jehan, “quienes salen del puerto, consiguen y se llevan mucho más pan del que necesitan...”, 7 de agosto de 1583, A. Comun. Marsella, BB 45 f. 223.

²⁷¹ Alexandre Agulftequi (?) a los cónsules de Marsella, Lyon, 11 de nov. de 1579,

A. Com. Marsella.

²⁷² 28 de agosto de 1577, A. H. N., Inquisición de Barcelona, Libro I, f. 308.

²⁷³ 12 de octubre de 1558, Inquisición de Valencia. Libro I, A. H. N.

²⁷⁴ A. d. S. Venecia, Capi del Co. dei X, Ba. 594, f. 139, proyecto de compra 23 de junio de 1559; la misma petición, 16 de mayo de 1560, *ibid.*, f. 144.

²⁷⁵ En Marsella, Consejo del 4 de mayo de 1572, prima de 6 sueldos por carga a los mercaderes, BB 43, ff. 144-145. A. Com. Marsella.

²⁷⁶ A. Com. Marsella, BB 41, ff. 1-2.

²⁷⁷ Pietro Lomellino a la señoría de Génova, Mesina, 8 de octubre de 1557, A. d. S. Génova, Lettere Consoli, Napoli, Messina 1-2634.

²⁷⁸ En agosto de 1607, la escasez provocó una revuelta en Nápoles, *Archivio storico italiano*, IX, p. 266. Escasez decisiva más tarde en la insurrección de Mesina de 1647. Numerosas referencias: 23, 26, 27 de diciembre de 1559; 2 de enero de 1560, Sim. Eo. 1050, f. 3; 28 de enero de 1560, Eo. 1324, f. 72; 5 de noviembre de 1562, Eo. 1324, f. 154; 16 de diciembre de 1562, *ibid.*, f. 147; 8 de abril de 1563, f. 110; 18 de marzo de 1565, A. d. S. Venecia Senato Secreta Dispacchi Napoli. núm. I; 7 de febrero de 1566, Sim. Eo. 1555; f. 25; 18 de enero de 1570; Sim. Eo. 1327; 3 de marzo de 1571, Sim. Eo. 1059, f. 68; 28 de febrero de 1571, *ibid.*, f. 60.

²⁷⁹ 1527, Mario Branetti, “Notizie di Fonti et Documenti”, en *Archivio storico di Corsica*, 1931, p. 531.

²⁸⁰ H. Kretschmayr, *op. cit.*, III, p. 41.

²⁸¹ G. Mecatti, *op. cit.*, II, p. 764.

²⁸² M. Bandello, *op. cit.*, V, p. 167. En 1524, Salvatore Pugliese, *Condizione economiche e finanziarie della Lombardia nella prima metà del secolo XVIII*, 1924, p. 55, habla de 100 000 muertos.

²⁸³ G. Vivoli, *op. cit.*, III, p. 268.

²⁸⁴ *Idem.*

²⁸⁵ *Idem.*

²⁸⁶ *Idem.*

²⁸⁷ “*Un picciol popolo è facilmente consumato da una pestilenza*”, G. Botero, *op. cit.*, II, *Proemio* (p. 1), sin paginación en la edición de 1599.

²⁸⁸ Ver vol. I, n. 280.

²⁸⁹ Marciana, ital. 7299, *Memorie pubbliche dal anno 1576 al 1586*, 18 de marzo de 1584.

²⁹⁰ Sobre la peste de 1576, ver el admirable estudio de Ernst Rodenwaldt, “Pest in Venedig 1575-1577. Ein Beitrag zur Frage der Infektkette bei den Pestepidemien West-Europas”, en *Sitzungsberichte der Heidelberger Akademie d. Wissenschaften, Mathematischnaturwissenschaftliche Klasse*, Heidelberg, 1953, pp. 119 y ss.

²⁹¹ *Op. cit.*, pp. 315-316.

²⁹² Rene Baehrel, “La haine de classe en temps d'épidémie”, en *Annales E. S. C.*,

1952, pp. 315-350, y más especialmente, “Économie et Terreur: histoire et sociologie”, en *Annales hist. de la Révolution française*, 1951, pp. 113-146.

²⁹³ A. d. S. Venecia, Senato Misti, 19, ff. 72 v. y 73, 3 de junio de 1478.

²⁹⁴ Padre Maurice de Tolon, *Préservatifs et remèdes contre la peste ou le Capucin Charitable*, 1668, pp. 60 y ss.

²⁹⁵ *Op. cit.*, II, p. 14.

²⁹⁶ Pare P. Gil, *Libre de la historia cathalana...*, f. 81 r.

²⁹⁷ A. de Ragusa; ver también la serie Diversa di Cancellaria, 137.

²⁹⁸ *Ibid.*, 146, ff. 32 v., 140, 187 v., 205, 213 v., 215, etcétera.

²⁹⁹ A. d. S. Florencia, Mediceo 4185, ff. 171-175.

³⁰⁰ D. de Haedo, *op. cit.*, p. 8 v. (sobre los cabileños), p. 9 (sobre los andaluces).

³⁰¹ Ömer Lutfi Barkan, Conferencias inéditas pronunciadas en la École des Hautes Études, p. 11.

³⁰² B. M. Sloane, 1572, f. 61, julio-agosto 1633.

³⁰³ B. Gerometta, *I forestieri a Venezia*, Venecia, 1858, p. 9.

³⁰⁴ A. d. S. Venecia, Senato Terra, 101, mayo 1587.

³⁰⁵ G. Hernández al rey, Venecia, 17 de junio de 1562, Sim. Eo. 1324, f. 136. N. Iorga, *op. cit.*, p. 136. Al lado de los griegos, armenios, circasianos y valacos.

³⁰⁶ M. Bandello, *op. cit.*, IV, p. 68.

³⁰⁷ Nicolò Crotto a Antonio Paruta, Angora, 2 de mayo de 1585; Cucina a Paruta, Venecia, 16 de abril y 25 de junio de 1509. A. d. S. Venecia, *Lettere Com.*, 12 *ter*, y N. Iorga, *op. cit.*, p. 19.

³⁰⁸ G. de Aramon, *op. cit.*, p. 3.

³⁰⁹ E. de Vera a Felipe II, Venecia, 23 de nov. de 1590, A. N., K 1674.

³¹⁰ P. Lescalopier, *op. cit.*, p. 29.

³¹¹ G. Botero, *op. cit.*, I, 103.

³¹² J. W. Zinkeisen, *op. cit.*, III, p. 266.

³¹³ G. Botero, *op. cit.*, I, p. 99.

³¹⁴ Ver, especialmente, el libro de J. Plesner, *L'émigration de la campagne libre de Florence au XIII siècle*, 1934.

³¹⁵ H. Kretschmayr, *op. cit.*, III, p. 194.

³¹⁶ N. de Nicolay, *Navigations et pèrègrinations orientales*, *op. cit.*, p. 157, las casas ragusinas en Gravosa y sus huertos de naranjos y limoneros.

³¹⁷ Ver vol. I, n. 319 de este capítulo.

³¹⁸ Mateo Alemán, *De la vida del pícaro Guzmán de Alfarache*, 1615, I, pp. 24 y 29.

³¹⁹ Citado por G. Luzzatto, *op. cit.*, p. 145.

³²⁰ B. M. Sloane, 1572.

- 321 Robert Livet, *op. cit.*, p. 157.
- 322 Según R. Busch-Zantner, *op. cit.*, cf. *infra*, II, pp. 97-98.
- 323 L. Pfandl, *Introducción al Siglo de Oro*, Barcelona, 1927, pp. 104-105.
- 324 H. Kretschmayr, *op. cit.*, II, p. 251.
- 325 G. Vivoli, *op. cit.*, II, p. 52.
- 326 H. Kretschmayr, *op. cit.*, II, p. 254.
- 327 *Ibid.*, pp. 337-338.
- 328 A. Petit, *André Doria...*, *op. cit.*, p. 6.
- 329 *Ibid.*, pp. 32-33.
- 330 *Ibid.*, pp. 216 y ss.
- 331 Cf. vol. I, n. 333 de este capítulo.
- 332 P. Egidi, *Emmanuele Filiberto*, 1928, p. 114.
- 333 Scovazzi y Nobaresco, *Savona*, según las observaciones en *Rivista Storica*, 1932, p. 116.
- 334 G. Botero, *op. cit.*, p. 39.
- 335 Sobre Perusa, ver los buenos estudios de Tordi y de A. Bellucci, y *Archivio storico italiano*, t. IX, pp. 114 y ss.
- 336 *Archivio storico italiano*, t. IX, p. 47.
- 337 Sobre este pequeño caso de historia urbana, ver los estudios de Leopoldo Palatini, Visca y Casti.
- 338 *Les aventures du capitaine Alonso de Contreras, 1582-1633*, ed. por Jacques Boulenger, 1933, pp. 222 y ss.
- 339 D. de Haedo, *Topographia...*, p. 173 v.
- 340 *Novelas ejemplares*, “El Licenciado Vidriera”, I, p. 263.
- 341 De acuerdo con la tesis inédita de Maurice Carmona sobre Florencia y Toscana en el siglo XVII.
- 342 Maurice Carmona, “Aspects du capitalisme toscan aux XV^e et XVII^e siècles”, en *Revue d’Hist. moderne et contemporaine*, 1964.
- 343 Ver *supra*, especialmente p. 427.
- 344 Ver *supra*, cap. 2, p. 137 y n. 18.
- 345 El cónsul Raffaello Giustiniano al duque y gobernador de Génova; Mesina, 3 de junio de 1561, A. d. S. Génova Lettere Consoli, Mesina, 1-2634.
- 346 A. d. S. Génova, Giunta di Marina, Consoli nazionali ed esteri 1438-1599.
- 347 R. di Tucci, “Relazioni commerciali fra Genova ed il Levante”, en *La Grande Genova*, noviembre 1929, p. 639.
- 348 G. Vivoli, *op. cit.*, IV, p. 23.
- 349 Nicoloso Lomellino, por ejemplo, poseía 8 *carati* en la nave ragusina *Santa Nunciata*, cuyo patrón era Vo. Basilio, A. de Ragusa, Diversa de Foris, XII, f. 135, 4 de

mayo de 1596.

³⁵⁰ Museo Correr, Relación de Santolone sobre Génova (1684).

³⁵¹ J. Paz y C. Espejo, *Las antiguas ferias de Medina del Campo*, 1912, pp. 139-141, tienen razón al destacar como ejemplar la detención, en noviembre de 1582, del príncipe de Salerno, quien se negaba a ir a la feria de Medina del Campo.

³⁵² Laszlo Makkai, art. cit., ver vol. I, p. 513, n. 151.

³⁵³ Sobre Burgos, A. de Capmany, *op. cit.*, II, pp. 323-324 y las importantes observaciones de R. Carande, *op. cit.*, p. 56.

³⁵⁴ Jean Delumeau, *Vie économique et sociale de Rome dans la seconde moitié du XVI^e siècle*, París, 2 vols., 1959.

³⁵⁵ Georges Yver, *Le commerce et les marchands dans l'Italie méridionale au XIII^e et au XIV^e siècle*, 1903, pp. 1 a 5 y *passim*.

³⁵⁶ Jean Delumeau, *op. cit.*, pp. 365 y ss.

³⁵⁷ K. Julius Beloch, *op. cit.*, III, p. 357.

³⁵⁸ Joseph Billioud, *Histoire du commerce de Marseille*, 1951, II, p. 551, no acepta que la ciudad pasase de un número de habitantes que oscilan entre los 30 000 y 45 000, mientras que la propia Marsella se atribuía 80 000. Archives communales de Marseille, BB 45, f. 207, 23 de marzo de 1583.

³⁵⁹ E. Von Ranke, art. cit., p. 93.

³⁶⁰ A. d. S. Nápoles, Sommaria Consultationum 31, ff. 110, 111, 7 de febrero de 1624.

³⁶¹ *Archivio storico italiano*, t. IX, p. 247.

³⁶² *Idem*.

³⁶³ *Idem*.

³⁶⁴ A. d. S. Nápoles, Sommaria Consultationum, 1, ff. 79-84, 27 de febrero de 1551.

³⁶⁵ Para más amplios detalles sobre la posición ocupada por este prefecto en el cuerpo ejecutivo napolitano, el Tribunal de San Lorenzo, ver Bartolomeo Capasso, *Catalogo ragionato dell'Archivio municipale di Napoli*, 1876, I, p. 120.

³⁶⁶ *Archivio storico italiano*, t. IX, p. 264, n. 1.

³⁶⁷ B. Capasso, *op. cit.*, p. 51.

³⁶⁸ Wilfrid Brulez, *op. cit.*, p. 576.

³⁶⁹ A. d. S. Nápoles, Sommaria Consultationum, 1, f. 235 v., 4 noviembre 1560.

³⁷⁰ *Ibid.*, 13, f. 373 v., 20 de junio de 1597.

³⁷¹ Para el trigo de Apulia, *ibid.*, 5, 13 de abril de 1576; para el azúcar y la miel, *ibid.*, 33, f. 13, 135-137, 4 de febrero de 1625.

³⁷² Sobre el intento de las autoridades españolas de frenar el crecimiento de Nápoles, G. Botero, *op. cit.*, I, p. 114; 22 de marzo de 1560, Sim. Eo. 1050, f. 23; 1568, Sim. S. P. Nápoles, I; *Arch. st. it.*, t. IX, p. 247; B. N. París, hacia 1600, Esp.

127, ff. 17 y 19 v.; Giuseppe Pardi, art. cit., p. 73; y *passim* en el libro esencial de Giuseppe Coniglio citado antes.

³⁷³ Felipe Ruiz Martín, “Fernando el Católico y la Inquisición en el Reino de Nápoles”, en *V Congreso de la Corona de Aragón*, octubre 1952.

³⁷⁴ En especial, Miguel de Castro, *Vida del soldado español Miguel de Castro* (Colección Austral), 1949, y también *Les aventures du capitaine Alonso de Contreras (1582-1633)*, *op. cit.*, esp. pp. 17-20.

³⁷⁵ Simancas, Nápoles, Eo. 1038, 1549.

³⁷⁶ Felipe Ruiz Martín, art. cit., p. 320.

³⁷⁷ Para estas cifras y la discusión de su veracidad, Robert Mantran, *Istanbul dans la seconde moitié du XVII^e siècle. Étude d'histoire institutionnelle, économique et sociale*, 1962, pp. 44 y ss.

³⁷⁸ *Ibid.*, p. 84.

³⁷⁹ *Voyage fait par moy. Pierre Lescalopier...*, f. 35.

³⁸⁰ G. de Aramon, *op. cit.*, p. 93.

³⁸¹ P. Lescalopier, *Voyage...*, f. 31 v.

³⁸² G. de Aramon, *op. cit.*, p. 25.

³⁸³ *Ibid.*, p. 93.

³⁸⁴ R. Mantran, *op. cit.*, p. 40, y Ömer Lutfi Barkan, “L’organisation du travail dans le chantier d’une grande mosquée à Istanbul au XVI^e siècle”, en *Annales E. S. C.*, año XVII, 1962, núm. 6, pp. 1093-1106.

³⁸⁵ P. Lescalopier *Voyage...*, f. 32.

³⁸⁶ R. Mantran, *op. cit.*, p. 29.

³⁸⁷ *Ibid.*, p. 27.

³⁸⁸ E. Charrière, *Négociations...*, *op. cit.*, II, pp. 757-759, ct. Tott, *Mémoires*, *op. cit.*, I, p. 75. Para la lista de 22 incendios de 1640 a 1701, R. Mantran, *op. cit.*, pp. 44 y ss.

³⁸⁹ P. Lescalopier, *Voyage...*, f. 33 v.

³⁹⁰ *Ibid.*, f. 33 v.

³⁹¹ R. Mantran, *op. cit.*, pp. 44 y ss.

³⁹² P. Lescalopier, *Voyage...*, f. 37 v., nota que sólo son treinta y que son “simples amazones de madera”.

³⁹³ *Ibid.*, f. 37 v.

³⁹⁴ *Ibid.*, f. 38.

³⁹⁵ *Ibid.*, f. 36 v.

³⁹⁶ *Ibid.*, f. 37.

³⁹⁷ R. Mantran, *op. cit.*, pp. 81 y ss. Sobre los caballos de Escútari hay muchas referencias de viajeros.

³⁹⁸ Cf. P. Lescalopier, *Voyage...*, ff. 32 v. y 33.

³⁹⁹ R. Mantran, *op. cit.*, p. 85.

⁴⁰⁰ P. Lescalopier, *Voyage...*, f. 32.

⁴⁰¹ Salazar a S. M., Venecia, 5 de marzo de 1581. Simancas Eo. 1339: “Que 8 naves que avian llegado de Alexandria cargados de grano no havian bastado para mas de un solo día”.

⁴⁰² R. Mantran, *op. cit.*, pp. 181 y ss. Los documentos del fondo turco de la Bibliothèque Nationale de París, 40 y suplemento 1201, han sido analizados para mí por Halil Sahili Oglou. Ver el interesante artículo de L. Gucer, “Le commerce intérieur des céréales dans l’Empire ottoman pendant la seconde moitié du XVI^e siècle”, en *Revue de la Faculté des Sciences Économiques de l’Université d’Istanbul*, t. XI, 1949-1950. Y el valioso estudio de Walter Hahn, *Die Verpflegung Konstantinopels durch staatliche Zwangswirtschaft nach türkischen Urkunden aus dem 16. Jahrhundert*, 1926.

⁴⁰³ R. Mantran, *op. cit.*, pp. 184 y 189.

⁴⁰⁴ J. Gounon-Loubens, *Essais sur l’administration de la Castille au XVI^e siècle*, 850, pp. 43-44.

¹ Gabriel Audisio, *Sel de la mer*, 1936, pp. 177 y ss.

² Jean Weiller ha expuesto su punto de vista en “Les préférences nationales de structure et le déséquilibre structurel”, en *Revue d'Économie politique*, 1949, y ha vuelto a tocar el tema varias veces, especialmente *Problèmes d'Économie internationale*, t. II, 1950 y *L'économie internationale depuis 1950*, 1965. Un útil resumen en el trabajo colectivo *Sens et usage du terme structure dans les sciences humaines et sociales*, 1962, Mouton, pp. 148 y ss.

¹ *Le problème de l'incroyance au XVI^e siècle. La religion de Rabelais*, 1^a ed., 1942; 2^a ed., 1947, pp. 361 y ss.

² 28 de mayo de 1568. *CODOIN* XXVII, p. 6.

³ 19 de julio de 1558. *Lettres de Jean Calvin*, publicadas por Bonnet, 1854, p. 207.

⁴ Antonio de Guevara, *Epistres dorées, morales et familières traduites d'espagnol en français par le seigneur de Guterry*, 1558, pp. 79, 40, 63. En español, en *Biblioteca de Autores Españoles* (B.A.E.), 1850, t. XIII, pp. 86, 96, 103.

⁵ A. N., K 1337, B 38, núm. 15, copia.

⁶ A Felipe II, Poissy, 21 de diciembre de 1561, A. N., K 1495, B 13; núm. 105, orig.

⁷ Roma, 30 de enero de 1570. B. N. París, Fr. 17989, f. 142.

⁸ 5 de enero de 1567, *Dépêches de Fourquevaux*. III, p. 31.

⁹ Es decir, los genoveses.

¹⁰ Longlée a Villeroi, Barbastro, 8 de diciembre de 1585, ed. Albert Mousset, *op. cit.*, p. 211.

¹¹ El mismo remitente al mismo destinatario, Madrid, 1^o de febrero de 1584, *ibid.*, p. 17.

¹² Villeroi a J. B. de Tassis, París, 31 de enero de 1584, orig. A. N., K 1563.

¹³ A. d. S. Venecia, Senato Dispacci Spagna, P^o Priuli al dux, Madrid, 19 de noviembre de 1612.

¹⁴ Belon du Mans, *Les observations...*, p. 78.

¹⁵ Eugène Halphen, *Lettres inéd. du roi Henri IV à M. de Villiers*, 1887, p. 25.

¹⁶ O esta carta de Fr. Jorge de Santiago al rey, escrita en Bolonia, el 28 de mayo de 1548: "*Porque pola via de Frandes que sera mais em breve por ser posta, escrevemos carta comun a Vossa Alteza...*". *Corpo diplomático portuguez*, VI, p. 254. O estas cuantas líneas de Nicot al rey de Francia, Lisboa, 28 de mayo de 1561: "Llegaron noticias a Flandes por la vía de Alejandría, de que hay gran emoción y motines en las Indias...", E. Falgairolle, *Jean Nicot, ambassadeur de France au Portugal au XVI^e siècle, sa correspondance inédite*, 1887, p. 148.

¹⁷ B. de Mendoza a Felipe II, París, 28 de noviembre de 1587, A. N., K 1566, nota autógrafa de Felipe II.

¹⁸ No es fácil deducir la velocidad diaria del tiempo empleado en la totalidad del viaje, pues sólo en raras ocasiones sabemos los recorridos exactos. He salvado este obstáculo, calculando las velocidades según distancias directas, a vuelo de ave, en el mar, y, por tierra, según las distancias actuales; lo que presenta el inconveniente de acortar las distancias reales.

¹⁹ Salvo las asombrosas carreras de relevos sobre los 400 y pico kilómetros de Roma a Venecia; tres de ellas, entre 1496 a 1530, que señala Pietro Sardella, de un día y medio cada una, lo que da una velocidad de 10 a 15 km por hora. La distancia se cubriría en un promedio de cuatro días. Ver las tablas de Pietro Sardella, *op. cit.*, y el

cuadro que tomamos de él, vol. I, p. 483.

²⁰ Ver *infra*, Tercera Parte, cap. IV. Nobili al príncipe, Barcelona, 25 de junio de 1572, A. d. S. Florencia, Mediceo, 4903.

²¹ G. del Caccia al príncipe, Madrid, 30 de junio de 1572, A. d. S. Florencia, Mediceo, 4903.

²² Leonardo Donà al senado, Madrid, 21 diciembre 1570, en *La corrispondanza da Madrid dell'ambasciatore Leonardo Donà, 1570-1573*, public. p. Mario Brunetti y Eligio Vitale, 1963, I, p. 167.

²³ L. Fernández de Retana, *Cisneros y su siglo, 1929-1930*, I, p. 550. El mismo tiempo, dos días, para ir de Orán a Valencia emplearon las galeras de Venecia, en octubre de 1485, A. d. S. Mantua, Génova 757, 3 noviembre de 1485.

²⁴ *Op. cit.*, p. 93 v. Datos diversos: A. Thomazi, *H. de la navigation*, 1941, p. 26; Victor Bérard, *Pénélope...*, *op. cit.*, p. 181; G. de Toledo al rey sobre Dénia, 16 de julio de 1567, Sim. Eo. 149, f. 22: "... por tener por mucho más breve el camino de la mar que el de la tierra"; pero esta convicción entraña un error de D. García, quien, zarpando de Sicilia para España, pensó que era inútil prevenirse al rey por tierra: partió el 27 de junio y no llegó a Denia hasta el 16 de julio. Sobre la carestía de los viajes terrestres, un ejemplo que parece de actualidad: el transporte por mar de América a Génova costaba menos que el trayecto más corto por tierra, de la misma mercancía, entre Génova y el interior de la Península.

²⁵ E. Hering, *Die Fugger*, 1940, p. 66. Sobre los servicios de Thurn y de Tassis, ver mapa núm. 102, *Zur Geschichte der deutschen Post (1506-1521)* del Atlas de Putzger.

²⁶ Saint-Gouard a Carlos IX, Madrid, 14 de septiembre de 1572, B. N. París, Fr. 16105. París-Barcelona: 1 001 kms.; París-Madrid: 1 060.

²⁷ Fourquevaux al rey, Madrid, 19 de diciembre de 1570, *Dépêches...*, II, p. 307.

²⁸ Y no el 8 de noviembre, como escribe R. Merriman, *The rise of the Spanish Empire*, Nueva York, 1918, IV, p. 145; C. Douais, *Dépêches de Fourquevaux*, II, p. 97; Nobili al príncipe, 16 de noviembre de 1571, A. D. S. Florencia, Mediceo, 490.

²⁹ G. de Silva al rey, Venecia, 4 de abril de 1573, Sim. Eo. 1332.

³⁰ 7 de abril de 1573, *CODOIN*, C II, pp. 72-81; 8 de abril de 1573, Sim. Eo. 1332; 17 de abril de 1573, Palmerini B. Com Palermo Qq D 84; 23 de abril. A. Vaticanos Spagna 7, ff. 198-199; Candía, 25 de abril, Capi del Co. dei X Lettere Ba 285, f. 165. Felipe II a G. de Silva, Madrid, 25 de abril de 1573, Sim. Eo. 1332; 22 de mayo, noticia de la paz publicada en Constantinopla, G. Mecatti, *Storia cronologica della Città di Firenze*, Nápoles, 1755, II, p. 753.

³¹ *Voyage fait par moy, Pierre Lescalopier*, ff. 41 y 64 v.

³² Londres, P. R. O., 30/25 f. 65, Francesco Contarini al dux, Dover, 26 enero 1610, copia.

³³ *Ibid.*, f. 46: Viaje de Francesco Contarini a Constantinopla.

³⁴ Tommaso Alberti, *Viaggio a Constantinopoli*, public. p. Alberto Bacchi della Lega, Bolonia, 1889, p. 13.

³⁵ Belon du Mans, *op. cit.*, p. 93 v.

³⁶ *Ibid.*, p. 85.

³⁷ A. de Ragusa, Diversa di Cancellaria 146, f. 46 v. 8 enero 1561.

³⁸ 25 de enero-3 de febrero-10 de abril-27 de abril, de 1564, Sim. Eo. 1393.

³⁹ 16-22 de abril de 1562, Sim. Eo. 1052, f. 26.

⁴⁰ A. d. S. Florencia, Mediceo 2079, ff. 212, 271, 274, 296, 297, 302, 304, 308, 311, 320, 323, 333, 405, 408. Una memoria española de diciembre de 1595 (B. N. Madrid, ms. 10454. f. 34) afirma, no obstante, que se iba de Sicilia al África en unas cuantas horas; las galeras de J. A. Doria hacían el viaje en una jornada (v. Tercera Parte, cap. IV) de La Favignana a La Goleta. Pero éstas eran hazañas de las galeras.

⁴¹ N. de Nicolay, *Navigations, pérégrinations et voyages...*, Amberes, 1576, p. 12.

⁴² A. d. S. Florencia, Mediceo 2079, ff. 305, 306 y 345.

⁴³ Cádiz, 2 de junio de 1561, Sim. Eo. 140.

⁴⁴ 2 de junio de 1561, Sim. Eo. 140. O sea, una media de 80 km diarios.

⁴⁵ Dr. Sottas, *op. cit.*, p. 183.

⁴⁶ Ver vol. I, p. 350.

⁴⁷ Es decir, los registros portuarios de las llegadas de barcos y mercancías.

⁴⁸ A. d. S. Florencia, Mediceo 2080.

⁴⁹ *Nouvelles et spéculations à Venise*, 1948.

⁵⁰ Ver al final de este capítulo (p. 611) la reproducción de una *carpeta*.

⁵¹ Los cálculos precedentes están basados en la correspondencia de españoles establecidos en Venecia entre 1589 y 1597, y conservada (antes de la guerra) en los Archivos Nacionales, K 1674, 1675, 1676, y en Simancas, Eo. 1345. He tomado algunos ejemplos de las Lettere Commerciali, 12 *ter* A. d. S. Venecia. Notemos que el viaje de Ragusa a Constantinopla requería un mes en tiempo de invierno. La media que propone un cálculo contemporáneo (A. d. S. Venecia, Papadopoli, Codice 12, f. 26 v., hacia 1587) es en exceso optimista: en verano, el viaje de Constantinopla a Cattaro requeriría unos 16 o 17 días... "*Da Cattaro poi a Venetia con le fregate ordinarie secondo i tempi ma ut plurimum in otto giorni*": es decir, un total de 24 o 25 días. Sobre el trayecto Venecia-Madrid, damos a continuación algunas cifras extraídas de la correspondencia de dos embajadores venecianos en Madrid, P^o Priuli y P^o Gritti: el 19 de noviembre de 1612 lleva ya Priuli 60 días sin noticias; dos cartas recibidas en Madrid el 5 y el 9 de diciembre de 1612 habían tardado 18 y 27 días respectivamente, habiendo sido enviadas ambas desde Venecia por correo urgente; el número de días que tardaron en llegar algunas cartas a manos de Gritti es: 33, 45, 21, 27, 26, 20 y 20... A. d. S. Venecia, Senato Dispacci.

⁵² Ver *supra*, p. 482 y n. 48.

⁵³ A. d. S. Módena, Cancellaria Ducale d'Este, Venezia 77, VI/10. J. Tebaldi al duque de Ferrara, Venecia, 19 de enero de 1522.

⁵⁴ K. O. Müller, *Welthandelsbräuche 1480-1540*, reimpresión, 1962, p. 29.

⁵⁵ Excepción que confirma la regla: los genoveses envían correos especiales de Madrid a Amberes, con la intención de beneficiarse de la *larghezza* del Norte, V. Vazquez de Prada, *op. cit.*, I, p. 36.

⁵⁶ Simancas, *Consejo y Juntas de Hacienda*, 28; en una lista de gastos de Chantonny fechada a 14 de julio de 1560.

⁵⁷ Francés de Alava al rey, 6 marzo 1567, A. N., K 1507, n. 70, citado por H. Forneron, *Histoire de Philippe II*, 1881, t. II, p. 219, n. 1. Este correo fue enviado por los rebeldes de los Países Bajos a Montigny, que estaba entonces en España. Ver V. Vázquez de Prada, *Lettres marchandes d'Anvers*, 1960, I, p. 40.

⁵⁸ Henri Lapeyre, “El archivo de Simón y Cosme Ruiz”, en *Moneda y Crédito*, junio 1948.

⁵⁹ British Museum, Add 14009, f. 38, Consulta de Consejo de Italia, Madrid, 2 octubre 1623.

⁶⁰ V. Vázquez de Prada, *Lettres marchandes d'Anvers*, I, pp. 241-242.

⁶¹ Cálculos y cartografía de Frank Spooner, basados en mis cálculos. Sería posible trazar un mapa de las distancias relativas en el siglo XVI. R. Gascón ha hecho uno con centro en Lyon, *op. cit.*, en esp. p. 308.

⁶² *Mémoires du Duc de Sully* (nueva edición), 1882, I, p. 68.

⁶³ R. Gascón, *op. cit.* (texto escrito a máquina), p. 318.

⁶⁴ A. d. S. Venecia, el baile al dux, Constantinopla, 8 de agosto de 1605.

⁶⁵ R. Gascón, *op. cit.*, p. 308, da para el siglo XVI las siguientes velocidades (medias): las mercancías viajaban de 17 a 44 km diarios (44, por la ruta de Lyon a los Países Bajos, pasando por Amiens; 17 por la de Burgos al Macizo Central); Saona arriba, de 14 a 25, y Ródano abajo hasta 90. Entre Roane y Tours el transporte era veloz, 65 km diarios. Velocidad media de los viajeros a lomos de caballo, 40, y 90 viajando en la posta. Los correos rápidos a Italia, entre 170 y 200.

⁶⁶ Yves Renouard, “Comment les papes d'Avignon expédiaient leur courrier”, en *Revue Historique*, 1937. Ver en particular el cuadro de la página 59 (tirada aparte), estas velocidades, dice el autor, “son, que sepamos, las más rápidas de la época”. Ver también su elevado precio, *ibid.*, p. 29. Para conclusiones análogas a las desarrolladas en nuestro párrafo: Armando Saporì, *Studi di storia economica*, 3ª ed., 1955, pp. 635-636.

⁶⁷ Frederic C. Lane, *Andrea Barbarigo, merchant of Venice (1418-1449)*, 1944, pp. 199 y ss.

⁶⁸ Ferdinand Fried, *Le tournant de l'écon. mondiale*, 1942, pp. 67-68.

⁶⁹ *Ibid.*, pp. 66-67.

⁷⁰ *Tour du monde d'un sceptique*, 1932, p. 37.

⁷¹ G. Botero, *op. cit.*, II, pp. 8 y ss.

⁷² A. d. S. Venecia, *Annali di Venezia*, f. 185, 26 de septiembre de 1578.

⁷³ Comunicación del obispo de Limoges al cardenal de Lorena, 27 de julio de 1560, en L. Paris, *Négociations... relatives au règne de François II*, I, p. 49.

⁷⁴ *Ibid.*, p. 562, el obispo de Limoges al cardenal de Lorena, 26 de septiembre de 1560.

⁷⁵ Martin Philippon, *Ein Ministerium unter Philipp II. Kardinal Granvella am spanischen Hofe (1579-1586)*, 1895, p. 76.

⁷⁶ Memorie politiche dal 1576 al 1586, Marciana, 7299, 18 de marzo de 1584, “*Che il Re di Spagna haveva molti ministri che desiderano novità come il Cardinale Granvella et don Joan di Idiáquez...*”.

⁷⁷ A. d. S. Venecia, Fondo Papadopoli, Codice 12, f. 26 v. (1587), es la velocidad media de las cartas del baile veneciano en el trayecto de Estambul a Cattaro (según un estadístico de la época).

⁷⁸ Londres, P. R. O., 30/25, 21, Venecia, 14 diciembre 1686.

⁷⁹ Florencia, Laurentiana, Ashb, 1484. “La retentione delle galee grosse della Illustrissima Signoria di Venetie...”.

⁸⁰ Precisiones y referencia a Pegolotti en W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant*. II, p. 120. n. 3.

⁸¹ 3 de julio de 1561, B. N. París, Fr. 16103, f. 3 v.: “*la tardità con la quale caminano qua tutti i negotii*”, G. de Nobili al duque, Madrid, 20 de marzo de 1566, A. d. S. Florencia, Mediceo 4898, f. 41.

⁸² B. de Mendoza a J. de Idiáquez, París, 16 de julio de 1587, A. N. K 1448.

⁸³ *Lettere edite e inedite di Filippo Sasetti*, public. por Ettore Marcucci, Florencia, 1855, p. 279.

⁸⁴ Sobre este incidente, ver numerosos documentos en Simancas, A. N., serie K: 2 de junio de 1576, K 1541; 3 octubre 1576, K 1542 núm. 4 A; 3 octubre, *ibid.*, núm. 3; 4 octubre, *ibid.*, núm. 4; 8 octubre 1576, *ibid.*, núm. 11; 12 octubre 1576, *ibid.*, núm. 15; 13 octubre, *ibid.*, núm. 16; 14 octubre, *ibid.*, núm. 17; 15 octubre. *ibid.*, núm. 19; 17 octubre, núm. 20; 18 octubre, núm. 21; 18 octubre, núm. 22; 21 octubre, K 1542, 23 octubre, núm. 30; 25 octubre, 30 octubre, núm. 35; 18 noviembre y 19 diciembre 1576 (núm. 64); Enrique (de Navarra) a Felipe II. Agen, 3 abril 1577, 29 abril 1577, K 1543, núm. 38 A; Felipe II a M. de Vendôme, 8 abril de 1577, K 1542, núm. 62; 2 julio, núm. 52; 12 julio, núm. 45, 2 agosto, K 1542; 4 agosto 1577, núm. 59, 12 agosto, núm. 61; 17 agosto, núm. 62; 19 agosto, núm. 69.

⁸⁵ K. O. Müller, *op. cit.*, p. 39. Los días extra se contaban a partir de la llegada de las letras.

⁸⁶ J. G. da Silva, *Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607*, 1956, p. 92, lámina V.

⁸⁷ Federigo Melis, *Aspetti della vita economica medievale*, 1962, pp. 455 y ss., estudia el problema a finales del siglo XVI. Y la situación apenas ha cambiado en el siglo XVI.

⁸⁸ Ver *supra*, pp. 258-260.

⁸⁹ K. O. Müller, *op. cit.*, p. 49.

⁹⁰ A. de Ragusa, *Diversa di Cancellería* 131, ff. 1 a 6.

⁹¹ B. Suárez a Simón Ruiz, Florencia, 30 marzo 1590, Archivo Ruiz, Archivo Histórico Provincial, Valladolid.

⁹² Arringhe varie, Museo Correr, 1999 (sin fecha).

⁹³ F. C. Lane, *op. cit.*, pp. 101-113.

⁹⁴ Ver *supra*, p. 300, n. 274.

⁹⁵ Herman van der Wee, *op. cit.*, II, pp. 319 y ss.

⁹⁶ Museo Correr, Cicogna, 1933, ff. 162 y 162 v., 30 julio 1602.

⁹⁷ A. d. S. Venecia, Dispacci Spagna, F. Morosini al dux, Madrid, 22 septiembre 1614.

⁹⁸ *Diario de Gregorio Martín de Guijo, 1648-1664*, public. por M. R. de Terreros, 1953, 2 vols., t. II, p. 76. En lo que concierne a los largos viajes a las *Indias Orientales*, Francois Pyrard escribe a comienzos del siglo XVII: "... llegaron a Goa cuatro grandes carracas... eran cinco al partir de Lisboa, pero no sabían qué había ocurrido con la quinta... en cada carraca iban embarcadas hasta mil personas, y cuando llegaron a Goa, apenas quedaban 300 en cada una, y la mitad de ellas estaban enfermas"; *Voyage de François Pyrard de Laval, contenant sa navigation aux Indes orientales...*, 1619, II, p. 385 (*sic* por 285), citado de otra edición y en términos ligeramente diferentes, por Stefan Stasiak, *Les Indes portugaises à la fin du XVI^e siècle d'après la Relation du voyage fait à Goa en 1546 par Christophe Pawlowski, gentilhomme polonais*, Leópolis, 1926, p. 33, n. 122. Ver también *Os Lusíadas*, V, 81-2.

⁹⁹ A. d. S. Mantua, A° Gonzaga, Serie E, Venezia 1431, Giovanni de Strigi al marqués de Mantua, Venecia, 17 marzo 1464.

¹⁰⁰ Huguette y Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, III, p. 36.

¹⁰¹ Gerónimo de Valladolid a Simón Ruiz, Sevilla, 15 febrero 1563, A. P. Valladolid.

¹⁰² Simancas, Consejo y Junta de Hacienda, 46, prior y cónsules de Sevilla a S. M., Sevilla, 2 julio 1562.

¹⁰³ Lo mismo había ocurrido antaño en las ferias de Champaña, y después en muchas otras, *cfr.* Robert Henri Bautier, "Les foires de Champagne", en *Recueils de la Société Jean Bodin, V. La foire*, 1953, pp. 97-145.

¹⁰⁴ Esta feria de la Sensa de que habla M. Sanudo, *op. cit.*, I, columna 959 (mayo 1498), y que citan las correspondencias mantuanas, hacía venir a la ciudad buen número de mercaderes extranjeros. A. d. S. Mantua, Venezia, 1431, de Strigi al marqués, Venecia, 10 de mayo de 1461. Quizá la han subestimado los historiadores de Venecia.

¹⁰⁵ Museo Correr, Donà delle Rose, 181 f. 62, informe del *zornalier del giro di banco* (de Rialto) Giovan Battista Pereti (?), julio 1604: "*et il più delle volte non vi è un quatrino de contati*".

¹⁰⁶ Corrado Marciani, *Lettres de change aux foires de Lanciano*, 1962.

¹⁰⁷ Armando Saporì, *Studi di storia economica medievale*, 1946, pp. 443 y ss. sobre "La fiera di Salerno del 1478".

- ¹⁰⁸ Giuseppe Mira, “L’organizzazione fieristica nel quadro dell’economia della Bassa Lombardia alla fine del Medio Evo e nell’età moderna”, en *Archivio storico lombardo*, 1958.
- ¹⁰⁹ Giulio Mandich, “Istituzione delle fiere veronesi (1631-1635) e riorganizzazione delle fiere bolzanine”, en *Cultura Atesina*, 1947.
- ¹¹⁰ Robert Brunschvig, “Coup d’oeil sur l’histoire des foires à travers l’Islam” en *Recueils de la Société Jean Bodin*. V, *La foire*, 1953, pp. 58-59.
- ¹¹¹ J. Cvijić, *op. cit.*, pp. 196-197, y Mehlan, “Die grossen Balkanmessen in der Türkenzeit”, en *Vierteljahrschrift für Sozialgeschichte*, 1938.
- ¹¹² Ver *infra*, p. 507, n. 122.
- ¹¹³ Virginia Rau, *Subsidios para o estudo das feiras medievais portuguesas*, 1943.
- ¹¹⁴ Corrado Marciani, *op. cit.*, p. 4.
- ¹¹⁵ Viaje de Francesco Contarini, mayo 1581, P. R. O., 30, 25, 157, f. 66 v.
- ¹¹⁶ A. d. S. Nápoles, *Sommaria Partium* 566, ff. 216 v. y 217, 2 septiembre 1567.
- ¹¹⁷ A. d. S. Nápoles, *Sommaria Partium*, 528, f. 204.
- ¹¹⁸ Una especie de pequeñas cintas.
- ¹¹⁹ Corrado Marciani, *op. cit.*, pp. 1 y 9-10.
- ¹²⁰ R. Gascón, *op. cit.*, p. 284, A. Comunales Lyon, BB 101, f. 58.
- ¹²¹ Jacob van Klaveren, *op. cit.*, p. 198, y Regla, en *Historia Social de España*, de J. Vicens Vives, III, p. 351.
- ¹²² Noël Salomon, *La campagne en Nouvelle Castille à la fin du XVI^e siècle, d’après les “Relaciones Topográficas”*, 1964, pp 119-120.
- ¹²³ Julio Caro Baroja, *Los moriscos del Reino de Granada*, 1957, p. 95, n. 189, descripción de la Alcaicería, con sus sedas y sus tejidos, según Bermúdez de Pedraça.
- ¹²⁴ *Ibid.*, p. 56.
- ¹²⁵ M. Le Lannou, *op. cit.*, p. 13, según Alberto della Marmora, *Voyage en Sardaigne ou description physique et politique de cette île*, 2ª ed., 3 vol., París y Turén, 1839-1860.
- ¹²⁶ Miguel Battlori, “Ensenyament i finances a la Sardanya cincientista”, en *Hispanic Studies in Honour of I. González Llubera*, Oxford, 1959, separata, pp. 4-5.
- ¹²⁷ J. Albitreccia, en P. Leca, *Guide...*, p. 16.
- ¹²⁸ A. Marcelli, *Intorno al cosidetto...*, pp. 415-416; diciembre 1573.
- ¹²⁹ A. P. Filippini, *Istoria di Corsica*, 1ª ed., Turnon, 1594, I v. 2ª ed., Pisa, 1827-1831, 5 vol., Libro XII, vol. 5, p. 382, citado por F. Borlandi, *op. cit.*, p. 70, n. 9.
- ¹³⁰ Hans Hochholzer, “Kulturgeographie Siziliens”, en *Geogr. Zeitschrift*, 1935, p. 290.
- ¹³¹ E. Albèri, *op. cit.*, II, V, p. 477, 1574.
- ¹³² Ignacio de Asso, *op. cit.*, pp. 55-58.
- ¹³³ Sobre esto, ver el libro general de J. Ortega Rubio, *Relaciones topográficas de*

españa, 1918, y, sobre todo, las publicaciones relativas a la provincia de Guadalajara (J. C. García y V. Villamil, 1903-1915), y a la diócesis de Cuenca (P. J. Zarcos Cueva, 1927). Ver también los importantes estudios de Carmelo Viñas y Mey y Ramón Paz, *Relaciones de los pueblos de España ordenadas por Felipe II*, I, Madrid, 1950; II, Toledo, 1951; III, Toledo, 1963. De importancia general es el libro ya citado de Noël Salomon, *cf. supra*, p. 507, n. 122.

¹³⁴ Jesús García Fernández, *Aspectos del paisaje agrario de Castilla la Vieja*, 1963, pp. 4 y ss.

¹³⁵ E. Albèri, *op. cit.*, I, III, p. 267.

¹³⁶ Tommaso Alberti, *Viaggio a Costantinopoli, 1609-1621*, Bolonia, 1889, p. 6.

¹³⁷ Acerca de los países búlgaros, v. I. Sakazov, *op. cit.*, p. 212.

¹³⁸ *Op. cit.*, I, p. 201. Casi un siglo más tarde Tavernier nota, en Belgrado, la misma abundancia: dos escudos diarios por 14 personas (y aunque había subido el coste de la vida, el pan, el vino, la carne, todo es excelente “y no cuesta casi nada en esta ciudad”). *Histoire générale des Voyages de John Green*, traducción y continuación del abate Prévost, X, p. 118.

¹³⁹ Fabio Canal al Consejo de los Diez, Spalato, 21 de enero de 1582, A. d. S. Venecia, Lettere ai Capi del Consiglio dei Dieci, Spalato, Busta 281, f. 67.

¹⁴⁰ Ver *supra*, c. III, p. 259, n. 116.

¹⁴¹ Leopold Chatenay, *Vie de Jacques Esprichard Rochelais et Journal de ses voyages au XVI^e siècle*, 1957, p. 148: los viajeros deben procurarse por sí mismos en las “*hostelleries de Poulogne* la cama en la que han de dormir... e incluso la carne, las bebidas y la luz”.

¹⁴² G. Antonio Venier al dux, Ruán, 22 febrero 1532, B. N. París, Ital., 1714, f. 189, copia; ver también M. Sanudo, *op. cit.*, LVI, col. 244-245, 15 abril 1532.

¹⁴³ John Buchan, *Oliver Cromwell*, Londres, 1934, p. 22.

¹⁴⁴ P. Boissonnade, “Le mouvement commercial entre la France et les Îles Britanniques au XVI^e siècle”, en *Revue Historique*, mayo-septiembre 1920.

¹⁴⁵ *V. supra*, p. 198.

¹⁴⁶ *Col. de doc. inéd. del Archivo Gral. de la Corona de Aragón*, t. XXXIX, p. 281. Ignacio de Asso, *op. cit.*, p. 384. A. Schulte, *op. cit.*, I, pp. 308 y ss.

¹⁴⁷ Ignacio de Asso, *op. cit.*, pp. 57-58.

¹⁴⁸ *Ibid.*, p. 263.

¹⁴⁹ En el siglo XVI se fabricaban paños en la misma Jaca, I. *ibid.*, p. 208.

¹⁵⁰ F. Belda Y Perez de Nuros, *Felipe II*, *op. cit.*, pp. 30 y ss.

¹⁵¹ Laszlo Makkai, “Die Entstehung des gesellschaftlichen Basis des Absolutismus in der Ländern der österreichischen Habsburger”, en *Études historiques*, public. p. la Comisión Nacional de Historiadores húngaros, 1960, t. I, pp. 627-668.

¹⁵² Giuseppe Parenti, *Prime ricerche sulla rivoluzioni dei prezzi in Firenze*, 1939, especialmente p. 76: la zona normal de abastecimiento de Florencia no excede las 30

miglia, y a veces, menos, p. 94.

¹⁵³ A. d. S. Florencia, Misc. Medicea, 51.

¹⁵⁴ B. Bennassar, *op. cit.*, y en especial 2ª parte, cap. II, *Les moyens de l'économie* (texto escrito a máquina).

¹⁵⁵ Y así estaba haciendo desde 1444, A. d. S. Venecia, Notatorio di Collegio, 8, f. 1, 10 de julio de 1444: las barcas, *barchiele*, “*veniunt Venetias cum caseo, ovis de Casali Maiori, Bessillo et aliis locis Lombardie...*”

¹⁵⁶ Museo Correr, Donà delle Rose, 451.

¹⁵⁷ Alberto Tenenti, *Cristoforo da Canal*, 1962, p. 176.

¹⁵⁸ J. A. Van Houtte, “Bruges et Anvers, marchés *nationaux* ou *internationaux* du XIV^e au XVI^e siècle?”, en *Revue du Nord*, 1952.

¹⁵⁹ Uno de los textos clásicos de la historia veneciana, reproducido con frecuencia, por ejemplo en *Bilanci Generali*, 1912, vol. I, t. I, pp. 577 y ss.

¹⁶⁰ Corrado Barbagallo, *Storia Universale*, III, 1935, p. 1107.

¹⁶¹ A. d. S. Mantua, A° Gonzaga, B. 1431, Johannes de Strigys al marqués, Venecia, 16 mayo 1472 y cartas siguientes.

¹⁶² *Ibid.*, el mismo remitente al mismo destinatario, 6 junio 1472.

¹⁶³ A. S. V. Venecia, Brera 51, Cronaca Veneta, f. 105 v. I marzo 1448. Para información sobre la decadencia de La Tana, 22 mayo 1453, A. d. S. Venecia, Senato Mar., 4, f. 181. Encontramos todavía un “cónsul Tane”, nombrado el 28 marzo 1460, *ibid.*, 6, f. 163; consideraciones sobre el comercio de esclavas compradas en Caffa, 2 julio 1474, A. d. S. Mantua, A° Gonzaga, Serie E. Levante a Corte Ottomana, 795.

¹⁶⁴ A. Guidoni al duque de Módena, Venecia, 12 septiembre 1489, A. d. S. Módena, Venezia VII-54, II-8. Cifras conocidas de oídas. Cierta correspondencia habla de 2 000 000 de ducados que “según los venecianos” (*secondo loro*) habían traído a su vuelta las galeras de Alejandría y de Beirut, Giovanni di Strigi al marqués de Mantua, Venecia, 28 febrero 1471. A. d. S. Mantua, Serie E, Venezia, B 1431.

¹⁶⁵ M. Sanudo, *op. cit.*, I, col. 734.

¹⁶⁶ *Ibid.*, I, 885-886. Sobre el lujo de la vestimenta masculina, Senato Terra 15, ff. 86 v. y 87, 7 enero 1506; contra los excesos gastronómicos, *ibid.*, f. 42, 21 noviembre 1504; contra la extravagancia del vestido femenino, *ibid.*, ff. 190 y 191, 4 enero 1508; contra los festines, M. Sanudo, *op. cit.*, I, col. 822. Pero Sanudo enumera con complacencia la lista de platos suntuosos que ha degustado en los festines venecianos.

¹⁶⁷ A. d. S. Venecia, Senato Mar., 11, f. 126, 21 febrero 1446.

¹⁶⁸ Ver *supra* pp. 398 y ss.

¹⁶⁹ Jacobo di Capo al marqués de Ferrara, Génova, 31 de mayo 1522, A. d. S. Mantua, A° Gonzaga, Serie E. Génova 758 y J. Tebaldi al duque de Módena, Venecia, 8 junio 1522, A. d. S. Módena, Venezia, 15-77, VI, 67.

¹⁷⁰ Jean d'Alton, *Chronique*, 1, p. 55, 1499, “*et n'y avoit ne Guelfe ne Gibelin qui pour l'heure ne fussent bons François...*”. Milán acababa de ser ocupada.

¹⁷¹ Federico Chabod, “Stipendi nominali e busta paga effettiva di funzionari dell’amministrazione milanese alla fine del Cinquecento”, en *Miscellanea in onore di Roberto Cessi*, Roma, 1958, pp. 187-363.

¹⁷² Ver los cuadros de la [figura 31](#), p. 521: en 1525 se interrumpen los viajes de Berbería, Jacques de Mas Latrie, *Traité de paix et de commerce*, 1868, p. 273 (22 mayo 1518); también sobre el declinar del comercio con Berbería, M. Sanudo, *op. cit.*, XXV, col. 338.

¹⁷³ F. Braudel, “Les Espagnols et l’Afrique du Nord de 1492 à 1577”, en *Revue Africaine*, 1928.

¹⁷⁴ Ver las gráficas de la [figura 57](#), *infra*, II, p. 44.

¹⁷⁵ Museo Correr, Donà della Rose, 26, ff. 191 y 194 (1588). A título de comparación, 6 julio 1671, Marciana VII, MCCXVIII, 18, la Zecca acuñó más de un millón de ducados en monedas de plata.

¹⁷⁶ Clemens Bauer, *op. cit.*, p. 151, n. 47 de la p. 48.

¹⁷⁷ A. d. S. Nápoles, Sommaria Partium, 591, ff. 225-235, 22 diciembre 1569.

¹⁷⁸ Archivos de Bouches-du-Rhône (Bocas del Ródano) IX B 171, f. 6 v., Argel, 7 mayo 1579.

¹⁷⁹ 6 000 000 de ducados, en 1605; 9 000 000, en 1609 en los cofres del “Depósito Grande de la Zecca”. Numerosas referencias sobre el tema en los legajos de Senado Zecca. F. Braudel, en *La civiltà veneziana del Rinascimento*, Fundación Giorgio Cini, 1958, p. 101.

¹⁸⁰ Ver *supra*, pp. 384-385.

¹⁸¹ Posiblemente a partir de 1575-1580, si he interpretado bien un documento de texto muy impreciso, Museo Correr 161, f. 2, 14 diciembre 1593: la complejidad de los cambios y recambios fue introducida en la plaza de Venecia por corredores cambistas extranjeros, *per il più fiorentini*.

¹⁸² E. Magatti, “Il mercato monetario veneziano alla fine del secolo XVI”, en *Archivio Veneto*, 1914, pp. 289-292.

¹⁸³ Museo Correr, Donà delle Rose, 42, f. 27 v. (sin fecha, finales del siglo XVI).

¹⁸⁴ *Ibid.*, 181, ff. 61 y 65 v., se trata de un extracto del *zornal de ziri*, la suma total: 2 979 090 ducados y 17 *denari*. Otro diario, según se le dijo al investigador, contiene la lista de los cambios *che non girano*, o, dicho con otras palabras, *secchi*.

¹⁸⁵ Así lo indican los trabajos actualmente en curso de Maurice Carmona acerca de la Toscana del siglo XVII.

¹⁸⁶ *Cf.* la afirmación de un mercader florentino del siglo XV, citada por A. Monteil, *Histoire des Français*, VII, pp. 421-425: “Vosotros los mercaderes franceses sólo sois unos vendedores al por menor y almacenistas”.

¹⁸⁷ Ver *supra*, p. 426 y n. 234.

¹⁸⁸ Ruggiero Romano, “Tra XVI e XVII secolo. Una crisi economica: 1619-1622”, en *Rivista Storica italiana*, 1962, pp. 480-531, y “Encore la crise de 1619-1622”, en *Annales E. S. C.*, 1964, pp. 31-37.

¹⁸⁹ Baltasar Suárez a Simón Ruiz, Florencia, 15 enero 1590, “Cierto es gente que les parece todo el mundo es poco para barcare”, Archivo Provincial, Valladolid.

¹⁹⁰ En cuanto a las investigaciones acerca de estas cuestiones de *polaridad*, señalemos las excelentes páginas de Federigo Melis, “Il commercio transatlantico di una compagnia fiorentina stabilita a Siviglia a pochi anni dalle imprese di Cortés e Pizarro”, en *V Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, 1954, especialmente pp. 183 y ss. Nuestro colega está pensando en Florencia, centro del mundo durante el primer siglo XVI. Pero ¿por qué no Lyon? Recomendamos también los trabajos todavía inéditos de Felipe Ruiz Martín y de J. Gentil da Silva.

¹⁹¹ Ver *infra*, pp. 662 y ss.

¹⁹² A. d. S. Génova, Materie politiche, privilegi, concessioni, trattati diversi et negoziazioni 15-2734, núm. 67. Trattato di commercio stipulato tra il Soltano Hacmet Han, Imperatore degli Ottomani a la Republica di Genova.

¹⁹³ Todos los problemas relativos a la demografía del Imperio otomano han sido puestos al día por Ömer Lutfi Barkan y sus alumnos. El enorme esfuerzo de analizar los documentos relativos a los censos turcos del siglo XVI está a punto de llegar a su término. Gracias a la amabilidad de nuestro colega de Estambul, he podido utilizar los resultados todavía inéditos que resume el mapa del t. II, pp. 16-17. Para una descripción de los objetivos y etapas de estas investigaciones, ver Ömer Lutfi Barkan, “La Méditerranée de F. Braudel”, en *Annales E. S. C.* 1954, “Quelques observations sur l’organisation économique et sociale des villes ottomanes des XVI^e et XVII^e siècles”, en *Recueils de la Société Jean Bodin*, VII, *La Ville*, 1^a parte, 1955, pp. 289 y ss. A estos estudios se debe añadir la transcripción escrita a máquina de las lecciones del profesor Barkan en la École des Hautes Études (1963).

¹⁹⁴ La mejor exposición de conjunto sobre este tema continúa siendo el artículo de Julius Beloch, “Die Bevölkerung Europas Zur Zeit Der Renaissance”, En *Z. f. Socialwissenschaft*, III, 1900; con respecto a Italia, se completa con la obra póstuma del gran historiador alemán, *Beivölkerungsgeschichte Italiens*, t. I, 1937; t. II, 1939; t. III, 1961. Con respecto a Francia, no ha sido superada todavía la vieja obra de Levasseur, *La population française*, 1889-1892. Sobre Portugal, Lucio de Azevedo y otros historiadores portugueses aceptan una población de un millón de habitantes. Bibliogr. G. Freyre, *Casa Grande*, 1946, p. 166; R. Konetzke, *op. cit.*, p. 271. Con respecto a España, caso muy debatido, ver la obra de Konrad Haebler, *Die Wirtschaftliche Blüte spaniens*, 1888 (criticable, y que critica insuficientemente el artículo de J. Beloch), de Albert Girard, “Le chiffre de la population de l’Espagne dans les temps modernes”, en *Rev. d’Histoire moderne*, 1928, preciso, bien informado, pero discutible en sus conclusiones; del mismo autor, “la répartition de la population en Espagne dans les temps modernes”, en *Revue d’hist. écon. et soc.*, 1929, pp. 347-362. Tampoco creo en el valor decisivo del trabajo de Fuentes Martiáñez, *Despoblación y repoblación de España (1482-1920)*, Madrid, 1929. Una vez más, la cifra de la población de España me parece exagerada en la época de los Reyes Católicos. Sobre la difícil cuestión de los *vecinos*, el coeficiente de 4.5 me parece, como a J. Beloch, justo o, cuando menos, justificable. Fuentes Martiáñez se detiene en la cifra de ocho millones, a fines del siglo XVI. Sobre

Castilla exclusivamente, adoptamos las cifras clásicas de Tomás González, que he reproducido en cuadro. En Simancas, Eo. 166, encontré un documento, *Consulta del Consejo de Guerra sobre la introducción de la milicia de 30 U hombres en estos reynos*, 13 de enero de 1589, copia. La población de los reinos de Castilla se estima allí en 1 500 000 vecinos, o sea, al coeficiente de 4,5, 6 750 000 habitantes. Las cifras de R. Konetzke, *op. cit.*, pp. 260-261, son demasiado bajas.

A pesar de estos cálculos demográficos, las bases son demasiado poco sólidas. En manera alguna valen más que las de G. Botero, *op. cit.* (II a, pp. 64-65), en las cuales, que yo sepa, no se ha reparado lo suficiente (Italia menos de 9, Francia 15, Sicilia 1.3, Alemania 10, Inglaterra 3; Italia más que España). De G. Botero (*Dell'isole*, pp. 62 y 79), tomo estas otras dos cifras: Córcega, 750 000 habitantes, y Chipre, 160 000, y, sobre todo, su oposición entre cristiandad e islam (II, p. 119), la primera que sufre la abundancia de hombres, y el segundo de penuria de hombres.

El peligro viene de estimaciones exageradas para aquel viejo tiempo; por ejemplo, en el caso de Milán en el siglo XV, como lo ha demostrado A. Fanfani (*Saggi*, p. 135) contra S. Pugliese, o en el caso de los Reyes Católicos. Y viene también de que nuestros censos son censos fiscales. K. J. Beloch lo ha dicho bien, pero no por ello ha cesado en sus sumas. Tanto como el crecimiento demográfico, medimos el progreso de las contribuciones. Y aún queda el fraude: en 1613, Antonio Serra, *Breve trattato delle cause che possono far abbondare li Regni d'oro e argento... con applicatione al Regno di Napoli*, Nápoles, 1613, p. 38, piensa “*giudicando alin grosso*” que había en Nápoles un millón de hogares (“fuegos”) “*con li franchi e fraudati*”.

¹⁹⁵ Konrad Olbricht “Die Vergrosstädterung des Abendlandes zu Beginn des dreissigjährigen Krieges”, en *Pet. Mit.*, 1939, p. 349, con bibliografía y una carta. Evidentes errores en las cifras y las rutas, y además errores materiales.

¹⁹⁶ Si comparamos así el número de circunscripciones administrativas o si se compara los reclutamientos de spahis o de remeros. Sobre este último punto, había en 1594 en Anatolia 478 000 hogares sometidos al reclutamiento para las “chusmas”, y 358 000 en Grecia, E. Albèri, *op. cit.*, III, V, p. 402, Relación de Matteo Zane. Una indicación: Aviso de Constantinopla, 6-26 de febrero de 1591, A. N., K 1675, habla de un millón de hogares, pero ¿en Grecia sola o en Grecia y Asia juntas?

¹⁹⁷ A ciegas, en lo que concierne al norte de África propiamente dicho (pero repito que esta región se hallaba tremendamente despoblada en el siglo XVII), tomando para Egipto las cifras de principios del siglo XIX, que parecen un máximum. Richard y Quétin, *Guide en Orient*, 1852, p. 303 (2 213 015). ¿Será un abuso establecer la fórmula Egipto = África del Norte? En 1830, solamente para Argelia, mas sin pruebas sólidas, se habla de dos millones de habitantes, y un cálculo proporcional daría como población total entre cuatro y cinco millones de habitantes. J. C. Russell, “Late ancient and medieval population”, en *The American Philosophical Society*, junio de 1958, p. 131, propone la cifra de 3 500 000 para la población de África del Norte (de los cuales corresponderían un millón a Túnez) basándose en los documentos public. p. Elie de la Primaudaie en *Revue Africaine*, 1877.

¹⁹⁸ Cifras tomadas del *Traité de démographie*, de Adolphe Landry, 1945, p. 57.

¹⁹⁹ Cifra superior a la que da la *Guía*, de Richard y Quetin, relativa a 1852, para un cálculo muy aproximado, he elegido la cifra de unos 40 millones, más bien que la de 50.

²⁰⁰ Según A. Landry, *op. cit.*, y los diversos volúmenes de Vidal de la Blache y Gallois, *Géogr. Universelle*.

²⁰¹ “La Méditerranée...”, art. cit., p. 193.

²⁰² J. Beloch, *Die Bevölkerungsgeschichte*, I, p. 234. En el viejo artículo, la cifra que se da es la de 54.

²⁰³ *Ibid.*, p. 235.

²⁰⁴ *Ibid.*, III, pp. 379 y ss.

²⁰⁵ J. Beloch ha aumentado la cifra total de la población francesa, art. cit., p. 783. Toda evaluación en este sentido no puede ser sino aproximativa.

²⁰⁶ *Idem.*

²⁰⁷ Vitorino Magalhães Godinho, *Historia económica e social da expansão portuguesa*, I, 1947, pp. 145 y ss.

²⁰⁸ “La Méditerranée...”, art. cit., p. 193, “... el número de habitantes del Imperio otomano no es de 20 a 22 millones (cifras de F. Braudel), sino de 30 o incluso 35”.

²⁰⁹ *Op. cit.*, II, a, pp. 64-65.

²¹⁰ B. M. Mss Add. 18287, Ps 5633.

²¹¹ Algunas notas y referencias al margen de los ejemplos citados en el texto: En Turquía, “*deserti grandissimi*”. E. Albèri., *op. cit.*, III, III, p. 387 (1594); las fieras en África del Norte en el siglo XV, R. Brunschvig, *op. cit.*, I, p. 267; los desiertos en Siria, G. Berchet, *op. cit.*, p. 60 (16 de abril de 1574, los 8/10 del país estaban vacíos); I. de Asso, *op. cit.*, p. 176; *Actas de las Cortes...*, I, pp. 312-313(1548); G. Botero, *op. cit.*, p. 35, a propósito de la Provenza; G. Niemeyer, *op. cit.*, pp. 51, 57, 62 (mapas de los desiertos andaluces en 1767); C. Bernaldo de Quirós, *Los reyes y la colonización interior de España desde el siglo XVI al XIX*, Madrid, 1929; March Bloch, “Les paysages agraires: essai de mise au point”, en *An. d'hist. écon, et soc.*, mayo de 1935, p. 47; Arqué, *op. cit.*, p. 172, Albitreccia, *op. cit.*, p. 18... El renegado que llega a Toledo por los “montes y los despoblados”. Inquisición de Toledo. Lo. 191, núm. 1, citado por F. Rodríguez Marín, *El ingenioso Don Quijote*, 1916, IV, p. 99, n. 7.

²¹² A. Siegfried, *op. cit.*, p. 106. Jules Sion, *France médit.*, pp. 159 y ss.

²¹³ Francesco Guicciardini, *Diario del viaggio in Spagna*, Florencia, 1932, p. 79; otras anotaciones análogas, pp. 54, 55, 56.

²¹⁴ *Op. cit.*, p. 5 v.

²¹⁵ Davity, *Les estats, empires et principautez du monde*, París, 1617, p. 141.

²¹⁶ I. de Asso, *op. cit.*, pp. 180 y ss.

²¹⁷ *Op. cit.*, p. 232.

²¹⁸ Fortunato de Almeida, *Historia de Portugal*, III, pp. 242-243.

²¹⁹ B. M. Sloane, 1572. f. 42 v., 1633 (junio o julio).

- ²²⁰ Louis Gachón, en *Nouvelles Littéraires*, 10 febrero 1940.
- ²²¹ Roger Livet, *op. cit.*, especialmente p. 428.
- ²²² *Op. cit.*, pp. 138-139.
- ²²³ León el Africano, *Description de l'Afrique, tierce partie du monde*, ed. 1896, II, pp. 308 y ss.
- ²²⁴ *Le Loyal Serviteur*, p. 2.
- ²²⁵ Sobre las fieras en Córcega, ver Giuseppe Micheli, "Lettere di Mons. Bernardi" (1569), en *A. st. di Corsica*, 1926, p. 187.
- ²²⁶ Fernand Braudel, "Dans l'Espagne de Charles Quint et de Philippe II", en *Annales E. S. C.*, 1951. Para el bosque de Segovia y el Prado, septiembre 1581, P. R. O. 30.25.57, f. 87.
- ²²⁷ Carmelo Viñas y Ramón Paz, *op. cit.*, II, p. 90, en Menasalbas, "los mas animales que hay son zorras y lobos"; Carlos V, en marzo de 1534, caza en los alrededores de Toledo durante cuatro o cinco días, *batendo morto et porci et lupi*. A. D. S. Mantua, Spagna 587, Gio: Agnello al marqués, Toledo, 3 abril 1534.
- ²²⁸ En agosto de 1597 sale a cazar lobos por cuatro o cinco días, A. d. S. Génova, Spagna 12, Cesare Giustiniano a la señoría de Génova, Madrid, 7 agosto 1596.
- ²²⁹ M. Alemán, *Guzmán de Alfarache, op. cit.*, I, Parte Primera, VIII, p. 140.
- ²³⁰ Manuscrito del G. G. de Argelia, f. 13, hacia 1574.
- ²³¹ Pedro de Medina, *op. cit.*, p. 172.
- ²³² B. N. Florencia, Capponi. Códice, v, ff. 343 V.-344 (relación de la toma de Túnez).
- ²³³ Alonso de la Cueva a Felipe II, La Goleta, 16 de mayo de 1561, Sim. Eo. 486.
- ²³⁴ G. Botero, *op. cit.*, I, p. 185. Mejor aún D. Suárez, *op. cit.*, pp. 45, 49, 50.
- ²³⁵ *Op. cit.*, p. 77.
- ²³⁶ *Decamerón*, novela III.
- ²³⁷ *Op. cit.*, III, p. 337.
- ²³⁸ Quiqueran de Beaujeu, *La Provence louée*, Lyon, 1614, pp. 221, 225, 226, 261.
- ²³⁹ F. Benoit, *op. cit.*, p. 180.
- ²⁴⁰ P. Lescalopier, *Voyage...*, p. 27.
- ²⁴¹ *Op. cit.*, II, pp. 21 y ss.
- ²⁴² Belon du Mans, *op. cit.*, p. 135.
- ²⁴³ *Idem*.
- ²⁴⁴ *Op. cit.*, II, p. 31.
- ²⁴⁵ Lo que parece a D. Juan de Austria, Mesina, 4 de diciembre de 1571, Sim. Eo. 113.
- ²⁴⁶ F. Braudel, "La démographie et les dimensions des sciences de l'homme", en *Annales E. S. C.*, mayo-junio 1960, y en especial p. 497.

²⁴⁷ Ver el ensayo de René Grandamy, “La grande régression, hypothèse sur l'évolution des prix réels de 1375 à 1875”, en Jean Fourastié, *Prix de vente et prix de revient*, 13ª serie, París, 1964, pp. 3-58.

²⁴⁸ Ver *infra*, II, pp. 110 y ss.

²⁴⁹ Édouard Baratier, *La démographie provençale du XIII^e au XVI^e siècle*, 1961, p. 121. La medida en que este incremento es una recuperación lo explica Roger Livet, *op. cit.*, pp. 147-148.

²⁵⁰ *Op. cit.*, 2ª parte, cap. II.

²⁵¹ J. Nadal y E. Giralt, *La population catalane de 1553 à 1717*, 1960, p. 198.

²⁵² Henri Lapeyre, *Géographie de l'Espagne morisque*, 1959, pp. 29-30.

²⁵³ Tomás González, *Censo de la población de las provincias y partidos de la Corona de Castilla en el siglo XVI*, 1829.

²⁵⁴ Sobre todo en lo que concierne al reino de Granada. De modo que hemos tenido que corregir la última cifra del cuadro: no son 71 904 vecinos, sino 48 021. Esta corrección quedará justificada por las investigaciones, de próxima publicación, de Felipe Ruiz Martín y de Álvaro Castillo Pintado.

²⁵⁵ Ver *infra*, p. 552 y nn. 313-314.

²⁵⁶ *CODOIN*, XIII, pp. 529-530.

²⁵⁷ Simancas Eo. 166, f. 3, 13 enero 1589.

²⁵⁸ Para Sevilla, ver Simancas. Expedientes de Hacienda, 170.

²⁵⁹ *Op. cit.*, pp. 43-44.

²⁶⁰ Pierre Chaunu, *op. cit.*, I, pp. 247 y ss.

²⁶¹ Según las investigaciones en curso de Álvaro Castillo Pintado.

²⁶² Karl Julius Beloch murió en 1929. Su *Bevölkerungsgeschichte Italiens* es una obra en tres volúmenes: t. I, 1937, t. II, 1940, t. III, 1961.

²⁶³ *Ibid.*, I, p. 152.

²⁶⁴ *Ibid.*, p. 215.

²⁶⁵ Encuentro ese mismo censo, Sim. S. P. Nápoles, 268, pero fechado en 1652.

²⁶⁶ K. J. Beloch, *op. cit.*, III, p. 352.

²⁶⁷⁻²⁶⁸ *Ibid.*, p. 351. Para Florencia y la Toscana, 870 000 en 1561. Vincenzo Fedeli, *Relatione di sua ambasciata in Firenze nell'anno 1561*, f. 15, Marciana.

²⁶⁹ Daniele Beltrami, *Storia della popolazione di Venezia dal secolo XVI alla caduta della Repubblica*. 1954, pp. 69-70.

²⁷⁰ K. J. Beloch, *op. cit.*, III, p. 352, da en 1557 la cifra de 1 863 000, y en 1620, 1 821 140. Y art. cit., p. 178, 1 650 000 en 1548.

²⁷¹ Francesco Corridore, *Storia documentata della popolazione di Sardegna*, 1902, 2ª ed., p. 12.

²⁷² *Ibid.*, pp. 19 y 20.

²⁷³ K. J. Beloch, *op. cit.*, III, p. 352.

- ²⁷⁴ Ömer Lutfi Barkan, art. cit., pp. 191-193.
- ²⁷⁵ *Ibid.*, cuadro I, p. 292.
- ²⁷⁶ K. J. Beloch, art. cit., p. 767.
- ²⁷⁷ Carmelo Viñas y Ramón Paz, *Relaciones de los pueblos de España ordenadas por Felipe II. Reino de Toledo*, 2ª parte, t. 2, Madrid, 1963, p. 767.
- ²⁷⁸ *Ibid.*, *passim* y II, p. 299.
- ²⁷⁹ Luca Michiel, A. d. S. Venecia, Relazioni B^a 63, f. 286 verso.
- ²⁸⁰ Varias ediciones. Útil compilación de G. García Mercadal, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, t. I, 1952, pp. 259-305: *Viaje del noble bohemio León de Rosmihal de Blatina por España y Portugal hecho del año 1465 a 1467*.
- ²⁸¹ Alonso de Herrera, *Libro de Agricultura*, 1513, en especial f. 3, v. y f. 5.
- ²⁸² Otras ediciones en 1539, 1598 —la de 1620(Madrid) está en la B. N. París, Res. 379—.
- ²⁸³ En Italia el periodo 1550-1602 se caracterizó por amplias fluctuaciones en el precio del trigo. Dante Zanetti, *Problemi alimentari di una economia preindustriale*, 1964, p. 93.
- ²⁸⁴ Bartolomé Bennassar, tesis inédita ya citada, cap. VIII, *Les hommes du siècle*.
- ²⁸⁵ Guilherme Herrero Martínez de Azcoitia, *La población palentina en los siglos XVI y XVII*, 1961.
- ²⁸⁶ Giuseppe Aleati, *La popolazione di Pavia durante il dominio spagnolo*, 1957.
- ²⁸⁷ Athos Bellettini, *La popolazione di Bologna dal secolo XV all'unificazione italiana*, 1961.
- ²⁸⁸ Ruggiero Romano, Frank Spooner, Ugo Tucci, *Les prix à Udine*, trabajo inédito.
- ²⁸⁹ D. Beltrami, *op. cit.*, ver *supra*, p. 541, n. 269.
- ²⁹⁰ Earl J. Hamilton, "The decline of Spain", en *The Economic History Review*, 2 mayo 1938, pp. 169, 171, 177.
- ²⁹¹ *Ibid.*, p. 177, para las epidemias en Andalucía en 1560-1570, 1599, 1600, 1648-1649, 1677, G. Niemeyer, *op. cit.*, p. 51.
- ²⁹² Trabajo inédito de R. Romano, F. Spooner, U. Tucci, *op. cit.*
- ²⁹³ Ver [gráfica núm. 37](#).
- ²⁹⁴ Todos los datos que vienen a continuación han sido tomados del trabajo inédito de B. Bennassar ya citado.
- ²⁹⁵ G. Herrero Martínez de Azcoitia, *La población palentina en los siglos XVI y XVII*, 1961, p. 39. A partir de 1599, después de la peste, el porcentaje de nacimientos subió directamente a 50 e incluso a 60 (máximo 66.87) por cada mil.
- ²⁹⁶ Los porcentajes precedentes son los que ofrece Athos Bellettini, *op. cit.*, p. 136.
- ²⁹⁷ Trabajo inédito de B. Bennassar, *op. cit.*
- ²⁹⁸ Sobre las *Relaciones* en general ver N. Salomon, *op. cit.*, *supra*, p. 507, n. 122.

- ²⁹⁹ Referencia extraviada.
- ³⁰⁰ Correr, Donà delle Rose, 192.
- ³⁰¹ Sanudo, *op. cit.*, XL, 25, Constantinopla, 24 agosto 1525. Correr. Donà Delle Rose 21 (1542). A. d. S. Venecia. Capi del Cons^o dei X. Lettere B^a 285 f. 88, Candía, 30 septiembre 1557, duque, capitán y consejeros a los Diez. La población de Candía había aumentado de manera considerable. Correr 1586; P. D. 975, 1636.
- ³⁰² Athos Bellettini, *op. cit.*, p. 9, n. 9. La población de Bolonia, en 1596, Galiani, *Cronaca di Bologna* (Marciana, 6114, C III-5) era de 58 941, de los cuales, 4 651 religiosos y religiosas, 15 595 hombres, 18 079 mujeres, 7 626 niños, 6 166 niñas, 2 760 sirvientes masculinos y 4 064 femeninos.
- ³⁰³ *Op. cit.*, pp. 80 y ss.
- ³⁰⁴ El 31 de enero de 1492, de Sicilia (ejecución del deto. de 18 de septiembre, 18 de diciembre); de Nápoles, en 1 539, Giovanni di Giovanni, *L'ébraisme della Sicilia*, Palermo, 1748, in-8°, 424 pp., y en especial Felipe Ruiz Martín, “La expulsión de los judíos del reino de Nápoles”, en *Hispania*, t. XXXV, 1952; Leon Poliakov, *Les banchieri juifs et le Saint-Siège du XIII^e au XVII^e siècle*, 1965.
- ³⁰⁵ G. Pariset, *L'Etat et les Eglises de Prusse sous Frédéric-Guillaume I^{er}*, 1897, p. 785.
- ³⁰⁶ Ver vol. I, p. 741, nn. 127-128, lo cual no quiere decir que la cifra no sea exagerada.
- ³⁰⁷ G. Rovelli, *St. di Como*, 1803, III, 2, pp. 116-117, 145-147, cit. por A. Fanfani, *op. cit.*, p. 146.
- ³⁰⁸ F. Borlandi, *Per la storia della popolazione della Corsica*, 1940, pp. 66, 67, 71, 74, 82; cit. por A. Fanfani, *op. cit.*, p. 146.
- ³⁰⁹ U. Forti, *Storia della tecnica italiana*, 1940.
- ³¹⁰ Aun en Inglaterra; A. Fanfani, *op. cit.*, p. 146.
- ³¹¹ Referente a los orígenes de las porcelanas de Nevers a partir de 1550, Louis Guéneau, *L'organisation du travail à Nevers aux XVII^e et XVIII^e siècles*, 1919, p. 295.
- ³¹² Sobre la dispersión italiana a través del mundo, enorme documentación impresa e inédita. Se tendrá una idea de su extensión por dos estudios: uno sobre la emigración hacia Lisboa, v. Peragallo, *Misc. di st. it.*, 1944, y el otro hacia Ginebra, ver Pascal, “Da Lucca a Ginevra”, en *R. st. italiana*, 1932, ambos notables. Falta hacer estudios sobre la emigración de soldados. Sobre el papel de los Comaschi y de los habitantes del Val de Tessino, en el arte del barroco, observación ya citada de J. Burckhardt, *Die Renaissance, op. cit.*, pp. 16-17. Sobre los ingenieros arquitectos italianos, consultar el índice, voz “Fratin”, o, por ejemplo, Jean-Baptiste Toriello, en Douais, *op. cit.*, II, 110, etcétera.
- ³¹³ Wilhelmy, en *Geographische Zeitschrift*, 1940, p. 209.
- ³¹⁴ B. M. Add. 18287.
- ³¹⁵ G. Nadal y E. Giralt, *La population catalane de 1553 à 1717*, 1960.
- ³¹⁶ A. N., K 1690, F. de Beaumont a la emperatriz, Perpiñán, 20 agosto 1536.

“Esta villa está llena de franceses que son muchos más que los naturales”. Dice lo mismo (B. M. Add. 28368 f. 23 v.) Fc° de Salablanca a S. M., Madrid, 16 junio 1575: Perpiñán está perdiendo sus habitantes “y son todos gente pobre y gran parte dellos franceses...”

³¹⁷ “Voyage de Barthélémy Joly en Espagne, 1603-1604”, public. p. L. Barrau Dihigo, en *Revue Hispanique*, 1909, separata, p. 29.

³¹⁸ *Ibid.*, pp. 21 y 29.

³¹⁹ *Idem.*

³²⁰ Littré deriva *gavache* del español *gavacho*: ¡el problema sigue en pie!

³²¹ “Voyage de Barthélémy Joly...”, p. 82.

³²² *Idem.*

³²³ *Idem.*

³²⁴ *Idem.*

³²⁵ T. Halperin Donghi, “Les Morisques du Royaume de Valence au XVI^e siècle”, en *Annales E. S. C.*, 1956, p. 164.

³²⁶ Ernst Schäfer, *Geschichte des spanischen Protestantismus*, 3 t. en 2 vol., 1902, vol. 1, t. 2, pp. 137-139.

³²⁷ J. Nadal y E. Giralt, *op. cit.*, p. 198.

³²⁸ P. de Marca, *Histoire du Bearn. 1640*, pp. 256-257, citado por Henri Cavaillès, *La vie pastorale et agricole dans les Pyrénées des Gaves de l'Adour et des Nestes*, Burdeos, 1932, pp. 137-138.

³²⁹ *Response de Jean Bodin à M. de Malestroict*, ed. Henri Hauser, *op. cit.*, p. 14.

³³⁰ Ver vol. I, cap. III.

³³¹ *La Méditerranée...*, 1^a ed., pp. 342 y ss.

³³² F. Braudel y R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne*, p. 101. Cientos de indicaciones de esta especie merecen ser citadas: exportaciones *extra regnum* de vinos napolitanos: de 1563 a 1566 el vol. medio es el siguiente: *vini latini*, 23 667 *busti*, *vini grechi dulci et mangiaguerra*, 2 319 *busti* (Sommaria Consultationum 2, f. 223, 2 octubre 1567), “anualmente se venden en Apulia unos 80 000 *rubii* de lana”, *ibid.*, f. 75, 8 agosto 1564; el comercio francés en el Levante, que Savary de Brèves evaluaba en 30 millones de *livres* a comienzos del siglo XVII, había disminuido a la mitad en 1624. E. Fagniez, *op. cit.*, p. 324; cifras de las fortunas personales de algunos importantes mercaderes de Génova: muchas superan los 500 000 ducados, la de Tomaso Marino muy ampliamente, y la de Adamo Centurione se acerca al millón, Museo Correr, Cicogna..., ff. 2 y 2 v.; el total de los ingresos del rey de España, 11 millones de ducados en 1572. Marciana 8360 CVIII-3, f. 11 v.; la circulación monetaria en Europa a finales del siglo XV: mil millones (de *livres*), P. Raveau, *L'agriculture et les classes paysannes*, 1926, p. II, n. 1 (por desgracia no se indica claramente la unidad).

³³³ A. d. S. Nápoles, Sommaria Consultationum, 1, f. 216, 28 abril 1559.

³³⁴ Que el lector no se escandalice en exceso al ver que expresamos en ducados, sin

posterior especificación, los cálculos aproximativos que le ofrecemos. Había en realidad muchas clases de ducados, venecianos, genoveses, florentinos, napolitanos, españoles... Y cada uno tiene su valor particular y provisional. Estos ducados se convertían *todos*, más tarde o más temprano, en moneda imaginaria. Lo lógico sería no hablar de ducados sin más, sino calcular su equivalencia en oro o en plata. Los contemporáneos, cuando escriben sobre sumas de dinero, hablan, sin precisar más, de millones de oro, es decir, millones de ducados. En los documentos de las autoridades financieras españolas, el ducado se indica y abrevia por medio de un triángulo, la letra delta Δ ; el escudo de oro, moneda real, por un triángulo invertido ∇ . Entre ducado y escudo la relación ha sido durante mucho tiempo, en España, de 350 maravedises (ducado) a 400 (escudo). Los hombres de negocios estaban naturalmente al corriente de estos valores recíprocos de los ducados (entre sí) y de los escudos, a causa, en particular, de que los cambios varían notablemente de acuerdo con la oferta y la demanda. Sin embargo, y una vez dicho esto, podemos aceptar el ducado en nuestros cálculos aproximados como una unidad válida, sin referencia a su valor local ni a su cotización al cambio. El error queda absorbido por la naturaleza altamente incierta de nuestras medidas.

³³⁵ Maurice Carmona, "Aspects du capitalisme toscan aux XVI^e et XVII^e siècle", en *Revue d'histoire moderne*, 1964, p. 85, n. 5.

³³⁶ Ver particularmente J. Gentil da Silva, "Villages castillans et types de production au XVI^e siècle", en *Annales E. S. C.*, 1963, pp. 740-741, que acepta, en las ciudades castellanas, un consumo anual de dos quintales de trigo. Se podría discutir mucho acerca de esta medida. Según Sundborg, en 1891-1893 el consumo *per capita* sería: 1.2, en Italia; 1.5, en España; 2.5, en Francia. Cf. Dr. Armand Gautier, *L'alimentation et les régimes chez l'homme sain et chez le malade*, 1908, p. 296, André Wyczanski habla, en 1571, de un consumo de 2.2 quintales de centeno en la *starostia* polaca de Korczyn, *Kwartalni historii Kultury materialej*, VIII, 1960, pp. 40-41; I. Bog, *Die bäuerliche Wirtschafft im Zeitalter der Dreissigjährigen Krieger*, Coburgo, 1952, p. 48, consumo de 2.5 quintales en Núremberg; de 1.9 en Nápoles en el siglo XVI. W. Naude, *Getreidepolitik der europäischen Staaten vom 13. bis 18. Jahrhundert*, Berlín, 1896, p. 156. Para Francia da Vauban, 34 quintales (3 *setiers*), el abate Expilly (1755-1764), 2.7 quintales, etcétera.

³³⁷ Ver *infra*, pp. 787 y ss, sobre los precios del trigo en Venecia.

³³⁸ Según los cálculos de F. Ruiz Martín.

³³⁹ Museo Correr, Donà delle Rose, 217, f. 131, 1 julio 1604; *ibid.*, 218, f. 328 [1595] 468 000 *staia*.

³⁴⁰ A. d. S. Venecia, Dispacci Spagna, Alvise Correr al dux, Madrid. 11 febrero 1621.

³⁴¹ Carmelo Viñas y Ramón Paz, *op. cit.*, II, pp. 99, 132, 140, 169, 272, 309, 397-398, 342-343, 348, 408, 426, 470.

³⁴² Reeditado en 1960.

³⁴³ G. Coniglio, *op. cit.*, p. 24.

³⁴⁴ A. d. S. Nápoles, Sommaria Consultationum, 7, f. 204, 18 enero 1580.

- ³⁴⁵ *Censo*, p. XIII.
- ³⁴⁶ *Idem*.
- ³⁴⁷ G. Luzzatto, “Il Mediterraneo nella seconda metà del Cinquecento”, en *Nuova Rivista Storica*, 1949.
- ³⁴⁸ 1ª edición de *La Méditerranée...*, 1949, pp. 450 y ss.
- ³⁴⁹ L. Mendes de Vasconcellos, *Do sítio de Lisboa*, 1608, ed. Antonio Sergipe, p. 114.
- ³⁵⁰ En el siglo XVIII, R. Romano, *Commerce et prix du blé à Marseille au XVIII^e siècle*, 1956, pp. 76-77.
- ³⁵¹ Museo Correr, Donà delle Rose, 217.
- ³⁵² Sobre el aguardiente de Candía, A. d. S. Venecia, *Cinque Savii* 1, f. 14, 6 octubre 1601 y 14 marzo 1602, aguardiente y zumo de limón *soliti condursi per Ponente*. El aguardiente no hace su aparición en las tarifas aduaneras de Venecia hasta los últimos años del siglo XVI.
- ³⁵³ Ver *supra*, p. 426, n. 234.
- ³⁵⁴ V. Magalhães Godinho, “O milho maiz - Origem e difusão”, en *Revista de Economia*, vol. XV, fasc. 1.
- ³⁵⁵ Según el trabajo inédito ya citado de R. Romano, F. Spooner, V. Tucci, sobre los *Prix à Udine*.
- ³⁵⁶ Hans Telbis, *Zur Geographie des Getreidebaues in Nordtirol*, 1948, p. 33.
- ³⁵⁷ J. F. Bergier, *op. cit.*, pp. 82 y ss.; la cita p. 83.
- ³⁵⁸ Miguel Caxa de Leruela, *Restauración de la abundancia de España*, 1713, p. 50.
- ³⁵⁹ Luis Valle de la Cerda, *Desempeño del patrimonio de S. M. y de los reynos sin daño del Rey y vassalos, y con descanso y alivio de todos*, 1618, citado por J. Vicens Vives, *Historia económica de España*, 1ª parte, sin fecha, p. 300.
- ³⁶⁰ J. C. Toutain, “Le produit de l’agriculture française de 1700 à 1958”, en *Cahiers de l’Institut de Science Économique appliquée*, núm. 115, julio 1961, partic. p. 212.
- ³⁶¹ Ver *supra*, p. 558, n. 342.
- ³⁶² René Baehrel, *op. cit.*, p. 152, Los rápidos cálculos que siguen suponen un quintal de semilla por hectárea.
- ³⁶³ J. C. Toutain, art. cit., p. 36.
- ³⁶⁴ Biblioteca Casanatense, Roma, Mss 2084, ff. 45 y ss.
- ³⁶⁵ A. d. S. Nápoles, *Sommaria Consultationum*, núm. 2, f. 140, 13 marzo 1563, rendimiento del 20 por uno.
- ³⁶⁶ Ver la gráfica núm. 51, p. 790, y cuadro 52, p. 798.
- ³⁶⁷ Ver *supra*, pp. 375 y ss.
- ³⁶⁸ E. Le Roy Ladurie, *op. cit.*
- ³⁶⁹ El admirable libro de Carlo Poni, *Gli aratri e l’economia agraria nel Bolognese*

dal XVII al XIX secolo, 1963, comienza, por desgracia, en el siglo XVIII. El arado *pio*, citado a partir de 1644 (p. 4), ha debido hacer su aparición más temprano, pero el texto es poco claro.

³⁷⁰ Ver *supra*, pp. 84 y ss.

³⁷¹ B. Bennassar, obra inédita ya citada.

³⁷² Ésta es la explicación que propone Felipe Ruiz Martín en su importante introducción a *Lettres marchandes échangées entre Medina del Campo et Florence*, *op. cit.* Tan pronto como los genoveses tuvieron la ocasión de saldar sus cuentas con sus acreedores en *Juros*, han hecho gravitar sus pérdidas sobre hombros ajenos. Como es natural, entre sus clientes había muchos propietarios de tierras.

³⁷³ E. Le Roy Ladurie, *op. cit.*

³⁷⁴ John U. Nef, “Industrial europe...”, p. 5.

³⁷⁵ R. Romano, “Aspetti economici degli armamenti navali veneziani nel secolo XVI”, en *Rivista Storica Italiana*, 1954.

³⁷⁶ Museo Correr, Donà delle Rose, 42, f. 77 v. [1607], de los cuales 3 300 eran tejedores, a razón de un maestro tejedor por dos obreros.

³⁷⁷ Es decir, tantos como *lanaioli*, evaluación seguramente exagerada.

³⁷⁸ Ver R. Romano, “La marine marchande vénitienne au XVI^e siècle”, en *Actes du IV Colloque International d’Histoire Maritime*, 1962, p. 37.

³⁷⁹ A. d. S. Venecia, Senato Terra 53, 7 mayo 1569.

³⁸⁰ A. d. S. Venecia, Senato Terra 2, 17 septiembre 1545.

³⁸¹ Lucien Febvre y Henri Jean Martin, *L’apparition du livre*, 1958, pp. 280, 286, 287, 293.

³⁸² Ver 385 y *Cinque Savii*, 140, ff. 4-5, 11 marzo 1598, “*al numero di 20 [000] et più persone computando le famiglie et figlioli loro*”.

³⁸³ J. van Klaveren, *op. cit.*, p. 182 [1573].

³⁸⁴ Carmelo Viñas y Ramón Paz, *op. cit.*, II, p. 217, por ejemplo en Peña Aguilera, un pueblo donde hay carboneros de carbón de leña, picapedreros “e algunos laborantes de lana”.

³⁸⁵ Manufactura de paños campesinos y duelas de toneles en los pueblos de la Maragatería, *cf. infra*, p. 594, n. 491.

³⁸⁶ T. Halpérin Donghi, art. cit., en *Annales E. S. C.*, 1956, p. 162: industrias de la seda, cerámicas, fabricación de alpargatas, de esparto las destinadas al uso diario, y otras más finas hechas de cáñamo.

³⁸⁷ Jacques Heers, *op. cit.*, pp. 218 y ss.

³⁸⁸ Ver *infra*, p. 727, n. 49.

³⁸⁹ A. d. S. Nápoles, *Sommaria Consultationum*, innumerables referencias: 13 ff. 389-390; 21, f. 51; 31, ff. 139-146; 180-184; 37, ff. 41 v., 42...

³⁹⁰ A. d. S. Venecia, Senato Terra, 30, Verona, 1 marzo 1559.

³⁹¹ Carmelo Viñas y Ramón Paz, *op. cit.*, II, p. 448.

- ³⁹² S. Schweigger, *op. cit.*, [1581], p. 329.
- ³⁹³ E. Le Roy Ladurie, *op. cit.*
- ³⁹⁴ R. Gascón, *op. cit.*, de próxima aparición.
- ³⁹⁵ Ver a título de ejemplo evidente, Francois Dornic, *L'industrie textile dans le Maine et les débouchés internationaux. 1650-1815*, 1955.
- ³⁹⁶ Roger Dion, *Histoire de la vigne et du vin en France, des origines au XIX^e siècle*, 1959, p. 26.
- ³⁹⁷ *Méditerranée...*, 1^a ed., pp. 345 y ss.; Giuseppe Aleati, *op. cit.*, p. 125, lo ve como una crisis del encarecimiento de la vida, en los casos de Pavía, Cremona, Como, Milán...
- ³⁹⁸ Información que debo a R. Romano.
- ³⁹⁹ Museo Correr, Cicogna, 2987, agosto 1576; había 30 hombres trabajando en aquel lugar.
- ⁴⁰⁰ A. d. S. Venecia, *Cinque Savii*, I, 139, 20 abril 1603.
- ⁴⁰¹ *Censo*, cuadro núm. 3, la proporción es de 1 a 4. 448 entre producto natural y producto industrial en la España de 1799.
- ⁴⁰² *Op. cit.*, p. 328.
- ⁴⁰³ Cf. el nuevo punto de vista de F. Ruiz Martín en relación con Castilla, *op. cit.*; John U. Nef, "The progress of technology and the growth of large scale industry in Great Britain, 1540-1660", en *The Economic History Review*, 1934, y los comentarios de Henri Hauser, en *Annales d'histoire économique et sociale*, 1936, pp. 71 y ss.
- ⁴⁰⁴ J. Hartung, "Aus dem Geheimbuche eines deutschen Handelshauses im XVI. Jahrhundert", en *Z. für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 1898.
- ⁴⁰⁵ Pese a las diferencias técnicas (uso de carbón en Inglaterra) y de medios, los puntos de contacto son más numerosos que las divergencias.
- ⁴⁰⁶ Para la traducción de esta difícil palabra, ver M. Keul, en *Annales E. S. C.*, 1963, p. 836, n. 3.
- ⁴⁰⁷ *La Méditerranée...* 1^a edición, p. 342, siguiendo a H. Sieveking, "Die genueser Seidenindustrie im 15. und 16. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Geschichte des Verlags-Systems" (artículo muy importante), *Jahrbuch für Gesetzgebung. Verwaltung und Statistik im Deutschen Reiche*, 1897, pp. 101-133.
- ⁴⁰⁸ Ver nota siguiente.
- ⁴⁰⁹ A. d. S. Venecia, Senato Terra 30, 11 noviembre 1559, se recuerda la *parte* del 12 diciembre 1497.
- ⁴¹⁰ Rodrigo Nino a Carlos V, Venecia, 1 diciembre 1530, Simancas, E^o 1308.
- ⁴¹¹ A. d. S., Senato Terra 29, 16 agosto 1559.
- ⁴¹² Archivio Comunale, 572, Génova, 1582.
- ⁴¹³ Diego de Colmenares, *Historia de la insigne ciudad de Segovia*, 2^a ed., Madrid, 16-40, p. 547.
- ⁴¹⁴ Esta es la explicación que ofrece Felipe Ruiz Martín, en su introducción a

Lettres marchandes..., *op. cit.*

⁴¹⁵ Por ejemplo, A. d. S. Venecia, Senato Terra 74, 18 abril 1578; 106, 7 marzo 1584, 112, 24 noviembre 1589. Negrin de Negrini, responsable de la manufactura de 1881 paños de lana desde el año 1564. Espíritu innovador de algunos empresarios, *ibid.*, *Cinque Savii*, 15, f. 21, 7 febrero [1609].

⁴¹⁶ Alfred Doren, *Wirtschaftsgeschichte Italiens im Mittelalter*, trad. ital., 1936, p. 491.

⁴¹⁷ Según Maurice Carmona, ver *supra*, p. 454, n. 341. Habiendo sido diezmadados los obreros en 1608 por una epidemia (la de las *petecchie*) se traen obreros de Milán para fabricar los exquisitos paños que requiere la boda del príncipe, Haus-Hof-und Staatsarchiv, Viena, Staatskanzlei Venedig, Faszikel 13, f. 359, Venecia, 9 mayo 1608.

⁴¹⁸ A. d. S. Venecia, Senato Terra, 35, 15 diciembre 1561.

⁴¹⁹ Museo Correr, Donà delle Rose 160, ff. 53 y 53 v.

⁴²⁰ A. d. S. Venecia, Senato Secreta Signori Stati, Tommaso Contarini al dux, Bolzano, 23 marzo 1610.

⁴²¹ A. d. S. Venecia, *Cinque Savii*, 1, 200, 27 mayo 1614.

⁴²² *Ibid.*, 16, f. 53, 15 noviembre 1611.

⁴²³ Según J. Gentil da Silva, estudio inédito sobre las ferias italianas del siglo XVII.

⁴²⁴ Jean Delumeau, *op. cit.*, especialmente la gráfica de las pp. 132 y 133.

⁴²⁵ R. Gascón, *op. cit.*, p. 89; Clemens Bauer, *op. cit.*, p. 9, sobre Amberes, siguiendo a Goris y Strieder.

⁴²⁶ Andrzej Wyrobisz, *Budownictwo Murowane w Malopolsce w XIV i XV wieku (Los oficios de la construcción en la Pequeña Polonia en los siglos XIV y XV)*, 1963 (resumen en francés, pp. 166-170).

⁴²⁷ Émile Coornaert, *op. cit.*, pp. 493 y ss., y diagrama V *bis*.

⁴²⁸ Pietro Sardella, art. cit., en *Annales E. S. C.*, 1947.

⁴²⁹ Domenico Sella, art. cit., en *Annales E. S. C.*, 1957.

⁴³⁰ Ruggiero Romano, “A Florence au XVII^e siècle. Industries textiles et conjuncture”, en *Annales E. S. C.*, 1952.

⁴³¹ Aldo de Maddalena, “L’industria tessile a Mantova nel 1500 e all’inizio del 1600”, en *Studi in onore di Amintore Fanfani*, 1962.

⁴³² A. Zanelli, *Delle condizioni interne di Brescia...* p. 247, sitúa hacia 1550 el momento más importante de la producción de paños, 18 000 piezas; yo me inclino a situarlo hacia 1555; todo ha sido determinado por las medidas aduaneras de Venecia, Senato Terra 1, 20 mayo 1545. Fue imposible luego restablecer la situación: los maestros que se habían marchado no volvieron ya nunca.

⁴³³ Según los estudios inéditos de Felipe Ruiz Martín.

⁴³⁴ Ver *supra*, p. 167, y Senato Mar 7, f. 26 v., 18 agosto 1461.

⁴³⁵ Conferencias pronunciadas en la École des Hautes Études por Ömer Lutfi Barkan.

⁴³⁶ A. d. S. Florencia, Mediceo 4279, un mercader judío trata de comprar en Trípoli esclavos cristianos que sepan trabajar el terciopelo o el damasco.

⁴³⁷ I. S. Emmanuel, *Histoire de l'industrie des tissus des Israélites de Salonique*, 1935.

⁴³⁸ S. Schwarzfuchs, “La décadence de la Galilée juive du XVI^e siècle et la crise du textile du Proche-Orient”, en *Revue des Études juives*, enero-junio.

⁴³⁹ Ver *infra*, pp. 712 y ss.

⁴⁴⁰ A. d. S. Venecia, Senato Terra 4, f. 71, 18 abril 1458: “*se ha principiado adesso el mester de la lana in questa città et lavorasse a grandissima furia de ogni sorte pani et principaliter garbi...*”

⁴⁴¹ *Ibid.* Senato Terra 15, f. 92, 23 enero 1506: “*... el mestier it la lana che soleva dar alimento a molte terre nostre et loci nostra hora è reducto in tanta extremità que più esser non patria...*”

⁴⁴² Ver la nota de P. Sardella y el artículo tantas veces citado de D. Sella. Dificultades en la propia Venecia, Senato Terra 15, ff. 93 y ss., 9 febrero 1506 y todavía más evidentes A. d. S. Venecia, Consoli dei Mercanti, 128, 29 septiembre 1517.

⁴⁴³ *Idem.*

⁴⁴⁴ Émile Coornaert, *op. cit.*, p. 48.

⁴⁴⁵ A. d. S. Nápoles, Sommaria Consultationum, 7, ff. 33-9, 28 febrero 1578: en 1578 se produjeron 26 940 *canne* de paños de seda.

⁴⁴⁶ También era muy precaria la situación de las industrias de paños en Brescia: entorpecidas por el control aduanero de las lanas, no pudieron seguir abasteciéndose en Vercelli, Senato Terra 1, 20 mayo 1545.

⁴⁴⁷ *Cf.* las observaciones de François Simiand, *Cours d'Économie Politique*, 1928-1929, II, *passim* y pp. 418 y ss.

⁴⁴⁸ L. F. de Tollenare, *Essai sur les entraves que le commerce éprouve en Europe*, 1820, p. 3, un producto “no es completo, no tiene todo el valor de cambio del que es susceptible, hasta que no está al alcance del consumidor. El comercio es lo que le da el toque definitivo...”.

⁴⁴⁹ No solamente en la vida de la nobleza (en particular a final de siglo) ocupa el juego un lugar preminente, sino también en la de los mercaderes. Cualquier cosa podía servir de pretexto para hacer una apuesta: el número de cardenales que se iban a nombrar, la muerte o supervivencia de personas famosas, el sexo de los niños que iban a nacer... En Venecia, cuando se apostaba (a 25% de prima) que Pavía había caído en manos de los franceses, un español llamado Calzerán se obstinó en apostar contra corriente. Sin duda tenía conexiones con Lannoy o Pescara, pero el caso es que ganó una fortuna. A. d. S. Módena, Venezia 8.16.77 VIII, f. 66, J. Tebaldi al duque, Venecia, 15 mayo 1525.

⁴⁵⁰ Citado por R. Gascón, *op. cit.*, p. 177, Claude de Rubys, *Histoire véritable de la ville de Lyon*, 1604, p. 499.

⁴⁵¹ Museo Correr, Donà delle Rose 181, julio 1603, f. 53.

- ⁴⁵² Giulio Mandich, *Le pacte de ricorsa et le marché italien des changes*, 1953.
- ⁴⁵³ Jacques Heers, *op. cit.*, pp. 75, 79 y ss.
- ⁴⁵⁴ F. Braudel, “Le pacte de ricorsa au service du Roi d’Espagne...”, en *Studi in onore di Armando Saporì*, II, 1957.
- ⁴⁵⁵ A. d. S. Florencia, Mediceo 4745, s. f. enero 1589.
- ⁴⁵⁶ Modesto Ulloa, *op. cit.*, p. 108.
- ⁴⁵⁷ Según opina Felipe Ruiz Martín.
- ⁴⁵⁸ Modesto Ulloa, *op. cit.*, p. 132.
- ⁴⁵⁹ Álvaro Castillo Pintado, “El servicio de millones y la población del reino de Granada en 1591”, en *Saitabi*, 1961.
- ⁴⁶⁰ Albert Chamberland, “Le commerce d’importation en France au milieu du XVI^e siècle”, en *Revue de Géographie*, 1894.
- ⁴⁶¹ B. Porchnev, Congreso de Ciencias Históricas de Estocolmo, 1960, t. IV, 137.
- ⁴⁶² Para G. von Below (*Über historische Periodisierungen mit besonderem Blick auf die Grenze zwischen Mittelalter und Neuzeit*, Berlín, 1925, pp. 51-52) este periodo representa una cumbre tanto económica como artísticamente. Para Lucien Febvre es un periodo feliz, antes de que lleguen los *tristes hommes* de 1560 y después. Franz Linder, “Spanische Markt-und Börsenwechsel”, en *Ibero-amerikanisches Archiv*, 1929, p. 18, asegura incluso que 1550-1600 es el periodo del *Ricorsa-Wechselgeschäfft*.
- ⁴⁶³ Jacques Heers, en *Revue du Nord*, enero-marzo 1964, pp. 106-107.
- ⁴⁶⁴ J. Finot, “Le commerce de l’alun dans les Pays-Bas et la bulle encyclique du Pape Jules II en 1506”, en *Bull. hist. et philol.*, 1902; Jean Delumeau, *L’alun de Rome. XV^e-XIX^e siècle*, 1962; “The Alun Trade in the fifteenth and sixteenth Centuries and the beginning of the Alun Industry in England”, en *The collected papers of Rhys Jenkins*, Cambridge, 1936; L. Liagre, “Le commerce de l’alun en Flandre au Moyen Âge”, en *Le Moyen Âge*, 1955, t. LXI (4^a serie, t. X); Felipe Ruiz Martín, *Les alums espagnols, indice de la conjoncture économique de l’Europe au XVI^e siècle* (en preparación); G. Zippel, “L’allume di Tolfa e il suo commercio”, en *Arch. soc. Rom. Stor. patr.*, 1907, vol. XXX.
- ⁴⁶⁵ Abundante documentación, A.d. S. Nápoles, Sommaria Partium, 96: 1521. ff. 131 v., 133 v., 150, 153, *naris celeriter suum riagium exequi posset* (una nave genovesa), 166 v. (para Cataluña), 177 (para Orán), 175; 1522. ff. 186 v., 199, 201, 221, 224-225. 228 v. y 229, 232, 244, 252 v.
- ⁴⁶⁶ Según Felipe Ruiz Martín, ver *infra*, p. 777, n. 311.
- ⁴⁶⁷ Ver *infra*, pp. 795-796.
- ⁴⁶⁸ En un estudio de próxima publicación.
- ⁴⁶⁹ *Idem*.
- ⁴⁷⁰ Ver *infra*, p. 748, n. 164, y Micheline Baulant, *Lettres de négociants marseillais: les frères Hermite. 1570-1672*, 1953.
- ⁴⁷¹ Cf. F. Ruiz, Martín, *Introduction aux lettres de Florence*, XXXVI-XXXVII.
- ⁴⁷² Citado por Mauricio Carmona, “Aspects du capitalisme toscan aux XVI^e et XVII^e”

siècles”, en *Revue d'histoire moderne*, 1964, p. 96, n. 2.

⁴⁷³ Archivo Ruiz, 117, citado por Felipe Ruiz Martín, en *El siglo de los Genoveses*, en preparación.

⁴⁷⁴ Para una discusión de estas cuestiones ver el magnífico libro de Clemens Bauer ya citado.

⁴⁷⁵ *Op. cit.*, pp. 580 y ss.

⁴⁷⁶ Sobre todo el frente hispano-portugués contra la India y el papel de una agencia de información al servicio de los intereses de los mercaderes alemanes y flamencos: Hermann Kellenbenz, *Studia*, 1963, pp. 263-290.

⁴⁷⁷ Para establecer útiles comparaciones, R. Romano, “Per una valutazione della flotta mercantile europea alla fine del secolo XVIII,” en *Studi in onore di Amintore Fanfani*, 1962.

⁴⁷⁸ Según J. Kulischer, *op. cit.*, II, p. 384.

⁴⁷⁹ R. Konetzke, *op. cit.*, p. 203.

⁴⁸⁰ Saint-Gouard al rey, Madrid, 21 mayo 1572, B. N., Fr. 16104, ff. 88 y ss.

⁴⁸¹ S. Lilley, *Men. Machines and History*, Londres, 1948, p. 72, y J. U. Nef, *The Rise of the British Coal Industry*, Londres, 1932, I, p. 173.

⁴⁸² *Ibid.*, p. 72.

⁴⁸³ Museo Correr, Donà delle Rose, 271, f. 46 v., 7 marzo 1605. Ver igualmente Alberto Tenenti, *Naufrages, corsaires et assurances*, pp. 563 y ss.

⁴⁸⁴ Iorjo Tadić, “Le port de Raguse et sa flotte au XVI^e siècle”, en Michel Mollat, *Le navire et l'économie maritime du Moyen Âge au XVIII^e siècle. Travaux du Deuxième Colloque International d'Histoire Maritime*, 1959, pp. 15-16.

⁴⁸⁵ B. M. Add. 28478, f. 238, abril 1594: “... se deve ter consideração ao preço das Cousas ser mayor”.

⁴⁸⁶ Ver *supra*, pp. 384 y ss.

⁴⁸⁷ Debo a la gentileza de Ugo Tucci el haber podido hojearlo.

⁴⁸⁸ A. d. S. Venecia, Senato Zecca, 39, 12 junio 1638.

⁴⁸⁹ A. d. S. Nápoles, Regia Camera della Sommaria, Reg. 14, 1594, 1623-1637.

⁴⁹⁰ Ver *supra*, pp. 388 y ss.

⁴⁹¹ José Luis Martín Galindo, “Arrieros maragatos en el siglo XVIII”, en *Estudios y Documentos*, núm. 9, 1956.

⁴⁹² Pedro de Medina, *op. cit.*, p. 209, en el caso de Alcalá de Henares.

⁴⁹³ Archivos de Brigue, Papeles de Stockalper, Sch. 31 núm. 2939, Ginebra, 10 julio 1650, y núm. 2942, 14 julio 1650: pausas debidas a la siega. Esta información se la debo a M. Keul. Pausas en tiempo de sementera, *ibid.*, núm. 2966, 18-28 septiembre 1650.

⁴⁹⁴ Información proporcionada por Felipe Ruiz Martín.

⁴⁹⁵ B. Bennassar, *op. cit.*

- 496 Ver las gráficas de las figuras 56, 57 y 58, vol. II.
- 497 *Op. cit.* (edición italiana), I, p. 174.
- 498 Ruggiero Romano, art. cit., en *Rivista Storica Italiana*, 1954.
- 499 Ali Sahili Oglu, trabajo inédito sobre las acuñaciones de moneda en Turquía.
- 500 No olvido el antecedente de la Banca de Estocolmo (1672) ni el de la de Ámsterdam (1609). Pero se trata en esos casos de una banca específicamente urbana. Bien es cierto que la Banca de Inglaterra tiene sus orígenes en la de Londres.
- 501 La primera tentativa se remonta a 1576; Felipe Ruiz Martín me hace notar a este respecto la existencia de un importante documento en Simancas, E^o 659, f. 103.
- 502 Jacques Heers, en *Revue du Nord*, 1964.
- 503 Ömer Lutfi Barkan, “L’organisation du travail dans le chantier d’une grande mosquée à Istanbul au XVI^e siècle”, en *Annales E. S. C.*, 1961, pp. 1092-1106.
- 504 Me estoy refiriendo al trabajo de la piedra, a la utilización del plomo, a las máquinas de elevar, particularidades que sugiere la visita al monasterio y al museo consagrado a su construcción.
- 505 *Cf.* las indicaciones de Paul Herre, *Papsttum und Papstwahl im Zeitalter Philipps II*, Leipzig, 1907, p. 374.
- 506 El cálculo y la gráfica (vol. II, fig. 58) son de Alvaro Castillo Pintado.
- 507 A. Poirson, *Histoire du règne de Henri IV*, 1866, IV, pp. 610-611.
- 508 *Bilanci Generali, op. cit.*, vol. I, t. I, p. 466, y Museo Correr, Donà delle Rose 161, f. 144.
- 509 Ömer Lutfi Barkan, “Le budget turc de l’année 1547-1548 et le budget turc de l’année 1567-1568”, en turco, en *Iktisat Fakültesi Mecmuasi*, Estambul, 1960.
- 510 *Op. cit.*, p. 128.
- 511 *Cf.* nuestro capítulo en la *Cambridge Economic History*.
- 512 *Op. cit.*, p. 42.
- 513 J. A. Schumpeter, *op. cit.*, I, partic. p. 476, n. 1; Jacques Heers, Raymond de Roover...
- 514 *Op. cit.*, p. 128.
- 515 Carlo M. Cipolla, “La prétendue révolution des prix. Réflexions sur l’expérience italienne”, en *Annales E. S. C.*, 1955, pp. 513 y ss.
- 516 Museo Correr, Donà delle Rose, 181.
- 517 Las informaciones holandesas que me indica Morineau sugieren que durante este periodo decisivo ha habido más importaciones clandestinas de las que se suponen.
- 518 Museo Correr, Donà delle Rose, 181, f. 62, 3 a 4 millones de escudos por feria.
- 519 Gino Luzzatto, *Storia economica dell’età moderna e contemporanea*, I, 1932, pp. 179 y ss.
- 520 Información verbal que debo a Ömer Lutfi Barkan.
- 521 Simancas, Expedientes de Hacienda, 122, 1559. También podía haber usado

como ejemplo a Medina del Campo (1561) y haber recurrido al excelente artículo de B. Bennassar, “Medina del Campo, un exemple des structures urbaines de l’Espagne au XVI^e siècle”, en *Revue d’histoire économique et sociale*, 1961. En Venecia los documentos oficiales distinguen siempre entre *poveri*, *mendicanti* y *miserabili*: hay una escala graduada de la pobreza, Ernst Rodenwaldt, *Pest in Venedig*, art. cit., p. 16.

⁵²² Por ejemplo, los cálculos reproducidos por Hektor Ammann, *Schaffhauser Wirtschaft im Mittelalter*, 1948, cuadro de la página 306.

⁵²³ Ver *supra*, p. 337, n. 136.

⁵²⁴ Museo Correr, Donà delle Rose 23, f. 23 v.

⁵²⁵ Heinrich Bechtel, *op. cit.*, p. 52, n. 6, en Erfurt, en 1511, 54 por 100 de la población incluida en el censo pertenecía a la categoría más baja de los propietarios, poseyendo de cero a 25 florines, y 15% eran personas *ohne jedes Vermögen*.

⁵²⁶ Cf. *L’Unterschicht*, coloquio franco-alemán de 1962.

⁵²⁷ A. d. S. Venecia, Senato Terra 22, Treviso, 22 julio 1555; Treviso, 30 julio 1555; Brescia, 11 agosto 1555, incendio de Tizzo.

⁵²⁸ A. d. S. Nápoles, Sommaria Consultationum 2, ff. 68 v. y 69, 27 julio 1564.

⁵²⁹ *Ibid.*, f. 59 v., 22 mayo 1549.

⁵³⁰ Ver el estudio general de Noël Salomon, citado, n. 122 de este capítulo.

⁵³¹ J. Gentilda Silva, “Villages castillans et types de production au XVI^e siècle”, en *Annales E. S. C.*, 1963, n. 4, pp. 729-744.

⁵³² A. d. S. Nápoles, Notai Giustizia 51, f. 5, 17 octubre 1520, 36 ducados por pagar en paños nuevos; *ibid.*, ff. 177 v. y 178, 24 agosto 1521, un esclavo negro de 12 años, 36 ducados, *ibid.*, 66, ff. 151 v. y 152; el precio de un caballo, 33 ducados.

⁵³³ *Ibid.*, Sommaria Partium, 595, f. 18, 28 enero 1569, un esclavo negro de 30 años de edad, comprado en Lecce por 60 ducados.

⁵³⁴ *Ibid.*, Sommaria Consultationum 9, ff. 303-305, Nápoles, 18 junio 1587.

⁵³⁵ A. d. S. Venecia, Senato Mar. 145, 24 marzo 1600.

⁵³⁶ Ver J. Mathiex, “Trafic et prix de l’homme en Méditerranée aux XVII^e et XVIII^e siècles”, en *Annales E. S. C.*, 1954, pp. 157-164.

⁵³⁷ Simancas Nápoles, E° 1046 f. 25, Com. Girón a S. M. Nápoles, 17 septiembre 1554.

⁵³⁸ Museo Correr, Donà delle Rose, 46, f. 65, 11 marzo 1487: eran *stradioti* empleados en Morea. Ver la frase atribuida a Carlos V, *infra*, II, p. 134. En 1522 los jenizaros recibían una paga de tres a ocho aspros diarios, lo que a 50 aspros el ducado da una suma de menos de dos ducados a menos de cinco ducados al mes (Otto Zierer, *op. cit.*, III, p. 29). En Zara, en 1533, un artillero gana 40 ducados al año. Pero los artilleros eran especialistas.

⁵³⁹ Las cifras que se pueden obtener en los archivos ragusinos hablan muy claro. Los numerosos contratos entre amos y servidores, conservados en los registros de Diversa de Cancellaria (por ejemplo, vol. 98, 122, 132, 146, 196) me han permitido

un rápido sondeo. Para los aprendices, que se consideran en categoría aparte, no había paga alguna especificada formalmente, a percibir al final del periodo de aprendizaje, pero según era costumbre en la profesión, el nuevo artesano recibe un vestido, zapatos nuevos y sus útiles de trabajo. Los otros recibían el dinero estipulado en el momento que expiraba el contrato (lo que podía ocurrir al cabo de dos, cinco, seis, siete o 10 años) y que era en adición al pago en especies (alojamiento, vestido, alimentación y cuidados en caso de enfermedad). Esta remuneración, que se calculaba proporcionalmente a los años de servicio, va aumentando poco a poco: de uno a dos ducados oro en 1505-1506; 2.5 en 1535; 3.4 y 4.5 en 1537 y 1547; 3 (ligeramente por encima o por debajo) en 1560-1561, cuatro en 1607; ocho y 10 en 1608. Pero si tenemos en cuenta que el ducado había sufrido devaluaciones, llegaremos a la conclusión de que la situación apenas había mejorado con los años. Se trata de una *cota máxima* estructural.

⁵⁴⁰ Ver el cuadro de Hektor Ammann, *supra*, p. 602, n. 522.

⁵⁴¹ A. d. S. Venecia, Senato Terra 15, f. 106.

⁵⁴² Museo Correr, Donà delle Rose 26, f. 106.

⁵⁴³ *Ibid.*, f. 48 v.

⁵⁴⁴ *Ibid.*, f. 100.

⁵⁴⁵ Claramente establecido para el periodo 1572-1601 a causa de las reclamaciones de los panaderos: en el intervalo se han doblado los salarios. Museo Correr, Donà delle Rose, 218, f. 302.

⁵⁴⁶ A. d. S. Senato Mar. 23, ff. 36 y 36 v., 29 septiembre 1534, es decir un poco más de 63 ducados al año.

⁵⁴⁷ Museo Correr, Donà delle Rose, 161, f. 80, 1606, había 72 trabajadores empleados en la Zecca (54 para la plata y 18 para el oro). El total anual de sus salarios era de 5 280 ducados, es decir una media de casi 72 por obrero. Por lo general se tendía a pagar más a los obreros de la plata. Y a veces un empleado cubre dos puestos.

⁵⁴⁸ Museo Correr, Donà delle Rose, 161, f. 208 v., 586, 28 secretarios, total de salarios 2 764 ducados.

⁵⁴⁹ A. d. S. Venecia, Senato Terra 23, Venecia, 20 marzo 1556.

⁵⁵⁰ Juan Regla, en J. Vicens Vives, *H. Social de España*, III, p. 300.

⁵⁵¹ Frank C. Spooner, “ Régimes alimentaires d’autrefois, proportions et calculs en calories”, en *Annales E. S. C.*, 1961, núm. 3, pp. 568-574.

⁵⁵² A. d. S. Nápoles, Sommaria Consultationum 3, ff. 204 y ss., 8 marzo 1571.

⁵⁵³ Piri Re’is, *Babrije*, ed. por Paul Kahle, 1926, *Introduction*, II, p. XLII.

⁵⁵⁴ Foulquet Sobolis, *Histoire en forme de journal de ce qui s’est passé en Provence depuis l’an 1562 jusqu’à l’an 1607*, 1894, p. 245.

¹ Mathias de Saint-Jean, *Le Commerce honorable...*, 1646, p. 102; el oro y la plata, “riqueza natural”, según W. Petty, *Polit. Arithm.*, 1699, p. 242.

² Museo Correr, Donà delle Rose, 161, ff. 239 v. y 240, hacia 1600.

³ A. de Montchrestien, *op. cit.*, p. 94.

⁴ J. van Klaveren, art. cit., p. 3, sostiene infundadamente lo contrario.

⁵ Museo Correr, Donà delle Rose, 161, f. 2, 14 diciembre 1593.

⁶ Movimiento insólito, contra corriente, ante el cual se asombra Zuan Batta Poreti en su informe a la señoría, 1603, Museo Correr 181, f. 53 v.

⁷ *Ibid.* Cicogna 1999, s. f. Las aduanas se pagaban en Venecia en moneda de plata.

⁸ *Idem.*

⁹ Antonio della Rovere, *La crisi monetaria siciliana (1531-1802)*, publicado por Carmelo Trasselli, 1964, en general y especialmente, pp. 30 y ss. *Forcing* permanente del oro, al que se ajustan las emisiones intempestivas de cobre, entre 1602 y 1606 por ejemplo, en tiempos del duque de Feria, L. Bianchini, *op. cit.*, p. 336.

¹⁰ La subida del precio del oro podía hacer descender la demanda de moneda de plata, como reconoce e indica Zuan Batta Poreti (referencia en n. 6 de este capítulo), y en consecuencia detener toda alza de los precios corrientes dado que éstos flotaban en relación con la plata, ésta es la hipótesis que presenta Frank C. Spooner en nuestra contribución común al vol. IV de la *Cambridge Economic History*. Zuan Batta Poreti arguye que los cambios dependientes del oro deben subir y suben junto con él (f. 53): en Venecia el curso de los cambios se establecía a partir del ducado, moneda de cuenta, y éste, de acuerdo con el alza del oro (en este caso el cequí), se devalúa igual que un billete de banca, requiriéndose más ducados (alza del cambio) para obtener un escudo de marco en las ferias *de Besançon*. Y no sólo esto, sino que además deben subir y suben todas las mercancías afectadas por los precios de tales cambios (las lanas de España, los colorantes).

¹¹ Para estas últimas indicaciones, ver John U. Nef, “Industrial Europe”, art. cit., p. 7.

¹² André Piganiol, *Rome*, p. 389.

¹³ G. I. Bratianu, *Etudes...*, p. 80.

¹⁴ W. Heyd, *op. cit.*, I, pp. 1 y ss.

¹⁵ Ver a este respecto la acertada indicación de Giuseppe Mira, *Aspetti dell'economia comasca all' inizio dell'età moderna...*, Como, 1939, p. 244 (1587).

¹⁶ *Op. cit.*, p. 165. Bien entendido que la cifra es muy exagerada.

¹⁷ Belon du Mans, *op. cit.*, p. 100 v.

¹⁸ *Idem.*

¹⁹ Museo Correr, Donà delle Rose, 181, f. 53 v.

²⁰ *Op. cit.*, I, p. 270.

²¹ Marciana, 5729, *Relazione d'Egitto*, 1668.

²² Ver, acerca de esto, la carta de Idiáquez al marqués de Mondéjar, Venecia, 26 de

marzo de 1579, A. N., K 1672, G 1, n. 33: imposible encontrar en Venecia un crédito sobre Constantinopla, aun para una simple compra. No había letras de cambio entre esas dos ciudades sino por cantidades muy pequeñas, N. Iorga, *Ospiti...*, pp. 38, 46, 62, 79, 80, 84-85, 88, 90, 92, 97-98, 100, 109, 121 (cambios de Valaquia a Venecia entre 1587 y 1590). Los ragusinos pagaban su tributo a Constantinopla por un juego de letras de cambio aceptadas en pago de los derechos de aduana causados por las mercancías ragusinas provenientes de los Balcanes, a la entrada de la ciudad, mercancías de sus compatriotas diseminadas en la parte europea del Imperio turco. Es la falta de numerario, su insuficiencia, lo que explica los “clearings” de Medina del Campo o de las ferias genovesas, J. Kulischer, *op. cit.*, II, p. 345.

²³ A. de Ragusa, D. de Foris, XI, ff. 75-76. Lista de pagos hechos a los prestamistas judíos (25 nombres) por G. Bonda y Stephan di Cervia. Diez pagos en total, escalonados entre el 3 de marzo y el 10 de octubre de 1573. Los préstamos eran concedidos por un plazo de uno a cuatro meses.

²⁴ 16 de febrero de 1596, G. Berchet, *op. cit.*, p. 87.

²⁵ A. d. S. Venecia, Busta 105 C. 838, 24 de noviembre de 1585.

²⁶ Museo Correr, Donà delle Rose 26, f. 54, 26 mayo 1562: estos cambios estaban prohibidos *in bottega ni in casa*, 2 diciembre, 1605, *Cinque Savii*, 12, ff. 105-106.

²⁷ J. B. Tavernier, *op. cit.*, I, p. 73.

²⁸ John Newberie a Leonard Poore, de Londres, Alepo, 29 mayo 1583; R. Hakluyt, *op. cit.*, II, pp. 246-247.

²⁹ El problema ha sido excelentemente investigado por V. Magalhães Godinho, *L'économie de l'Empire Portugais aux XVI^e et XVII^e siècles*, 1958 (tesis mecanografiada, Sorbona), t. I, pp. 1-241.

³⁰ J. Carcopino, *Le Maroc antique*, 1943, p. 139.

³¹ Roberto S. López, *Studi sull'economia genovese nel medio evo*, 1936, observaciones de Marc Bloch, en *Mélanges d'hist. soc.*, I, 1942, pp. 114-115.

³² En 931. Antes, en 875, marinos andaluces habían fundado Tenes en la “costa argelina”.

³³ P. Beraud-Villars, *L'Empire de Gao...*, 1941, p. 220.

³⁴ La mejor referencia es Jacques Mas-Latrie, *Traité de paix et de commerce divers concernant les relations des Chrétiens avec les Arabes*, en *Afrique septentrionale au Moyen Âge*, 1866.

³⁵ E. Coudray, “Les étrangers à Tlemcen”, en *Journal de l'Algérie nouvelle*, 1897. Del mismo autor, sobre el mismo tema, un excelente trabajo manuscrito que me permitió leer y utilizar.

³⁶ Como Georges Grégoire Stella, comprador de lana y telas en Constantina, en 1470. Robert Brunschvig, *La Berbérie...*, I, p. 269.

³⁷ Laurent-Charles Feraud en *Annales tripolitaines*, 1927, p. 16.

³⁸ Proyectos de Sancho IV de Castilla y de Jaime de Aragón. Zonas a una y a otra parte del Muluya. Los proyectos de Enrique III. Destrucción de Tetuán en 1400..., R.

Konetzke, *op. cit.*, p. 84.

³⁹ Robert Brunschvig, *La Berbérie orientale: sous les Hafsides des origines à la fin du XV^e siècle*, 1940, I, p. 269, nota esta importante correspondencia. Recuérdese también que Venecia estableció las “galeras” de Berbería en 1140. *Ibid.*, I, p. 253. Penetración pacífica, aparte de la acción portuguesa en Marruecos.

⁴⁰ R. Gandilhon, *op. cit.*, p. 29.

⁴¹ A este respecto, había en los archivos de Ragusa, en 1935, toda una documentación inédita.

⁴² G. La Mantia, “La secrezia o dogana di Trípoli...”, en *Ar. st. sic.*, XLI, pp. 476-477, n. 1, a propósito de los *duplae* o *duble* de Trípoli, 1438: “*Et quoniam merces et mercimonia pro maiore parte hodie apud Barbaros expediuntur ex quibus duplae veniunt quae ut videtis* (se trata de una carta del rey Alfonso al *statigoto* de Mesina) *non possunt iuxta valorem suum facilem cursum habere, quo fit ut magnum populis nostris detrimentum sequatur*”. En consecuencia, se ordena fundirlos “*per coniare moneta di ducati*”. Los *doubles* eran, en el país musulmán, piezas de oro, aún en el siglo XVI, en el África del Norte, R. Hakluyt, *op. cit.*, II, p. 176, 1584.

⁴³ Por ejemplo A. d. S. Mantua, A° Gonzaga, Génova 757, 5 enero 1485; 7 julio 1485; Spagna 585, 6 diciembre 1486; 7 noviembre 1486; Génova 757, 21 julio 1487 (letra de cambio de Federico Crivelli); 25 agosto 1487 (letra de cambio sobre Túnez); 25 agosto 1487; 11 septiembre 1487, 200 *dobie* de Túnez valen 220 ducados; 15 octubre 1487, etcétera.

⁴⁴ C. Trasselli, “Transports d’argent à destination et à partir de la Sicile”, en *Annales E. S. C.*, 1963, p. 883.

⁴⁵ Richard Henning, *Terrae incognitae*, III, 1939; Lefèvre, “Il Sahara nel Medioevo e il viaggio a Tuat del genovese Malfante”, en *Riv. delle Colonie*, 1936; C. de la Roncière “Découverte d’une relation de voyage du Touat décrivant, en 1447, le bassin du Niger”, en *B. de la Section de Géogr. du Comité des Travaux Historiques*, 1919. Sobre este tema, ver los estudios de G. Piersantelli, P. Schiarini y R. di Tucci...

⁴⁶ *Op. cit.*, I, p. 194.

⁴⁷ Hay pleonasma en la expresión “el oro de tibar”, ver *infra*, p. 629, n. 81.

⁴⁸ R. Hennig, *op. cit.*, III, p. 286.

⁴⁹ León el Africano, *Description...*, III, p. 300, y P. Beraud-Villars, *op. cit.*, p. 90.

⁵⁰ G. Balandier, *L’Afrique ambiguë*, 1957, pp. 67 y ss.

⁵¹ V. Magalhães Godinho, *op. cit.*, 2ª parte, cap. I, pp. 671 y ss. del texto mecanografiado.

⁵² Quizá antes. A. d. S. Venecia, Senato Dispacci Spagna, Zane al dux, Madrid, 14 febrero 1583, el Rey Católico hace *molto artigliare un navilio* con 150 soldados a bordo para enviarlo a la Mina a recoger una cierta cantidad de oro que allí se encuentra *di ragion della Corona di Portugallo*.

⁵³ Carmelo Trasselli, “Un aureo barbaresco battuti in Sicilia”, en *Numismatica*, 1963.

⁵⁴ Simancas, Venecia, E° 1308 f. 2. El dux de Venecia a los Reyes Católicos, Venecia, 23 diciembre 1484.

⁵⁵ Estas valiosas cartas, 1497-1511, han sido clasificadas de nuevo, A. d. S. Venecia, *Lettere Commerciali*, XV, 9.

⁵⁶ *Ibid.*, Senato Mar. 19, f. 101.

⁵⁷ *Ibid.*, f. 166 v.

⁵⁸ *Ibid.*, f. 152 v., 17 septiembre 1520.

⁵⁹ Ver las relevantes notas de R. Gandilhon, *op. cit.*, p. 254; Jacques Raymond Collier, *Histoire du Commerce de Marseille*, 1951, t. III, p. 123, sobre la concentración en manos de unos pocos mercaderes del comercio de la ciudad con el África del Norte.

⁶⁰ Museo Correr, Donà delle Rose, 26, ff 23 y ss., 16 julio 1532 (en *Consiglio di X con le Zonta*), evoca la creación, en 1524, del *maestro di cecca*, cuya función era acelerar las acuñaciones. Respecto a la escasez de plata para préstamos, A. d. S. Mantua, A° Gonzaga, Venezia, 1456, Venecia, 14 septiembre 1533. Ziambattista Malatesta al marqués, el oro ha subido de precio en Venecia en 1526, A. d. S. Venecia Senato Zecca, 36.

⁶¹ Museo Correr, Donà delle Rose, 26, ver nota precedente.

⁶² A. d. S. Venecia, Senato Zecca, 36.

⁶³ Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, H. van der Wee, *op. cit.*, II, pp. 124-127.

⁶⁴ Jean-Pierre Berthe, “Las minas de oro del Marqués del Valle en Tehuantepec (1540-1547)”, en *Historia Mexicana*, 1958, n. 29.

⁶⁵ Álvaro Jara, Trabajo inédito.

⁶⁶ Henry Lapeyre, *op. cit.*, p. 257.

⁶⁷ John U. Nef, “Silver production in Central Europa”, en *The Journal of political Economy*, 49, 1951.

⁶⁸ *L'économie mondiale et les frappes monétaires en France. 1493-1680*, 1956, pp. 8-9.

⁶⁹ La expresión es de Jacob van Klaveren, *op. cit.*, p. 3.

⁷⁰ *Idem.*

⁷¹ Roberto Simonsen, *Historia económica do Brasil. 1500-1820*, São-Paulo, 1937, 2 vol.

⁷² F. Braudel, “Les Espagnols et l’Afrique du Nord, 1492-1577”, en *Revue Africaine*, 1928.

⁷³ Ver nota precedente; R. B. Merriman, *Carlos V*, p. 210. Francisco López de Gomara, “Crónica de los Barbarrojas”, en *M. H. E.*, VI, pp. 371-379.

⁷⁴ J. Denuce, *L’Afrique au XVI^e siècle et Anvers*, p. 9.

⁷⁵ Que todavía existían relaciones comerciales entre Venecia y África del Norte en 1533 (y sin duda más tarde) lo sugiere un incidente relatado por G. Cappelletti, *Storia della Repubblica di Venezia*, 1852, VIII, pp. 119-120. Pero se produce un gradual declive, perceptible en pequeños detalles A. d. S. Mantua, Génova 759, Génova, 3

marzo 1534, Stefano Spinola al marqués, ya no se pueden encontrar frutas de Berbería en el mercado de Génova.

⁷⁶ D. de Haedo, *op. cit.*, pp. 24 y 24 v.

⁷⁷ 1584, R. Hakluyt, *op. cit.*, II, p. 184.

⁷⁸ D. de Haedo, *op. cit.*, p. 27 v.

⁷⁹ B. N. de Madrid, cap. 34.

⁸⁰ D. de Haedo, *op. cit.*, p. 27 v.

⁸¹ Relación que ha dado el secretario Juan de Soto..., copia, 20 de junio de 1574, Sim. Eo. 1142. Se sabe que *tibar o tivar* = oro.

⁸² 4 y 8 de noviembre 1568. Sim. Eo. 1132.

⁸³ Pero en la época de la ocupación cristiana Trípoli había dejado de ser una ciudad del oro. M. Sanudo, *op. cit.*, XI, col. 112; Rossi, *op. cit.*, 1937. p. 17.

⁸⁴ La expresión es de Carmelo Trasselli, "Note preliminari sui Ragusei in Sicilia", artículo en preparación.

⁸⁵ Emilio García Gómez, "Españoles en el Sudán", en *Revista de Occidente*, 1935.

⁸⁶ D. de Haedo, *op. cit.*, p. 27 v.

⁸⁷ *Idem.*, J. Gentil da Silva, *op. cit.*, p. 89, muchos navíos holandeses intervienen en el rescate de oro a lo largo de la costa de Guinea.

⁸⁸ Estoy pensando en los lazos comerciales entre España, Liorna y Venecia por una parte y el Magreb por otra y sobre los que existe abundante documentación. Obsérvense por ejemplo las negociaciones de Argel con Venecia por mediación del baile veneciano en Constantinopla, *Cinque Savii* 3, f. 721, 29 mayo y 22 junio 1600, el virrey de Argel ofrece salvoconductos a ocho o 10 *marciliane* venecianos para que cargasen lanas, cera y cueros. Tratado comercial entre Toscana y el rey de Marruecos, A. d. S. Florencia Mediceo 4274, 1604.

⁸⁹ Jean Cassou, *Les conquistadors*, pp. 213-214. Antes de procederse a la amalgama se utilizaban *huairas*, pequeños hornos "*perces de trous*", *ibid.*, p. 211. Gerlamo Boccoardo, *Dizionario universale di economia politica e di commercio*, 1882, I, p. 160. P. Rivet y H. Arsandaux, *La métallurgie en Amérique précolombienne*. 1946, p. 21. Sobre la fecha de 1571, ver el texto esencial, Lizárraga, *Historia de Indias*, II, p. 556.

⁹⁰ La observación es de L. von Ranke, cit. por Platzhoff, *op. cit.*, p. 17.

⁹¹ *Correspondance de Granvelle*, ed. Piot, VII, p. 2, cit. por R. B. Merriman, *op. cit.*, IV, p. 430, n. 2.

⁹² *Op. cit.*, p. 159.

⁹³ *Actas*, I, p. 285.

⁹⁴ B. N. Madrid, 9372, f. 41.

⁹⁵ Hacia 1569, París, *op. cit.*, I, pp. 339-340.

⁹⁶ *Op. cit.*, p. 66.

⁹⁷ P. de Ségusson de Longlée, *op. cit.*, pp. 128-129; Requête..., 1585, A. N., K 1563.

- ⁹⁸ 18 de marzo de 1588, Sim. Eo. 336, f. 153 (s. f.) y Eo. 336, f. 154.
- ⁹⁹ F. de Alava a Felipe II, París, 6 de mayo de 1567, A. N., K 1508, B 21, n. 6.
- ¹⁰⁰ E. Albèri, *op cit.*, II, p. 405.
- ¹⁰¹ Por ejemplo, antiguamente los *safraneros* alemanes, A. Schulte, *op. cit.*, I, p. 354. El fraude en dirección a Lisboa.
- ¹⁰² Roma, 20 de junio de 1554, *Corp. dip. port.*, VII, p. 360. Otros fraudes genoveses (1563). Sim. Eo. 1392; fraudes ingleses, 10 de junio de 1578, *CODOIN*, XCI, pp. 245-246.
- ¹⁰³ Siempre era lícito solicitar una autorización para exportar; por ejemplo, Giorgio Badoaro hizo una solicitud en abril de 1597, A. N., K 1676. Ordinariamente, la autorización se concedía para los gastos de camino.
- ¹⁰⁴ Cambios para Flandes, Sim. Eo. 500.
- ¹⁰⁵ *Idem.*
- ¹⁰⁶ Sim. Eo. 502.
- ¹⁰⁷ Sim. Eo. 504.
- ¹⁰⁸ Morosini y Badoaro al dogo, 5 de marzo de 1551, G. Turba, *Venet. Depeschen...*, t. I, 2, p. 517, n.
- ¹⁰⁹ El hecho es señalado por R. Ehrenberg, *op. cit.*, I, pp. 63, 160.
- ¹¹⁰ K. Habler. *Die wirtschaftl. Blüte...*, p. 53; R. Ehrenberg, *op. cit.*, II, pp. 63, 150, 155, 155 n. 92, a propósito de los *Silberzüge* de los Fugger en los archivos de los Fugger.
- ¹¹¹ R. Ehrenberg, *op. cit.*, 1, p. 158.
- ¹¹² Salzman, *op. cit.*, p. 5.
- ¹¹³ Moderación de cambios, 1557, Sim. Eo. 514-515. “Correspondencia del factor Juan López del Gallo sobre cambios y provisión de dineros”, *ibid.*
- ¹¹⁴ H. van Houtte, “Les avvisi du Fonds Urbinat”, 1926, pp. 369-370.
- ¹¹⁵ Bruselas, 13 de junio de 1558, A. E. Esp. 290, copia.
- ¹¹⁶ B. N. París, Fr. 15 875 ff. 476 y ss.
- ¹¹⁷ R. Gómez a Fco. de Eraso, 6 de octubre de 1554, A. E. Esp. 229, f. 85.
- ¹¹⁸ Mayo de 1554, Ehrenberg, *op. cit.*, II, p. 64.
- ¹¹⁹ *CODOIN*, LXXXIX, p. 32, 4 de septiembre de 1564. La reina Isabel obtuvo un préstamo en Amberes todavía a finales de 1568, *CODOIN*, XC, p. 152. Londres, 6 de noviembre de 1568.
- ¹²⁰ Antonio Rumeu de Armas lo acaba de demostrar de nuevo en su admirable libro *Piraterías y ataques navales contra las islas Canarias*, 1947, I, pp. 335 y ss.
- ¹²¹ *Documents concerning english voyages to the Spanish Main*, edit. por I. A. Wright, 1932, p. XVII.
- ¹²² 18 de diciembre de 1568, *CODOIN*, XC, p. 160.
- ¹²³ W. Cecil situaba sus economías en Hamburgo, *CODOIN*, XC, p. 227, Londres,

9 de mayo de 1569.

¹²⁴ Gresham a W. Cecil, Londres, 14 de agosto de 1569, R. Ehrenberg, *op. cit.*, II, p. 34. Análoga medida, el cierre de Steelyard, en 1576-1577. Pero ese nacionalismo no excluye el recurrir a las plazas extranjeras, como hace, por ejemplo, Colonia, al menos en 1575, *CODOIN*, XCI, 10 de diciembre de 1575.

¹²⁵ *CODOIN*, XC, p. 184, 14 de febrero de 1569.

¹²⁶ *Ibid.*, p. 185, 14 de febrero de 1569.

¹²⁷ *Ibid.*, p. 254, 1 de julio de 1569.

¹²⁸ *CODOIN*, XC, pp. 173 y ss., 178 y ss.; *CODOIN*, XXXVIII, p. 11.

¹²⁹ O. de Torne, *Don Juan d'Autriche*, I, pp. 109 y ss. Para particulares referentes al comercio, capturas de barcos, el primer bloqueo de Amberes, 1568, y el segundo, 1572-1577, ver V. Vázquez de Prada, *op. cit.*, I, pp. 55 y ss., 58 y ss.

¹³⁰ Es sintomático que, en 1567, el duque de Alba, con sus fuerzas, sus dineros y sus letras de cambio, ganase los Países Bajos por Génova, Saboya y el Franco Condado (Lucien Febvre, *Philippe II et la Franche-comté*, pp. 520 y ss.), la Lorena y Luxemburgo. Detalle revelador: en 1568, 150 000 escudos destinados al duque de Alba fueron interceptados en el Rin por el conde Palatino. Los genoveses responsables del transporte, Luciano Centurione y Constantino Gentile, obtuvieron, mediante indemnización, la restitución del dinero incautado, Carlos IX a Fourquevaux, 24 de marzo de 1568, p. 169, Fourquevaux a Carlos IX, Madrid, 6 de abril de 1568; C. Douais, *op. cit.*, I, p. 345; aviso de Bruselas, 7 marzo de 1568, H. Van Houte, art. cit., p. 437.

¹³¹ Amberes, 31 de julio de 1572, A. d. S. Génova, Olanda, Lettere Consoli, 1 265.

¹³² Armada reunida en Santander para ir a Flandes, Sim. Eo. 561. C. Duro, *Armada española*, II, pp. 288 y ss.

¹³³ Antonio de Guaras a Zayas, Londres, 29 de noviembre de 1575, *CODOIN*, XCI, p. 108.

¹³⁴ R. Ehrenberg, *op. cit.*, I, pp. 180-181, 213, 215.

¹³⁵ Felipe II al duque de Parma, S. Lorenzo, 7 de septiembre de 1588, A. N., K 1448, M.

¹³⁶ R. Ehrenberg pretende que estaban fuera de uso después de 1577, pero está equivocado, *op. cit.*, I, pp. 362-363.

¹³⁷ Felipe II a B. de Mendoza, Madrid, 17 de marzo de 1589, A. N., K 1449.

¹³⁸ El mismo remitente al mismo destinatario, S. Lorenzo, 6 de mayo de 1589 y 14 de junio del mismo año, *ibid.*

¹³⁹ Benedetti, *Intorno alle relazioni commerciali... di Venezia e di Norimberga*, Venecia, 1864, p. 30.

¹⁴⁰ L. Batiffol, *La vie intime d'une reine de France au XVII^e siècle*, París, 1931, p. 18.

¹⁴¹ Idiáquez al marqués de Mondéjar. Venecia, 26 de marzo de 1579, A. N., K 1672, G 38, copia. Idiáquez recuerda un incidente de cuando era embalador en

Génova; de aquí la incertidumbre de la fecha.

¹⁴² En 1590, seis correos que venían de Italia son despojados en las cercanías de Basilea de 50 000 escudos destinados a Ambrosio de Spínola en Amberes. Cada correo puede transportar 10 000 escudos en piezas de oro, V. Vázquez de Prada, *op. cit.*, I, p. 37.

¹⁴³ “Memorial de Ysoardo Capelo, en que dize de la manera que se podrá llevar a Flandes dinero de contado pasandolo por Francia”, 1572, A. N., K 1520, B 33, n. 49, copia.

¹⁴⁴ Fourquevaux a Carlos IX, Madrid, 13 de enero de 1569, C. Douais, *op. cit.*, I, p. 46.

¹⁴⁵ El duque de Alba a Felipe II, Bruselas, 7 de junio de 1571, A. N., K 1523, B 31, n. 78.

¹⁴⁶ C. de Mondoucet, *op. cit.*, I, pp. 71-72, Bruselas, 21 de octubre de 1572.

¹⁴⁷ Del Caccia al príncipe, Madrid, 21 de septiembre de 1572, A. d. S. Florencia, Mediceo 4903. Mecatti, *op. cit.*, II, p. 750. Por consiguiente, error de Lavisse, *op. cit.*, VI, 1, p. 123.

¹⁴⁸ Felipe II a Diego de Çuñiga, Madrid, 25 de septiembre de 1572, A. N., K 1530, B 34, n. 65.

¹⁴⁹ Saint-Gouard a Carlos IX, Madrid, 26 de septiembre de 1572, B. N. París, Fr. 16104.

¹⁵⁰ *Op. cit.*, II, p. 136, n. 1, B. N. París, Fr. 127, ff. 181-182.

¹⁵¹ Diego de Çuñiga a Felipe II, París, 1 de diciembre de 1576, A. N., K 1542, B 41, orig. D.

¹⁵² *Op. cit.*, II, p. 215.

¹⁵³ C. S. P. Venet, VII, p. 565, 19 de octubre de 1577.

¹⁵⁴ R. Ehrenberg, *op. cit.*, I, pp. 362-363.

¹⁵⁵ Vargas a Felipe II, París, 12 de diciembre de 1577, recibido el 21, A. N., K 1543, B 52, n. 113, D.

¹⁵⁶ Vargas a Felipe II, París, 11 de julio de 1578, A. N., K 1545, B 43, n. 9, D.

¹⁵⁷ El mismo remitente al mismo destinatario, 27 de julio de 1578, *ibid.*, n. 22, D.

¹⁵⁸ *Idem.*

¹⁵⁹ O. de Torne, “Philippe II et les guises”, en *Rev. Historique*, 1935.

¹⁶⁰ Felipe II a J. B. de Tassis, Lisboa, 20 de agosto de 1582, A. N., K 1447, p. 186.

¹⁶¹ Longlée a Enrique III, Zaragoza, 3 de mayo de 1585, *Dépêches de M. de Longlée*, public. por A. Mousset, p. 186.

¹⁶² A. d. S. Mantua, Serie E, Génova 759, 15 octubre 1532.

¹⁶³ R. Ehrenberg, *op. cit.*, I, p. 343.

¹⁶⁴ Cor Mor. al rey, Roma, 1 de noviembre de 1551, *Corpo diplomatico portuguez*, VI, p. 38.

- ¹⁶⁵ *Op. cit.*, I, p. 155.
- ¹⁶⁶ Ginebra, 28 de enero de 1564, Sim. Eo. 1393.
- ¹⁶⁷ Felipe II a Pedro de Mendoza (1565), Sim. Eo. 1394.
- ¹⁶⁸ 4 de febrero de 1566, C. Douais, *op. cit.*, I, p. 50.
- ¹⁶⁹ Al príncipe, Madrid, 11 mayo 1566, A. d. S. Florencia, Mediceo, 4897 *bis*.
- ¹⁷⁰ El duque de Alba a Felipe II, Cartagena, 27 de abril de 1567, A. E. Esp. 4, f. 357.
- ¹⁷¹ Garcés al duque, Madrid, 13 de junio de 1565, Mediceo 4897, f. 122 v. Virrey de Nápoles a Felipe II, 30 de abril 1566, Sim. Eo. 1055, f. 116, e igualmente ff. 137 y 184.
- ¹⁷² *Op. cit.*, I, p. 153.
- ¹⁷³ Nobili al príncipe, Madrid, 18 de junio de 1567, A. d. S. Florencia, Mediceo 4898, ff. 68 v. y 69.
- ¹⁷⁴ El mismo remitente al mismo destinatario, 30 de mayo de 1567, *ibid.*, f. 60 v.
- ¹⁷⁵ *Ibid.*, f. 64.
- ¹⁷⁶ *Ibid.*, 20 de septiembre de 1567, f. 99 v.
- ¹⁷⁷ A. de Ragusa, Diversa di Cancellaria, 127, ff. 106 y 106 v., 3 octubre 1539.
- ¹⁷⁸ *Ibid.*, 139, ff. 23 y ss.
- ¹⁷⁹ *Ibid.*, 146, f. 34.
- ¹⁸⁰ *Ibid.*, 145, f. 23 v.
- ¹⁸¹ *Ibid.*, 146, f. 145, 20 agosto 1560.
- ¹⁸² Vuk Vinaver, "Der venezianische Goldzechin in der Republik Ragusa", en *Bollettino dell'Istituto della Società e dello stato veneziano*, 1962, pp. 140-141.
- ¹⁸³ *Ibid.*, p. 141.
- ¹⁸⁴ Barcelona, 4 de mayo de 1561, Sim. Eo. 328.
- ¹⁸⁵ Sim. Eo. 1055, f. 137.
- ¹⁸⁶ El derecho de flete para la plata era en 1572 de 1.5%. Gio. Andrea Doria a la República de Génova, Madrid, 27 de abril de 1572. A. d. S. Génova, L. M. Spagna 5.2414.
- ¹⁸⁷ Virrey de Nápoles a Felipe II, Nápoles, 7 de febrero de 1566; Sim. Eo. 1055, f. 29.
- ¹⁸⁸ Felipe II a Granvella, Madrid, 25 de marzo de 1572, Sim. Eo. 1061, f. 208. Granvella a Felipe II, 21 de abril de 1572, Sim. Eo. 1061, f. 27. G. del Caccia al príncipe, Madrid, 19 de diciembre de 1572, Mediceo, 4903, 500 000 escudos en letras de cambio sobre Génova.
- ¹⁸⁹ Ver referencias en la nota precedente, Mediceo, 4 903.
- ¹⁹⁰ R. Ehrenberg, *op. cit.*, II, p. 215.
- ¹⁹¹ *Ibid.*, p. 214.

¹⁹² *Ibid.*, p. 179. En 1576, envió de un millón a don Juan por las galeras de Barcelona a Génova, O. de Torne, *op. cit.*, II, p. 30.

¹⁹³ Felipe II al prior D. Hernando de Toledo. S. Lorenzo, 16 de julio 1577, Sim. Eo. 335. El almirante se embarcó a bordo de la capitana, la cual hizo el viaje con cuatro galeras. El prior D. H. de Toledo a Felipe II, Barcelona, 27 de agosto de 1577 (recibida el 31), Sim. Eo. 335, f. 402.

¹⁹⁴ Felipe II al gran duque, Lisboa, 23 de diciembre de 1582, Sim. Eo. 1451.

¹⁹⁵ Para más detalles ver Felipe Ruiz Martín, *Lettres marchandes...*, *op. cit.*, pp. LXXXIV y ss.

¹⁹⁶ *Dépêches de M. de Longlée*, pub. por A. Mousset, París, 1912, p. 9.

¹⁹⁷ *Ibid.*, p. 19.

¹⁹⁸ *Ibid.*, p. 42.

¹⁹⁹ *Ibid.*, p. 77.

²⁰⁰ *Ibid.*, pp. 76-77.

²⁰¹ *Ibid.*, p. 87.

²⁰² Entonces *veedor general* del ejército de Flandes. 100 000 escudos enviados a J. B. Tassis, sobre 692 722 expedidos en Italia, 23 de julio de 1585. A. N., K 1583.

²⁰³ *Dépêches de M. de Longlée, op. cit.*, p. 120.

²⁰⁴ *Ibid.*, p. 129.

²⁰⁵ *Ibid.*, p. 139.

²⁰⁶ *Ibid.*, p. 147.

²⁰⁷ *Ibid.*, p. 149.

²⁰⁸ *Ibid.*, p. 175.

²⁰⁹ *Ibid.*, p. 242.

²¹⁰ *Ibid.*, p. 269.

²¹¹ *Ibid.*, p. 312.

²¹² *Ibid.*, p. 315.

²¹³ El embajador de Génova a la República, Madrid, 29 de marzo de 1586, A. d. S. Génova, L. M. 9-2418.

²¹⁴ Felipe II al gran duque, S. Lorenzo, 17 de junio de 1589, Sim. Eo. 1452.

²¹⁵ R. Ehrenberg, *op. cit.*, I, p. 351. Se relaciona quizá con la indicación sobre A. Spínola de las notas de Longlée, 3 de marzo de 1590, *op. cit.*, p. 391.

²¹⁶ Antonio Domínguez Ortiz, “Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII”, en *Estudios de historia social de España*, 1960, p. 304, n. 10.

²¹⁷ Evidencia explícita en Ralph de Turri, *Tractatus de cambiis*, Disp. 3. Qu. 13. No. 78; S. Contarini al dux, Valladolid, 16 diciembre y 30 diciembre 1602 (A. d. S. Venecia, Senato Dispacci Spagna); *Lettres missives de Henri IV*, VI, p. 16. El rey a M. de Beaumont, 18 de enero de 1603, “el rey de España ha obtenido el contrato de once millones, a los que según se me ha informado se ha añadido otro millón...”. El

contrato se satisfará en el curso de tres años; tres millones cada año para Flandes, más otros dos para la Real Casa. Estas cifras se aproximan mucho a la realidad. El *asiento*, firmado en Valladolid el 31 de diciembre de 1602, asciende exactamente a 7 200 000 escudos (pagaderos en Flandes en 36 *pagas*) y 2 400 000 ducados (pagaderos en 36 *pagas* en Madrid, Sevilla, Lisboa y Simancas), Contadurías Generales, 1º 96. Es en esta serie donde se encuentra la colección entera de estos asientos, los cuales he examinado personalmente en 1951, dejando a Álvaro Castillo Pintado la tarea de conducir a término su estudio. Ver la gráfica, vol. II, fig. 59, que ofrece las cifras completas; esto, en mi opinión, hace innecesario ofrecer una lista de todas estas referencias o corregir el texto original de mi libro, que se limitaba a introducir en el problema en líneas muy generales.

²¹⁸ Felipe II a Juan de Lastur, S. Lorenzo, 4 de abril de 1587, A. N., K 1448, minuta.

²¹⁹ Amedeo Pellegrini, *Relaz. inedite di ambasciatri lucchesi...*, Roma, 1901, pp. 13-14, a propósito del viaje de Compagno Compagni en 1592, viaje en tiempo de invierno con naufragio de una galera (ahogándose 120 galeotes). La flota transportaba de 600 a 800 000 escudos y cajas de monedas. Obsérvese la exactitud de las referencias de Cervantes, *La Gitanilla*, I, p. 64, acerca de ese genovés que envía dinero de España a Génova por medio de las galeras y las oportunidades de viajar en galeras que parten de Cartagena. También se transportaba plata española, lícitamente o no, en naves mercantes, en la nave *San Francisco*, por ejemplo, que cargada en Alicante e Ibiza, llega a Liorna el 3 de marzo de 1585 con 21 700 reales a bordo, A. d. S. Florencia, Mediceo 2080.

²²⁰ Simón Ruiz a B. Suárez, Medina del Campo, 17 abril 1583.

²²¹ A. d. S. Venecia, Senato Dispacci Spagna, Fco. Morosini al dux, Madrid, 18 enero 1614.

²²² Ver en sentido contrario, el estudio de Émile Coornaert, en la *Rev. du N.*, ya cit.

²²³ *Ibid.*, pp. 28-29, la ascensión hasta 1569, p. 30, “en 1580, cuando ya mucha gente se había ido...”.

²²⁴ R. B. Merriman, *op. cit.*, IV, pp. 285-286. ¿La alteración de las monedas en los Países Bajos en 1585 (E. Coornaert, *op. cit.*, p. 46) es también una consecuencia, un último estadio?

²²⁵ En 1579 ya no quedaba en Amberes más que una casa española de importancia, 4 de Luca, 5 genovesas, 14 italianas, 10 portuguesas, R. Ehrenberg, *op. cit.*, II, p. 192.

²²⁶ A. Vaticantes, Spagna 27, *Le cause per le quale il sermo Re di Portugallo...*, 1573, ff. 161-162. Las dificultades bancarias de Sevilla en 1565-1567.

²²⁷ V. Vázquez de Prada, *op. cit.*, I, p. 28, n. 30.

²²⁸ Según A. Von Reumont, *op. cit.*, I, p. 355, fue en 1575 cuando las pocas firmas florentinas que allí quedaban abandonaron Lyon y se trasladaron a Besançon, Chambéry y Avignon. Para R. Ehrenberg, *op. cit.*, I, p. 306, en 1575 ya no quedaban en Lyon sino algunos italianos; los demás se habían trasladado a París. El único

sobreviviente en 1592, el banco de Capponi, fue reconstituido en 1594 por el célebre Zameti, de Luca. Sobre este gran capítulo, ver L'Hermitte de Sollier, *La Toscane française*, París, 1661, que trata de los banqueros italianos instalados en París. En el cuadro toscano, la caída de Lyon fue una de las causas del acercamiento hispanotoscano después de 1576. La manera cómo la vida toscana deriva hacia España, R. Galluzi, *op. cit.*, III, pp. 505 y ss.

²²⁹ R. Ehrenberg, *op. cit.*, II, p. 191.

²³⁰ *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538*, editadas por Eloy García de Quevedo y Concellón, Burgos, 1905. Larga introducción. ¿Decadencia desde 1566?, p. 71. La fecha me parece demasiado precisa. Según María Helmer, quien me confirma su punto de vista en una nota del 21 de marzo de 1965, los síntomas de la decadencia aparecen hacia 1566; hubo crisis en 1568, 1570 y 1572. La decadencia es un hecho cumplido en 1573 y sus efectos son irreversibles.

²³¹ A. de Capmany, *op. cit.*, IV, p. 337 (1594). En Barcelona creación del Nuevo Banco en 1609, “per mes ampliar la Taula del Cambi”; A. P. Usher, *op. cit.*, p. 437.

²³² Du Ferrier a Enrique III, Venecia, 8-13 de mayo de 1575, E. Charrière, *op. cit.*, III, p. 595.

²³³ Sim. Eo. 343 (1595).

²³⁴ D. de Haedo, *op. cit.*, pp. 24 y 24 v.; R. Hakluyt, *op. cit.*, II, p. 176 (1584).

²³⁵ R. Busquet, “Les origines du consulat de la nation française à Alger”, en *Inst. hist.*, Provenza, 1927.

²³⁶ P. Grandchamp, *op. cit.*, por ejemplo t. I, pp. 17, 18, 23, 87, etc. El hecho ya fue subrayado por A. E. Sayous, *Le commerce des Européens à Tunis depuis le XI^e siècle*, 1929.

²³⁷ D. de Haedo, *op. cit.*, p. 117 v.

²³⁸ A. d. S. Florencia, Mediceo 2080, 26 julio 1578, 3 marzo 1585.

²³⁹ A. de Ragusa, D. de Foris, VIII, f. 172, 24 de agosto de 1599.

²⁴⁰ *Ibid.*, ff. 113 v. a 115 v.

²⁴¹ A. N., K 1676. Íñigo de Mendoza a Felipe III, 2 enero 1599.

²⁴² A. de Ragusa, D. di Cancellaria, 192, f. 139, 30 mayo 1604.

²⁴³ Ver vol. I, p. 264.

²⁴⁴ A. d. S. Florencia, Mediceo 5032, Zanobi Carnesechi al arzobispo de Pisa, Génova, 27 junio 1598.

²⁴⁵ Felipe Ruiz Martín, *Lettres marchandes...*, p. XLVIII.

²⁴⁶ Tanteo general B. N. Madrid, 1004, citado por Felipe Ruiz Martín, *op. cit.*

²⁴⁷ Cf. las cartas intercambiadas entre Simón Ruiz y sus corresponsales de Florencia en el citado libro de F. Ruiz Martín. De particular interés una carta de la correspondencia de Baltasar Suárez, fechada el 24 febrero 1590 (acerca de los Buonvisi de Lyon): “No querían créditos sino débitos...; sta oy día el cambio de manera que quien tiene el dinero lo a de dar a como quiere el tomador”; otra del 9 septiembre 1591,

etcétera.

²⁴⁸ *Ibid.*, carta del 30 marzo 1590.

²⁴⁹ Baltasar Suárez a Simón Ruiz, Florencia, 9 septiembre 1591.

²⁵⁰ A. D. S., *Sommaria Consultationum* 22. ff. 9-10, 8 febrero 1608.

²⁵¹ Según Turbolo, *Discurso...*, pp. 3-4, Nápoles, B. di Storia Patria XXVIII, D. 8. Y sólo 10 500 000 ducados de 1548 a 1587, o sea 260 000 al año, en números redondos (A. d. S. Nápoles, *Sommaria Consultationum*, 9, f. 168, 29 enero 1587) frente a 400 000, media anual de 1599 a 1628, lo que, considerando la devaluación del ducado, significa un incremento.

²⁵² Antonio Della Rovere, *op. cit.*, p. 43, n. 40 *bis*.

²⁵³ Ubaldo Meroni (publicado por), *I “libri delle usate delle monete” della Zecca di Genova, dal 1589 al 1640*, Mantua, 1957.

²⁵⁴ Doy a continuación las referencias que corresponden a las cifras mencionadas en el resto del párrafo: Marciana 7299 [2 junio 1584]; Correr, Donà delle Rose, 26, f. 93, 2 junio 1584; *ibid.*, f. 93 v., 13 julio 1584; *ibid.*, f. 95, 5 diciembre 1585; *ibid.*, f. 104, 14 junio 1591; A. d. S. Venecia, Senato Zecca 2 (1591); *ibid.*, 4 diciembre 1595; 3 enero 1596; *ibid.*, 5, 26 marzo 1597; *ibid.*, 8, 19 marzo 1605.

²⁵⁵ A. d. S. Nápoles, *Sommaria Consultationum*, 9, f. 168, 29 enero 1587.

²⁵⁶ Afirmaciones virtualmente ciertas; en el caso de Francia ver el artículo clásico de A. Chamberland, *supra*, p. 584, n. 460; para Alemania y los Países Bajos el simple hecho de que Venecia y Florencia cuenten con descuentos en el norte; sobre el desequilibrio entre Florencia y España, ver F. Ruiz Martín, *Lettres marchandes...* La noción de balanza de pagos es ajena al siglo XVI, aunque en la respuesta de los *hombres de negocios* al gobierno español [1575, B. M. Harl, 3315, f. 155] se puede leer esta importante frase: “... a estos reynos por ymportar mas las mercaderías que vienen a ellos que las que salen, y este inconveniente no es de poca consideración”.

²⁵⁷ Es la fecha que propone J. Van Klaveren, *op. cit.*, p. 3. Jean Meuvret, “La conjuncture internationale de 1660 à 1715”, en *Bulletin de la Société d’Histoire Moderne*, 1964, fecha que parece ser significa para él el momento inicial de una corta inflación. “¿Se trataba de una auténtica recuperación?”. Nótese que después de 1604-1609, una parte de la plata de América emprende el camino hacia la Europa del Norte.

²⁵⁸ La expresión es de Samuel Ricard, ver nota siguiente.

²⁵⁹ Samuel Ricard, *Traité général du Commerce*, 2ª ed. 1706, p. 371.

²⁶⁰ Marciana 5729, Relazione d’Egitto, 1668.

²⁶¹ Eso es lo que opina F. Ruiz Martín, *Lettres marchandes...*

²⁶² A. d. S. Génova, Spagna 38, documentos de 1647 a 1650.

²⁶³ En las páginas que siguen he recurrido a dos trabajos de Felipe Ruiz Martín, *Lettres marchandes échangées entre Florence et Medina del Campo* se trata de cartas recibidas o expedidas por Simón Ruiz y más tarde por su sobrino Cosme Ruiz con destino a Florencia o viniendo de ella, de 1577 a 1606, precedidas por una larga y magnífica introducción. El segundo trabajo, al que he tenido acceso antes de su

próxima publicación, *El siglo de los genoveses en Castilla (1528-1627); capitalismo cosmopolita y capitalismos nacionales*, es, en mi opinión el mejor libro sobre la España del siglo XVI, desde los trabajos ya clásicos de Ramón Carande.

²⁶⁴ Me ha dejado sorprendido la enorme cantidad de plata que llegaba masivamente a Génova incluso a finales del siglo. Ver a partir de 1670 la correspondencia del cónsul francés en Génova, Compans, A. N., *Affaires Étrangères* B 1511, Génova. Ver también la curva de la moneda acuñada en la *Zecca* de Génova, en la publicación de U. Meroni, vol. I, p. 659, n. 253.

²⁶⁵ Ramón Carande, “Sevilla, fortaleza y mercado”, en *Anuario de Historia del Derecho español*, II, 1925 (separata), pp. 33, 55 y ss. Jacques Heers, *op. cit.*, numerosas referencias en el índice, en la palabra *Sevilla*.

²⁶⁶ Frank Spooner ha observado que los genoveses han sabido aprovechar estos años de cambios en la valoración del oro, *op. cit.*, p. 21.

²⁶⁷ Renée Doehaerd, *Études anversoises*, I, 1963, p. 33.

²⁶⁸ Cf. F. Ruiz Martín, *Lettres marchandes...* pp. XXIX y ss., y el excelente artículo de Alvaro Castillo Pintado “Los juros de Castilla, apogeo y fin de un instrumento de crédito”, en *Hispania*, 1963. Los *juros de caución* no se podían vender. Para conseguir *juros* negociables (los *juros de resguardo*), resguardos (que era así como se los denominaba), los hombres de negocios tenían acceso a la economía pública, tanto dentro como fuera de España, particularmente en Italia. Los *resguardo*, vendidos a los inversores se reembolsaban en el momento de pagar el *asiento* (el finiquito) en títulos con el mismo interés. Así pues, los genoveses controlan un mercado todavía poco coherente, de rentas muy variadas en cuanto a intereses, naturaleza y asignación. Pero había sus riesgos: así Nicolò Grimaldo, príncipe de Salerno, sufre, en 1575, una bancarrota espectacular como resultado de sus especulaciones con los *resguardos*. Alvaro Castillo Pintado, art. cit., p. 9.

²⁶⁹ Felipe Ruiz Martín, *Lettres marchandes...*, p. XXXII.

²⁷⁰ Simancas Consejo y Juntas de Hacienda, 37, Decreto sobre la paga de las mercedes y otras deudas, Toledo, 14 noviembre 1560.

²⁷¹ *Idem*.

²⁷² Felipe Ruiz Martín, *Lettres marchandes...*, p. XXXII.

²⁷³ V. Magalhães Godinho, *op. cit.*, p. 420, en 1435 el quintal a 3 072 *rèais*, en 1564, 33 421. Se produjo un violento declive en 1568.

²⁷⁴ B. N., fr. 9093, f. 78 [1640].

²⁷⁵ A. d. S. Venecia, *Cinque Savii*, Riposte 1602-1606, ff. 189 v. a 195, 16 enero [1607].

²⁷⁶ 2 abril 1597, A. d. S. Génova, Spagna 12.

²⁷⁷ En particular en *Lettres marchandes...*, cap. II, “L’argent vassal de l’or”, pp. LIII y ss.

²⁷⁸ Según el libro de cuentas, impreso por cuenta propia, de Francisco de Lixalde, *pagador del exercito de Flandes*, que se abre con la fecha de 12 marzo 1567. Este libro

lleva manuscrito el título *Tanteos tomados en Flandes al pagador Francisco de Lixalde hoja de catorze meses antes que falleciese*. Simancas, p. 26. El mismo libro se publicó de una copia latina, por M. F. Rachfahl, *Le registre de Franciscus Lixaldius, trésorier général de l'armée espagnole aux Pays-Bas, de 1567 à 1576*, 1902, 187 p. en 8°.

²⁷⁹ L. Goldschmidt, *Universalgeschichte des Handelsrechtes*, 1891, p. 127.

²⁸⁰ G. Luzzatto, *op. cit.*, p. 180.

²⁸¹ Lucien Febvre me informa que, según los registros municipales de Besançon (instancia de Thomas Doria a los magistrados de la ciudad, 27 julio, 1566), fue en 1534-1535 cuando la ciudad imperial comenzó a atraer a los banqueros genoveses “que habían abandonado sus residencias en las localidades de Lyon y Monluel y se establecían en la ciudad de Lons-le-Saunier”. Sobre estas ferias ver: Castan, “Granville et le Saint-Empire”, en *R. Historique*, 1876, t. I, p. 113, n., P. Huvelin, *Droit des marchés et des foires*, 1907; el discurso de Contarini, 1584, en A. Lattes, *La libertà delle banche a Venezia*, Milán, 1869, p. 121; R. Ehrenberg, *op. cit.*, I, p. 342, II, p. 227; Jacques Savary des Bruslons, *diciembre universel de Commerce*, Copenhague, 1760, V, “Foire”, II, pp. 679-680; L. Goldschmidt, *op. cit.*, p. 237.

²⁸² Sobre lo precedente, Domenico Gioffré, *Gênes et les foires de change: de Lyon a Besançon*, 1960, pp. 115-119.

²⁸³ Lucien Febvre, *op. cit.*, p. 22, n. 4, p. 110, n. 3, he encontrado (en los archivos de Doubs, B. 563) la instancia presentada por los banqueros genoveses pidiendo autorización para celebrar sus ferias en Poligny, 13 agosto 1568; R. Ehrenberg, *op. cit.*, II, p. 227.

²⁸⁴ J. Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel de Commerce*, II, p. 227.

²⁸⁵ En particular los estudios de Felipe Ruiz Martín, y de José Gentil da Silva.

²⁸⁶ El párrafo que viene a continuación se apoya en las explicaciones de Felipe Ruiz Martín en sus dos trabajos citados vol. I, p. 662, n. 263.

²⁸⁷ *Actas* IV, pp. 225-226, 316, 411.

²⁸⁸ J. Gentil da Silva, de próxima publicación, p. 24 del texto mecanografiado.

²⁸⁹ *Ibid.*, p. 21.

²⁹⁰ Henri Pirenne, *Histoire de Belgique*, IV, 1927, p. 78.

²⁹¹ A. d. S. Génova, Spagna 6.2415, Sauli y Lercaro a la República de Génova, Madrid, 17 julio 1576.

²⁹² Los particulares que vienen a continuación están basados en la descripción del trabajo inédito de J. Gentil da Silva (de próxima publicación).

²⁹³ *Op. cit.*, en el artículo “Foire”, t. II, Copenhague, 1760, columna 68.

²⁹⁴ Al menos el primer vol. *Cf.* Catálogo de la *Kress Library*, p. 23. He utilizado la edición veneciana (Gio. Giacomo Hertz) de 1682, en un solo vol.

²⁹⁵ Gino Luzzatto, *op. cit.*, p. 180.

²⁹⁶ *Idem.*

²⁹⁷ R. Ehrenberg, *op. cit.*, I, p. 350.

- ²⁹⁸ J. Gentil da Silva, “Réalités économiques et prises de conscience”, en *Annales E. S. C.*, 1959, p. 737 (con fecha 11 febrero 1580).
- ²⁹⁹ Museo Correr, Donà delle Rose, 26.
- ³⁰⁰ Citado por F. Ruiz Martín, *Lettres marchandes...*, p. XXXIX.
- ³⁰¹ Museo Correr, Donà delle Rose, 181, f. 53.
- ³⁰² Ver el admirable artículo de H. van der Wef, *Annales E. S. C.*, vol. 22, 1967, p. 1067, “Anvers et les innovations de la technique financière aux XVI^e et XVII^e siècles”.
- ³⁰³ J. Gentil da Silva, *Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607*, 1956, p. 50, 22 noviembre 1596, en Lisboa, 27, en Lyon.
- ³⁰⁴ Felipe Ruiz Martín, *El siglo de los genoveses*, de próxima aparición, he seguido fielmente su excelente análisis, tan sólido como original.
- ³⁰⁵ J. Gentil da Silva, *op. cit.*, p. 51, 27 noviembre 1596.
- ³⁰⁶ *Ibid.*, p. 50 y Victor von Klarwill, *The Fugger News-Letters*, Londres, 1926, II, p. 283, núm. 573, Venecia, 25 octubre 1596.
- ³⁰⁷ A. N., K 1676 (G. S.), Venecia, 4 enero 1597, Íñigo de Mendoza a S. M.
- ³⁰⁸ Felipe Ruiz Martín, *El siglo de los genoveses...*, de próxima publicación.
- ³⁰⁹ A. d. S. Génova, Spagna, 11.2420, Cesare Giustiniano al dux, Madrid, 20 enero 1597.
- ³¹⁰ A. d. S. Génova, *Relazione delle cose di Genova*, 1597, f. 26.
- ³¹¹ J. Gentil da Silva, *op. cit.*, p. 52, 30 diciembre 1596.
- ³¹² Referencia exacta extraviada.
- ³¹³ A. d. S. Génova, Spagna 11.2420, H. Piccamiglio al dux, Madrid, 25 noviembre 1596. Sin embargo, esperanzas de una solución rápida en la carta de G. Giustiniano, 25 diciembre 1596, *ibid.*
- ³¹⁴ *Ibid.*, la expresión es de Piccamiglio, 7 diciembre 1596.
- ³¹⁵ Cesare Giustiniano al dux, Madrid, 31 enero 1597.
- ³¹⁶ Del mismo remitente al mismo destinatario, Madrid, 20 enero 1597.
- ³¹⁷ Del mismo remitente al mismo destinatario, Madrid, 24 diciembre 1596.
- ³¹⁸ J. Gentil da Silva, *op. cit.* y referencias, p. 53, Roma, 25 enero 1597.
- ³¹⁹ A. d. S. Génova, Spagna 11.2420, C. Giustiniano al dux, Madrid, 5 febrero y 22 febrero 1597. Sobre el papel representado por Thomas Cherch (Carg), el mismo remitente al mismo destinatario, Madrid, 2 marzo 1597.
- ³²⁰ El mismo remitente al mismo destinatario, Madrid, 5 enero 1597, y 22 febrero 1597.
- ³²¹ El mismo remitente al mismo destinatario, 22 febrero 1597.
- ³²² *Idem.*
- ³²³ Por ejemplo, Ernst Hering, *Die Fugger*, Leipzig, 1940, pp. 301 y ss.
- ³²⁴ J. Gentil da Silva, *op. cit.* y referencias, p. 55, 12 junio 1597.

- ³²⁵ Sigo el texto ya citado de Felipe Ruiz Martín.
- ³²⁶ Sobre este tema se puede hacer referencia a toda la detallada correspondencia de Cesare Giustiniano.
- ³²⁷ Según la información de Felipe Ruiz Martín. Sobre la bancarrota de 1607, la correspondencia genovesa (A. d. S. Génova, Spagna 15 2424) es de evidente interés, pero no añade nada o casi nada al libro de Felipe Ruiz Martín, que tiene la ventaja de situar la crisis en el contexto de la historia económica y financiera de Castilla.
- ³²⁸ *Idem.*
- ³²⁹ *Idem.*
- ³³⁰ *Idem.*
- ³³¹ Ver *infra*, II, pp. 201 y ss.
- ³³² La más simpática: Carlo M. Cipolla: “La prétendue ‘revolution des prix’, reflexiones sur l’expérience italienne”, en *Annales E. S. C.*, octubre-diciembre 1995, pp. 513-516.
- ³³³ Gaston Zeller, *La Vie économique de l’Europe au XVI^e siècle*. Curso en la Sorbona, pp. 3 y ss.
- ³³⁴ St. Hoszowski, *Les prix à Leópolis (XVI^e-XVII^e siècles)*, 1954, p. 60: el costo de la vida fue más bajo entre 1521 y 1525 que entre 1451 y 1500.
- ³³⁵ G. d’Avenel, *Histoire économique de la propriété...*, 1898, III, p. 246.
- ³³⁶ C. Alonso Herrera, *op. cit.*, f. 353.
- ³³⁷ Un resumen en Earl J. Hamilton, *op. cit.*, pp. 283 y ss.
- ³³⁸ *Actas...*, V, pp. 472-474 citado por Earl J. Hamilton, *op. cit.*, p. 286.
- ³³⁹ Citado por K. Marx, *Zur Kritik der politischen Oekonomie* (Marx/Engels, *Werke*, Berlín, 1961, vol. 13, p. 107).
- ³⁴⁰ A propósito de las quejas de las Cortes, F. Ruiz Martín observa que la subida de los precios fue particularmente notable en las mercancías que compraban los mercaderes genoveses.
- ³⁴¹ E. Albèri, *op. cit.*, II, V, p. 470.
- ³⁴² Gobierno de Vizcaya, II, p 406.
- ³⁴³ *Literaturnachweis über Gel- und Münzwesen*, pp. 9-14.
- ³⁴⁴ Josef Hoffner, *Wirtschaftsethik und Monopole*, 1941, Berlín, 1892, p. 110.
- ³⁴⁵ E. J. Hamilton, *op. cit.*, p. 292.
- ³⁴⁶ Henri Hauser, *La response de Jean Bodin à M. de Malestroit... y Paradoxes inédits du Sieur de Malestroit touchant les monnoyes*, edición Luigi Einaudi, Turín, 1937.
- ³⁴⁷ 1585, p. 125.
- ³⁴⁸ P. 43 v.
- ³⁴⁹ Citado por E. Heckscher en su obra clásica, ediciembre española, *La época mercantilista*, 1943, p. 668, ed. alemana, 1932, II, p. 207.
- ³⁵⁰ “Encore la révolution des prix au XVI^e siècle”, en *Annales E. S. C.* 1957, pp. 269

y ss., y *Structure Économique et théorie monétaire*. 1956.

³⁵¹ *Recherches anciennes et nouvelles sur l'histoire des prix*, 1932, pp. 403-420, 457-478, 492, 546...

³⁵² *Paradoxes inédits...*, p. 23.

³⁵³ B. N París, Fr. 10766, f. 100 (sin fecha).

³⁵⁴ Si x así como y son las cantidades de oro y de plata en 1500 y existe equilibrio entre ellas, x (toneladas de plata) = 12 y (toneladas de oro). Si las cantidades que se añaden entre 1500 y 1650 representan unas 18 000 toneladas de plata y 200 toneladas de oro, la segunda ecuación es:

$$x + 18\ 000 = 15 (y + 200)$$

³⁵⁵ Se debería partir de evaluaciones y relacionarlas con una población dada y calcular proporcionalmente un orden de magnitud para las otras reservas monetarias. Al comienzo de 1587, Nápoles, que tenía una población de más de 3 000 000 de habitantes, contaba con una reserva de 700 000 ducados; si aceptásemos ese promedio para toda Europa, ésta poseería más de 20 millones y el Mediterráneo 14... Este cálculo parece bajo al principio. La reserva monetaria ha sido considerada frecuentemente por los economistas como equivalente a la suma de las monedas acuñadas a lo largo de los 30 años anteriores. P. Boissonnade (art. cit., p. 198) habla de una suma de cuatro millones de libras esterlinas para la Inglaterra del siglo XVI, René Baehrel ("Économie et histoire à propos des prix", en *Hommage à Lucien Febvre. Éventail de l'histoire vivante*, París, 1953, t. I, p. 309, núm. 72) habla de dos millones de libras para la Francia de finales del siglo XVIII. Contamos con muy pocas cifras y éstas no muy dignas de mucha confianza; todos nuestros cálculos se apoyan en una base insegura, pero nos ayudan a formarnos una imagen más clara de un sistema económico del pasado, a ajustar a ella nuestros modelos y a discernir sus realidades. Ver el poco convincente pero estimulante razonamiento de R. Baehrel, *op. cit.*, *passim* y p. 40, n. 26. No se puede construir ningún modelo válido sin un estudio, cuantitativo en lo posible, de la moneda menor, la que corría por las manos de los pobres. Las acuñaciones de estas monedas eran insignificantes en comparación con las de oro y plata. En Venecia, donde el total anual de monedas acuñadas era de dos millones de ducados, se acuñaron 60 000 ducados de *bezzi* en 1604, 15 000 de *gazette* y *grossetti* en 1606, A. d. S. Venecia, Senato Zecca, 9.

³⁵⁶ Pierre Chaunu, *L'Amérique et les Amériques*, 1964, pp. 93 y ss.

³⁵⁷ Ver vol. I, *gráfica 47*, p. 694.

³⁵⁸ J. Kulischer, *op. cit.*, I, pp. 280-281.

³⁵⁹ *Ibid.*, p. 281.

³⁶⁰ G. Parenti, *op. cit.*, p. 224.

³⁶¹ *Op. cit.*, pp. 351 v. a 352.

³⁶² L. Bianchini, *Della storia economico-civile di Sicilia*, Nápoles, 1841, I, pp. 331 y ss.

³⁶³ *Bolletino Stor. pavese*, VIII, 1945.

- ³⁶⁴ Alfred Morel Fatio, *Études sur l'Espagne*, 4ª serie, 1925, p. 373.
- ³⁶⁵ La princesa Juana a Felipe II, 13 de julio de 1559, Sim. Eo. 137, f. 22, 1 500 vasallos cerca de Sevilla, por 150 000 ducados.
- ³⁶⁶ *Vida de Benvenuto Cellini*, II. En una región completamente distinta —las tierras de Arlés— existía también, durante el siglo XVI, la aparcería a mitad o a cuarto. Quiqueran de Beaujeu, *op. cit.*, pp. 400-401.
- ³⁶⁷ Ningún otro historiador lo ha demostrado mejor que Mario Siri, *La svalutazione della moneta e il bilancio del Regno di Sicilia nella seconda metà del XVI secolo*, Melfi, 1921, in 16, 22 pp.
- ³⁶⁸ Según Albert Despaux, *Les dévaluations monétaires dans l'histoire*, París, 1936, p. 362.
- ³⁶⁹ A. d. S. Florencia, Mediceo 3083, f. 417 v., 27 marzo 1583.
- ³⁷⁰ Marciana, Cronica de Girolamo Savina, f. 361 v.
- ³⁷¹ A. Silvestri, “Sui banchieri pubblici napoletani nella prima metà del Cinquecento”, en *Bolletino dell'Archivio storico del Banco di Napoli*, 1951, “Sui banchieri pubblici napoletani dall'avvento di Filippo II al trono alla costituzione del monopolio”, *ibid.*
- ³⁷² L. Bianchini, *op. cit.*, I, p. 340; G. Luzzatto, *op. cit.*, p. 183, fija su creación en 1553.
- ³⁷³ G. Luzzatto, *op. cit.*
- ³⁷⁴ *Idem.*
- ³⁷⁵ L. Bianchini, *op. cit.*, I, p. 341.
- ³⁷⁶ Adopto la fecha de 1587 dada por G. Luzzatto. Encuentro en mis fichas que la banca fue autorizada por el senado el 28 de junio de 1584.
- ³⁷⁷ G. Luzzatto, *op. cit.*, p. 188.
- ³⁷⁸ H. Kretschmayr, *op. cit.*, III, p. 187, dice 1582.
- ³⁷⁹ Sim. Nápoles, S. P. 4, Madrid, 7 de octubre de 1580.
- ³⁸⁰ El gran comendador al rey, Roma, 24 de septiembre de 1532, *Corpo diplomatico portuguez*, VII, pp. 172-173.
- ³⁸¹ G. Luzzatto, *op. cit.*, p. 186. En el mismo orden de ideas, este pequeñísimo detalle de una correspondencia marsellesa: Gilles Hermite, en carta a su hermano, Génova (abril de 1593), Fonds Dauvergne, núm. 47, relata un envío de 300 piezas de a ocho con un capitán de barco “que os debe pagar en la misma especie de piezas de a ocho o de a cuatro, sin que pueda pagar el valor de éstas en otra moneda, como lo hemos acordado...”.
- ³⁸² G. Parenti, *op. cit.*, p. 235.
- ³⁸³ Mario Siri, art. cit., ver vol. I, p. 697, n. 367.
- ³⁸⁴ L. Bianchini, *Della storia delle finanze del Regno di Napoli*, 1839, pp. 315 y ss.
- ³⁸⁵ R. Konetzke, *op. cit.*, p. 197.
- ³⁸⁶ R. B. Merriman, *op. cit.*, p. 443; Habler, *op. cit.*, p. 122.

- ³⁸⁷ R. Konetzke, *op. cit.*, p. 199.
- ³⁸⁸ *Idem.*
- ³⁸⁹ J. de Salazar, *Política Española*, 1617, p. 18.
- ³⁹⁰ “Memoria de las rentas y patrimonios del rey de España de 1562”, A. E. Esp. 234.
- ³⁹¹ Disminución de intereses en 1563, 1608 y 1621, *Nueva Recop.*, librs. X y XIV.
- ³⁹² R. Merriman, *op. cit.*, IV, p. 443.
- ³⁹³ E. Albèri, *op. cit.*, I, V, p. 294.
- ³⁹⁴ Madrid, 5 de septiembre de 1561, copia, B. N. París, Fr. 16103, f. 45.
- ³⁹⁵ Ver vol. I, p. 664.
- ³⁹⁶ R. Konetzke, *op. cit.*, p. 199.
- ³⁹⁷ La Contaduría a Felipe II, Madrid, 13 de septiembre de 1563, Sim. Eo. 143, ff. 59 y 60.
- ³⁹⁸ *Actas*, III, p. 357.
- ³⁹⁹ C. Pereyra, *Imperio español*, pp. 27-31.
- ⁴⁰⁰ En 1581 las rentas ibéricas de Felipe II serían de 6 500 000, y los gastos de 7 000 000, E. Albèri, *op. cit.*, I, V, p. 294.
- ⁴⁰¹ A. Segre, *Storia del commercio*, I, p. 492, n. 3.
- ⁴⁰² Jerónimo Conestaggio, *Dell'unione del regno di Porlogallo alla corona di Castiglia*. Génova, 1585, p. 14.
- ⁴⁰³ Bo. de Mendoza a Felipe II, París, 8 de enero de 1587, A. N., K 1566.
- ⁴⁰⁴ Ver vol. I, p. 663, n. 268, A. Castillo, art. cit., pp. 14 y ss. de la separata.
- ⁴⁰⁵ H. Lonchay, art. cit., p. 945.
- ⁴⁰⁶ Earl J. Hamilton, *op. cit.*, p. 62.
- ⁴⁰⁷ *Ibid.*, p. 65.
- ⁴⁰⁸ *Placcart et décret...*, 1597, B. N., París, Oc 241, in 12.
- ⁴⁰⁹ 1612, p. 43 v.
- ⁴¹⁰ Simancas, *Guerra Antigua*, IV, f. 108 [hacia 1538].
- ⁴¹¹ Earl J. Hamilton, *op. cit.*, pp. 36 y ss. para todas las causas apuntadas.
- ⁴¹² *Ibid.*, p. 37.
- ⁴¹³ François Chevalier, *La formation des grands domaines au Mexique. Terre et Société aux XVI^e et XVII^e siècles*, 1952, p. 235.
- ⁴¹⁴ Alice Piffer Cannabrava, *O commercio português no Rio da Plata 1580-1640*, São Paulo, 1944.
- ⁴¹⁵ Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques XVI^e-XVIII^e siècles*, 1960, p. 41.
- ⁴¹⁶ Albert Girard, *Le commerce français à Séville et à Cadix au temps des Habsbourgs*, 1932, p. 7.

- ⁴¹⁷ B. M. Add. 18287, PS 5633.
- ⁴¹⁸ Émile Coornaert, *op. cit.*, p. 46; no he leído *Baja de la moneda*, 1591, Sim. Eo. 601.
- ⁴¹⁹ Felipe al gran com. de Castilla, 10 de febrero de 1574, Sim. Eo. 561, ff. 16 y 65.
- ⁴²⁰ Sim. Eo. 561, “Moneda falsa que venía de Flandes a España”.
- ⁴²¹ El Consejo de Estado al rey, 13 de enero de 1609, A. N., K 1426, A 37, n. 110.
- ⁴²² El mismo remitente al mismo destinatario, 27 de noviembre de 1607, A. N., K 1426.
- ⁴²³ 26 de abril 1613, A. N., K 1428, A 39, n. 28; *ibid.*, K 1428, A 78, n. 173; *ibid.*, K 1479, A 80, 1624; *ibid.*, K 1456, 1622; Sim. Eo. 628. Valor de la moneda en Flandes, 1614.
- ⁴²⁴ B. N. París, Esp. 127, ff. 8 y 9.
- ⁴²⁵ G. Berchet, *op. cit.*, p. 133.
- ⁴²⁶ Pp. 492 y ss.
- ⁴²⁷ *Op. cit.*, VI, p. 213.
- ⁴²⁸ Ami Boue, *op. cit.*, III, p. 121; M. Siri, art. cit.; J. W. Zinkeisen, *op. cit.*, III, pp. 798 y ss.
- ⁴²⁹ Philippe de Canaye, *op. cit.*, p. 42, n. 4.
- ⁴³⁰ *Op. cit.*, p. 158 v.
- ⁴³¹ G. de Aramon, *op. cit.*, p. 42.
- ⁴³² *Idem.*
- ⁴³³ Cantascuscino, *Commentaria*, II, p. 102, Luigi Bassano di Zara, en Francesco Sansovino *Dell'istoria universale dell'origine et imperio de Turchi*, libro 3, Venecia, 1564, f. 43, r. y v.; S. Schweigger, *Reissbeschreibung...*, *op. cit.*, p. 267.
- ⁴³⁴ *Op. cit.*, p. 158 v.
- ⁴³⁵ *Idem.*
- ⁴³⁶ Geminiano Montanari, *Zecca in consulta di stato...* (1683), p. 253.
- ⁴³⁷ J. W. Zinkeisen, *op. cit.*, III, p. 800.
- ⁴³⁸ J. Von Hammer, *op. cit.*, VI, p. 5.
- ⁴³⁹ Daniel Badoaro al dogo, Pera, 21 de abril de 1564, A. d. S. Venecia, Senato Secreta, Consta. Filza 4/D.
- ⁴⁴⁰ H. Ferro al dogo, Pera, 6 de mayo de 1561, A. d. S. Venecia, Senato Secreta... 3/C.
- ⁴⁴¹ Doc. sin fecha (1577). Sim. Eo. 1147, copia.
- ⁴⁴² Constantinopla, 16 de marzo de 1580, Sim. Eo. 1337.
- ⁴⁴³ J. W. Zinkeisen, III, p. 800.
- ⁴⁴⁴ R. Hakluyt, *op. cit.*, II, p. 247.

- ⁴⁴⁵ V. Tercera Parte, Cap. VI, Sección 1.
- ⁴⁴⁶ *Op. cit.*, pp. 211 y ss.
- ⁴⁴⁷ Según B. Vinaver, “La crise monétaire turque 1575-1650”, en *Publications historiques de l'Académie des Sciences de Belgrado*. 1958.
- ⁴⁴⁸ Según la tesis inédita de Ali Sahili Oglu sobre las acuñaciones de moneda turcas, traducción francesa en curso.
- ⁴⁴⁹ D. de Haedo, *op. cit.*, p. 24 v.
- ⁴⁵⁰ *Memoria escrita sobre el rescate de Cervantes...*, Cádiz, 1876, 8º, 23 pp.
- ⁴⁵¹ R. Hakluyt, *op. cit.*, II, p. 176.
- ⁴⁵² *Le Loyal Serviteur*, *op. cit.*, p. 34.
- ⁴⁵³ R. B. Merriman, *El Emperador Carlos V*. p. 131, traducción del t. III de su vasta obra *The rise of the Spanish Empire in the Old World and in the New*. 4 vol., 1918-1934.
- ⁴⁵⁴ Simancas, Eo. 504, 17 diciembre 1551.
- ⁴⁵⁵ A. d. S. Venecia, Senato Dispacci Spagna, 27 septiembre 1586.
- ⁴⁵⁶ Museo Correr, Donà delle Rose 161, 26 noviembre 1593.
- ⁴⁵⁷ V. Magalhães Godinho, *op. cit.*, texto mecanografiado, p. 422.

¹ J. Kulischer, *op. cit.*, II, p. 235; Johann Ferdinand Roth, *Geschichte des Nürnberger Handels*, Leipzig, 1800-1802, I, p. 252; Carl Brinkmann, “Der Beginn der neueren Handelsgeschichte”, en *Historische Zeitschrift*, 1914; Aloys Schulte, *op. cit.*, II, pp. 117 y ss.; W. Heyd, *op. cit.*, II, pp. 525-526; J. Falke, *Oberdeutschland Handelsbeziehungen zu Südeuropa im Anfang des 16. Jahrhunderts*, p. 610.

² Citado por H. Kretschmayr, *Geschichte*, von Venedig, II, p. 473.

³ A. Schulte, *op. cit.*, II, p. 118.

⁴ Según Sanudo, no había cargamentos venecianos para Beirut y Alejandría a causa de la guerra turco-veneciana en 1499, 1500, 1504 y 1506. Sobre esta carencia en 1506, v. J. Mazzei, *op. cit.*, p. 41. Desde 1502, las galeras sólo encontraron en Beirut cuatro bultos de pimienta, según W. Heyd, A. Fanfani, *Storia del lavoro...*, p. 38. Las reducciones del tráfico veneciano en 1512, A. Fanfani, *op. cit.*, p. 39. Ordinariamente, estas difíciles cuestiones no se plantean bien ni se resuelven de una manera categórica. Para todo este párrafo me he servido del cuadro formado por V. Magalhães Godinho, “Le repli vénitien et égyptien de la route du Cap”, en: *Hommage à Lucien Febvre*, II, 1953, pp. 287 y ss.

⁵ E. Prestage, *Portuguese Pionners*, Londres, 1933, p. 295.

⁶ Tawney y Power, *Tudor Economic Documents*, II, p. 19, citado por L. F. Salzman, *English Trade in the Middle Ages*, Oxford, 1931, pp. 445-446; Dr. Sottas, *op. cit.*, p. 135.

⁷ A. Schulte, *op. cit.*, II, p. 118.

⁸ *Ibid.*, I, p. 279.

⁹ J. Kulischer, *op. cit.*, II, p. 234.

¹⁰ A. Navagero, *op. cit.*, p. 36.

¹¹ A. d. S. Venecia, *Cinque Savii alla Mercanzia*, Busta 2, 20 de junio de 1503.

¹² A. d. S. Venecia, Senato Mar. 18, 3 mayo 1514.

¹³ Dr. Sottas, *op. cit.*, p. 136. En 1524 se restableció por 10 años más el monopolio de las galeras; acabados éstos se suprimió definitivamente.

¹⁴ W. Heyd, *op. cit.*, I, pp. 531, 538; Goris, *op. cit.*, pp. 195 y ss; J. Kulischer, *op. cit.*, II, p. 234.

¹⁵ Vizconde de Soveral, *Apontamentos sobre as antigas relações politicas e commerciaes do Portugal com a Republica de Veneza*, Lisboa, 1893, pp. 6 y 7.

¹⁶ Según V. Magalhães Godinho, ejemplos lo menos desde 1514; semidetenciones en 1517, 1519, 1523 y 1529; buenos cargamentos en 1531.

¹⁷ Sim. Eo. 564, f. 10.

¹⁸ R. Hakluyt, *op. cit.*, II, pp. 223-224. Relación de Lorenzo Tiepolo, 1554, p. 21.

¹⁹ Citado por G. Atkinson, *op. cit.*, p. 131; Padre Jean Thenaud, *Le voyage...*, sin fecha, B. N. Rés. O 2, f. 998. Ver también Samuele Romanin, *Storia doc. di Venezia*, VI, p. 23 (1536), A. d. S. Venecia, *Cinque Savii alla Mercanzia*, Busta 27, 26 de enero de 1536.

- ²⁰ Ver vol. I, pp. 238 y ss.
- ²¹ V. Magalhães Godinho ha vuelto a analizar estos problemas: *Os descobrimentos e a economia mundial*, II, 1963, pp. 487 y ss.
- ²² Ver R. B. Merriman, *Carlos V*, 2ª ed. 1949, p. 182.
- ²³ A. B. de Bragança Pereira, *Os portugueses em Diu*, pp. 2, 83 y ss.; N. Iorga, *op. cit.*, II, p. 365; A. S. de Souza, *Historia de Portugal*, Barcelona, 1929, p. 129; F. de Andrada, *O primeiro cerco que os Turcos puzerão na fortaleza, de Dio, nas partes de India*, Coimbra, 1589.
- ²⁴ *Corpo diplomatico portuguez*, VI, pp. 70-71.
- ²⁵ A. B. de Bragança Pereira, *op. cit.*, p. 2; J. Corte Real, *Successos do segundo cerco de Dio*, Lisboa, 1574; J. Tevins, *Commentarius de rebus in India apud Dium gestis anno MDXLVI*, Coimbra, 1548.
- ²⁶ 1547, J. von Hammer, *op. cit.*, VI, p. 7.
- ²⁷ *Ibid.*, pp. 184-186.
- ²⁸ *Ibid.*, p. 186.
- ²⁹ J. Denucé, *L'Afrique et Anvers*, p. 71; M. Sanudo, *op. cit.*, LVIII, col. 678, sept. de 1533.
- ³⁰ J. Denucé, *op. cit.*, p. 71.
- ³¹ "Prohibición de introducir especiería en Francia", Sim. Eo. 497 y 498.
- ³² Donato al dux, Amboise, 2 de mayo de 1541, B. N., París, Ital., 1715 (copia).
- ³³ A. des B.-du-Rhône, Almirantazgo de Marsella, IX *ter*.
- ³⁴ Paul Masson, *Les Compagnies du Corail*, 1908, pp. 123-125.
- ³⁵ P. Boissonnade, "France et Angleterre, au XVI^e siècle", art. cit., p. 36.
- ³⁶ R. B. Merriman, *op. cit.*, IV, p. 441.
- ³⁷ Mediceo 2080 y también los papeles de los archivos de Guicciardini Corsi.
- ³⁸ Baltasar Suárez a Simón Ruiz, Archivo Ruiz, Valladolid, 29 noviembre 1591.
- ³⁹ Wilken, p. 44, cit. por F. C. Lane, *op. cit.*, p. 582.
- ⁴⁰ Sin contar la guerra turco-veneciana de 1538-1540. Sobre las dificultades de Siria y de Damasco, v. A. d. S. Venecia, *Cinque Savii...*, Busta 27, 23 de enero de 1543, julio de 1543, 14 de junio de 1544, 7 de diciembre de 1548, 19 de diciembre de 1548.
- ⁴¹ Lorenzo Tiepolo, *Relatione...* (1554), public. por Cicogna, pp. 15-16.
- ⁴² F. C. Lane, *op. cit.*, p. 580.
- ⁴³ Por ejemplo, en 1556, en 1563-1564.
- ⁴⁴ En 1562, relación de L. Tiepolo, *op. cit.*, p. 40.
- ⁴⁵ Carta a Gozze y Andrea di Catharo en Mesina, Trípoli de Siria, 15 de septiembre de 1557. A. de Ragusa, D. di Canc., ff. 37 y ss.
- ⁴⁶ A. d. S. Venecia, Relazioni B 31, Alepo, 10 julio 1557, G. B. Basadona, cónsul de Siria, a la señoría de Venecia.

- ⁴⁷ L. Tiepolo, *op. cit.*, p. 30.
- ⁴⁸ A. d. S. Venecia, Senato Secreta, Consta, Filza 4/D.
- ⁴⁹ L. Tiepolo, *op. cit.*, p. 39.
- ⁵⁰ Belon du Mans, *op. cit.*, p. 124.
- ⁵¹ Sonia E. Howe, *Les grands navigateurs à la recherche des épices*, París, 1939, p. 106.
- ⁵² Belon du Mans, *op. cit.*, p. 131.
- ⁵³ *Ibid.*, p. 132 v.
- ⁵⁴ *Ibid.*, p. 120.
- ⁵⁵ R. Hakluyt, *op. cit.*, II, pp. 207-208, hacia 1586.
- ⁵⁶ L. Tiepolo, *op. cit.*, p. 21; D. Barbarigo, en E. Albèri, *op. cit.*, III, II, pp. 3-4.
- ⁵⁷ *Ibid.*, p. 21.
- ⁵⁸ Belon du Mans, *op. cit.*, p. 134.
- ⁵⁹ A 50 kilogramos el quintal ligero.
- ⁶⁰ L. Tiepolo, *op. cit.*, p. 20.
- ⁶¹ F. C. Lane, *op. cit.*, p. 581.
- ⁶² *Corp. dipl. port.*, IX, pp. 110-111; F. de Almeida, *op. cit.*, III, p. 562; F. C. Lane, *op. cit.*, p. 5.
- ⁶³ F. C. Lane, *op. cit.*, p. 586.
- ⁶⁴ *Idem.*
- ⁶⁵ *Idem.*
- ⁶⁶ R. Ehrenberg, *op. cit.*, I, p. 14, habla de 10 127 bultos de pimienta que llegaron a Lisboa para los Affaitati, concesionarios de pimienta.
- ⁶⁷ E. Charrière, *op. cit.*, II, p. 776, n.; Belon du Mans, *op. cit.*, p. 158 v.
- ⁶⁸ Ernest Babelon, *Les origines de la monnaie considérées au point de vue économique et historique*, 1897, p. 248, citado por Alfred Pose, *La monnaie et ses institutions*, París, 1942, I, pp. 4-5.
- ⁶⁹ J. Kulischer, *op. cit.*, II, p. 258.
- ⁷⁰ 23 de enero de 1552, *Corp. dipl. port.*, VII, p. 108.
- ⁷¹ L. Tiepolo al dogo, El Cairo, Collegio Secreta, Busta 31 orig.
- ⁷² 14 de nov. de 1559, Senato Secreta, Consta. Filza 2/A f. 190 v.
- ⁷³ G. Hernández a Felipe II, Venecia, 3 de enero de 1560, Sim. Eo, 1324, f. 27.
- ⁷⁴ F. C. Lane, art. cit., pp. 581-583.
- ⁷⁵ Jean Nicot, *Sa correspondance diplomatique*, public. por. E. Falgairolle, 1897, 12 de abril de 1561, p. 127.
- ⁷⁶ F. C. Lane, *op. cit.*, p. 585.
- ⁷⁷ *Corp. dipl. port.*, VII, pp. 215, 238, 258, 277; VIII, pp. 79, 97, 115, 250, 297, 372; IX, pp. 110-111, citado por F. C. Lane, *op. cit.*, p. 585.

- ⁷⁸ J. Nicot, *op. cit.*, p. 127, 12 abril 1561.
- ⁷⁹ Ver *supra*, pp. 254 y ss.
- ⁸⁰ J. Nicot, *op. cit.*, pp. 31, 107-108, XXXIII y ss.
- ⁸¹ *Ibid.*, 12 de diciembre de 1559, p. 39.
- ⁸² F. C. Lane, *op. cit.*, p. 588.
- ⁸³ E. J. Hamilton, *op. cit.*, pp. 232-233.
- ⁸⁴ *Ibid.*, p. 233, n. 2.
- ⁸⁵ R. di Tucci, *Relazioni...*, p. 639.
- ⁸⁶ J. Nicot, *op. cit.*, 28 de julio de 1561, pp. 63-64.
- ⁸⁷ H. Ferro al dogo, Pera, 16 de sept. de 1561, Senato Secreta Consta. Filza 3/D.
- ⁸⁸ Gio. Agustino Gilli a la República de Génova, Constantinopla, 5 de jul. de 1563, A. d. S., Génova, Constantinopoli, 1558-1565, núm. 1-2169. G. Hernández a Felipe II, Venecia, 10 de julio de 1563, Simancas Eo. 1324, f. 221; Petromol a Carlos IX, Const. 11 febrero, 22 abril 1564; E. Charrière, *op. cit.*, II, pp. 748-750; Daniel Badoaro al dogo, Pera, 6 de mayo de 1564, A. d. S., Senato Secreta Consta. Filza 4/D.
- ⁸⁹ E. Charrière, *op. cit.*, II, pp. 748-750.
- ⁹⁰ V. *supra*, n. 88 de este capítulo.
- ⁹¹ Sim. Eo. 1053, f. 10.
- ⁹² H. Fitzler, art. cit., pp. 265-266.
- ⁹³ Felipe II al duque de Alba, 21 de noviembre de 1569; el mismo remitente al mismo destinatario, 23 de noviembre de 1569, Sim. Eo. 542, ff. 9 y 22.
- ⁹⁴ 13 de noviembre de 1567, C. Douais, *op. cit.*, I, p. 288; Aviso de Corfú, 27 de septiembre de 1567, Sim. Eo. 1056, f. 86.
- ⁹⁵ J. de Cornoça a Felipe II, Venecia, 22 de mayo de 1568, Sim. Eo. 1326.
- ⁹⁶ Ver *infra*, II, pp. 543 y ss.
- ⁹⁷ *Ibid.*, p. 665 n. 19 y p. 666 n. 20.
- ⁹⁸ R. Hakluyt, *op. cit.*, II, p. 219.
- ⁹⁹ *Leis e provisões de el Rei D. Sebastião*, Coimbra, 1816, pp. 68 y ss., cit. por F. de Almeida, *op. cit.*, III, p. 562.
- ¹⁰⁰ 14 de febrero de 1560, *Corp. dipl. port.*, VIII, p. 355.
- ¹⁰¹ B. N. París, Fonds Portugais, núm. 8, f. 197.
- ¹⁰² A. d. S. Venecia, *Cinque Savii...*, Busta 3, 25 de noviembre de 1570.
- ¹⁰³ Fonds Dauvergne, núms. 113, 115 (relativo a Mannlich el Viejo), 117, 118, 122 a 125. *Zimbre* “belladin” o “méquin”.
- ¹⁰⁴ G. Berchet, *op. cit.*, p. 61.
- ¹⁰⁵ G. da Silva a Felipe II, Venecia, 5 de noviembre de 1574, Sim. Eo. 1333.
- ¹⁰⁶ Lettere commerc., 12 *ter.*, A. d. S. Venecia.
- ¹⁰⁷ Sim Eo. 1331.

- ¹⁰⁸ A. d. S. Venecia, Busta 538, ff. 846 y v.
- ¹⁰⁹ Venecia, 8 de julio de 1579, A. N., K 1672, Gl, núm. 84.
- ¹¹⁰ Sevilla, 10 de nov. de 1575, Sim. Eo. 564, f. 10.
- ¹¹¹ G. Vivoli, *op. cit.*, III, p. 155. Papel que en este asunto jugaron Jacome Barde y su agente Ciro Allidosio, B. N. París, Fond Portugais, núm. 23, ff. 570 y 571 v.
- ¹¹² Ch. de Salazar al rey, Venecia, 11 de septiembre de 1577, Sim. Eo. 1336.
- ¹¹³ El abate Brizeño al rey, Florencia, 26 de nov. de 1576, Sim. Eo. 1450.
- ¹¹⁴ R. Galluzzi, *op. cit.*, IX, p. 108; G. Parenti, pp. 80 y 90.
- ¹¹⁵ Felipe II a Requeséns, 23 de enero de 1576, Sim. Eo. 569, f. 60.
- ¹¹⁶ Cf. Relación de Dall'Olmo en 1584, ver n. 118.
- ¹¹⁷ Sim Eo. 1339.
- ¹¹⁸ *Informazione sul commercio dei Veneziani in Portogallo e sui mezzi di ristorarlo*, 1584, edit. por B. Cecchetti, *Nozze Thiene da Schio*, 1869.
- ¹¹⁹ A. Bragadino y J. Foscarini, *Parere intorno al trattato fra Venezia e Spagna sul traffico del pepe e delle spezierie delle Indie Orientali*, 1585, edit. por Fr. Stefani, *Nozze Correr-Fornasari*, 1870.
- ¹²⁰ *Ibid.*, pp. 12-13.
- ¹²¹ *Ibid.*, p. 14.
- ¹²² *Ibid.*, p. 15.
- ¹²³ *Ibid.*, p. 10.
- ¹²⁴ *Idem.*
- ¹²⁵ H. Kretschmayr, *op. cit.*, III, p. 179.
- ¹²⁶ *Idem.*
- ¹²⁷ *Idem.*
- ¹²⁸ U. Tucci, "Mercanti veneziani in India alla fine del secolo XVI", en *Studi in onore di Amando Saponi*, 1957, II, pp. 1091-1111.
- ¹²⁹ P. Ricardi al cardenal Médicis en Roma, Nápoles, 12 de marzo de 1587, *Archivio storico italiano*, t. IX, pp. 246-247.
- ¹³⁰ R. Konetzke, *op. cit.*, p. 126; F. Dobel, "Über einen Pfefferhandel der Fugger und Welser, 1586-1591", en *Zeitschrift der historischen Vereins f. Schwaben u. Neuburg*, XIII; Hedwig Fitzler, art. cit., pp. 248-250.
- ¹³¹ 8 de noviembre de 1587, H. Fitzler, *op. cit.*, p. 266.
- ¹³² *Ibid.*, p. 267.
- ¹³³ Los Fugger a los Otti, Augsburg, 24 de agosto de 1591, *ibid.*, p. 268.
- ¹³⁴ *Ibid.*, p. 274.
- ¹³⁵ Carta a Krel, indicada por H. Fitzler, *op. cit.*, p. 265.
- ¹³⁶ Biblioteca Municipal Valladolid, Archivos Ruiz.
- ¹³⁷ B. N. París, Fonds Dupuy, núm. 22, ff. 89-90, 1610. Declinación de las rentas

portuguesas al cabo de 12 o 13 años, “a causa del tráfico que los holandeses han hecho a las Indias”.

- ¹³⁸ Cl. Heerringa, *op. cit.*, I, pp. 154-155, citado por J. Denuce, *op. cit.*, p. 71.
- ¹³⁹ G. Berchet (1625), *op. cit.*, p. 163.
- ¹⁴⁰ *Ibid.*, p. 162.
- ¹⁴¹ G. Atkinson, *op. cit.*, p. 128.
- ¹⁴² Fonds Dauvergne, núm. 111, 23 de julio de 1578.
- ¹⁴³ Enviada a Marco Rubbi, enero de 1579, A. d. S. Venecia, Lettere Com., 12 *ter.*
- ¹⁴⁴ J. de Cornoça a Felipe II, Venecia, 18 de junio de 1579, A N., K 1672 Gl, núm. 73.
- ¹⁴⁵ El mismo remitente al mismo destinatario, Venecia, 10 de julio de 1579, *ibid.*
- ¹⁴⁶ El mismo remitente al mismo destinatario, Venecia, 9 de sept. de 1579, *ibid.*
- ¹⁴⁷ Mediceo 2077, f. 590.
- ¹⁴⁸ Dirigida a Zuane Balbiani, A. d. S. Venecia, Lettere Com. 12 *ter.*
- ¹⁴⁹ Ch. de Salazar a Felipe II, Venecia, 30 de julio de 1583, Sim. Eo. 1341.
- ¹⁵⁰ R. Hakluyt, *op. cit.*, II, p. 347.
- ¹⁵¹ Fonds Dauvergne, núm. 28, Gilles Hermitte a su hermano, indica también canela de buena calidad, “belle robe”. Sobre esos proyectos de viaje a las Indias en 1584, *ibid.*, núms. 32, 34 y 35.
- ¹⁵² R. Hakluyt, *op. cit.*, II, p. 268.
- ¹⁵³ *Ibid.*, I, pp. 176-177.
- ¹⁵⁴ *Ibid.*, II, pp. 250-265, 1583-1591.
- ¹⁵⁵ A. B. de Bragança Pereira, *Os portugueses em Diu* (sin fecha), pp. 227-228.
- ¹⁵⁶ B. N. Madrid, Ms 3015, ff. 149 y ss. Apontamentos para V. Mag ver sobre as cousas do Estado da India e Reyno de Monomotapa, por frey Agostinho Dazevedo, da Ordem de Santo Agosthino que veyo por terra da India, sin fecha.
- ¹⁵⁷ El texto, descubierto por J. Gentil da Silva, me fue señalado por V. M. Godinho. Su fecha (1584-1587), según los detalles que proporciona el texto sobre la India portuguesa.
- ¹⁵⁸ Por el hecho de que se mencione que los venecianos utilizaban la escala de Alejandreta.
- ¹⁵⁹ Cartas marsellesas, serie HH, 29 de marzo y 5 de abril de 1591, 7 y 11 de mayo de 1594; A. Com. Marsella.
- ¹⁶⁰ Alvise Cucina a A. Paruta, Venecia, 24 de diciembre de 1588, Lettere Com. 12 *ter.*
- ¹⁶¹ A. d. S. Venecia, *Cinque Savii...*, Busta 27, junio de 1586.
- ¹⁶² G. Berchet, *op. cit.*, p. 77.
- ¹⁶³ *Ibid.*, pp. 79-80.
- ¹⁶⁴ *Ibid.*, p. 132 (1611).

- ¹⁶⁵ H. Fitzler, art. cit., pp. 254-255.
- ¹⁶⁶ 10 de abril y 10 de agosto de 1589, A. N., K 1674.
- ¹⁶⁷ J. de Cornoça al rey, Venecia, 8 de febrero de 1589, A. N., K 1674.
- ¹⁶⁸ Francisco de Vera al rey, Venecia, 12 de mayo de 1590, *ibid.*
- ¹⁶⁹ Sobre estas cartas, vía Venecia, 16 de mayo, 4 de julio de 1598. “Memoria para las cartas...”, 1598, 25 de julio, 24 de agosto de 1598, Ormuz, 15 de mayo de 1599, Venecia, 14 de agosto de 1601, A. N., K 1678; 7 de marzo, 6 de junio, 28 de noviembre de 1609, 19 de febrero, 27 de marzo, 4 de junio de 1610, K 1679.
- ¹⁷⁰ *Op. cit.*, II, pp. 530 y ss. y 556.
- ¹⁷¹ E. J. Hamilton, *op. cit.*, p. 347.
- ¹⁷² H. Kellenbenz, art. cit., p. 447.
- ¹⁷³ G. Berchet, *op. cit.*, p. 81.
- ¹⁷⁴ *Ibid.*, 12 de diciembre de 1599, p. 103.
- ¹⁷⁵ A. Paruta, *Relazione di Andrea Paruta...*, edit. por Luigi Baschiere, Venecia, 1893, pp. 9 y ss.
- ¹⁷⁶ A. d. S. Venecia, *Cinque Savii...*, Busta 26, 21 de abril de 1600.
- ¹⁷⁷ G. Berchet, *op. cit.*, 17 de febrero de 1603, p. 122. Aún en 1609 circulaba y se perdió en el mar una nave veneciana con un cargamento de 500 000 ducados que pertenecían a la nobleza. Alonso de la Cueva a Felipe III, Venecia, 1º de mayo de 1609, A. N., K 1679.
- ¹⁷⁸ A. P. Meilink Roelofsz, *Astan trade ana European influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1640*, La Haya, 1963. C. R. Boxer, *The great ship from Anacom. Annals of Macao and the old Japan trade. 1555-1640*, Lisboa, 1959; F. Glamann, *Dutch Asiatic Trade. 1620-1740*, La Haya, 1958; V. Magalhães Godinho, *l'économie de l'Empire portugais aux XV^e et XVI^e siècles. L'or et le poivre, route de Guinée et route du Cap*, publicaciones de la École Pratique des Hautes Études, París, 1969; del mismo autor, *Les finances de l'État portugais des Indes orientales au XVI^e et au début du XVII^e siècle*, tesis mecanografiada, París, 1958, Biblioteca de la Sorbona.
- ¹⁷⁹ M. Sanudo, XL, columnas 530-531, 7 agosto 1530.
- ¹⁸⁰ *Op. cit.*, mecanografiada, pp. 1035 y ss.
- ¹⁸¹ F. Ruiz Martín, *op. cit.*
- ¹⁸² Museo Correr, Donà delle Rose, 26, f. 38.
- ¹⁸³ *Ibid.*, 26. ff. 45 v. y 46.
- ¹⁸⁴ *Ibid.*, 26. f. 48.
- ¹⁸⁵ *Bilanci generali*, serie seconda, t. I, Venecia, 1912, pp. 595-596.
- ¹⁸⁶ Museo Correr, Donà delle Rose, 26, f. 56.
- ¹⁸⁷ J. Van Klaveren, *op. cit.*, p. 74.
- ¹⁸⁸ Virrey de Sicilia a Felipe II, Palermo, 8 de enero de 1563, A. N. A B IX, 596, copia.

- 189 G. Parenti, *op. cit.*, pp. 78-79.
- 190 *Ar. st. ital.*, t. IX, p. 251.
- 191 7 de mayo de 1550, *ibid.*, p. 217.
- 192 H. Zane al Consejo de los Diez, Verona, 19 de septiembre de 1559, A. d. S. Venecia, B 594, f. 139.
- 193 G. Hernández a Felipe II, Venecia, 25 de agosto de 1562, Sim. Eo. 1324, f. 156.
- 194 Philippe de Canaye, *op. cit.*, p. 184, escasez en Zante en 1573.
- 195 *Ibid.*, pp. 166-167.
- 196 “Lo que D. Alonso Pimentel scrive...”, 30 de noviembre de 1570, Sim. Eo. 1133.
- 197 Fortunato de Almeida, *op. cit.*, III, p. 313.
- 198 *Arch. Guicciardini-Corsi*, V, VII, 7.
- 199 *Ibid.*, cartas de 4, 23, 25 de junio, y 21 de octubre de 1588, y 2 de julio de 1599.
- 200 Carta de 2 de julio de 1599.
- 201 *Archivio storico italiano*, IX, p. 218, n. 1.
- 202 Silva al rey, Venecia, 23 de mayo de 1573, Sim. Eo. 1322.
- 203 En 1522, la recompensa de Hugo de Moncada, J. E. Martínez Ferrando, *Privilegios otorgados por el Emperador Carlos V...*, 1943, p. 172, n., 1543.
- 204 Notamento di tratte..., 1578, Sim. Eo. 1148, las tratadas eran a 32 *tari*.
- 205 Nobili al príncipe, Madrid, 20 de febrero de 1566, Mediceo 4897 *bis*.
- 206 28 de febrero de 1566, Sim. S. R. Nápoles I.
- 207 Pietro Egidi, *op. cit.*, pp. 135-136.
- 208 Consulta, Palermo 10 de enero de 1586, B. Com. Palermo 3 Qq E 70.
- 209 Andrea Dandolo al dogo, Pera, 1º de mayo de 1562, A. d. S. Venecia, Senato Secreta Consta. Filza 3/C.
- 210 Ver vol. I, pp. 434 y ss.
- 211 I. de Asso, *op. cit.*, pp. 108 y ss. Los progresos de la viña en Andalucía y en Castilla la Nueva, Earl J. Hamilton, *op. cit.*, p. 242; K. Habler, *op. cit.*, p. 40.
- 212 Felipe II al virrey de Sicilia, Toledo, 12 de octubre de 1560, B. Com. Palermo, 3 Qq Z 34, f. 7.
- 213 L. Bianchini, *op. cit.*, I, p. 359.
- 214 I. de Asso, *op. cit.*, p. 77.
- 215 1540, en Nápoles. *Ar. st. ital.*, IX, p. 105.
- 216 *Confronto della ricchezza dei paesi...*, 1793.
- 217 *Ibid.*, p. 17.
- 218 J. Nicot, *op. cit.*, p. 127, 12 de abril de 1561.

- ²¹⁹ Felipe II al virrey de Sicilia, Madrid, 19 de agosto de 1561, B. Com. Palermo, 3 Qq E. 34.
- ²²⁰ El virrey de Sicilia al rey, Palermo, 16 de octubre de 1561, Sim. Eo. 1126.
- ²²¹ H. Ferro al dogo, Pera, 27 de agosto de 1561. A. d. S. Venecia, Dispacci, Senato Secreta Consta, Filza III/C.
- ²²² El mismo remitente al mismo destinatario, 3 de marzo de 1561.
- ²²³ Corfú, 10 de abril de 1561, Sim. Eo. 1051, f. 51.
- ²²⁴ H. Ferro al dogo, 29 de mayo de 1561, G. Hernández al rey, Venecia, 8 de septiembre de 1561, Sim. Eo. 1324, ff. 15-16.
- ²²⁵ Ver nota 226.
- ²²⁶ Sim. Eo. 1087, f. 209, 5 de dic. de 1584.
- ²²⁷ El cónsul Garbarino a la Rep. de Génova, Nápoles, 11 de septiembre de 1578, A. d. S. Génova, Lettere Consoli, Nápoles, 2.2635.
- ²²⁸ Una *excelente mercancia* que se vende en Venecia, Julianus de Picenardis al marqués de Mantua, Venecia, 20 mayo 1473, Arch. Gonzaga, B 1431.
- ²²⁹ M. Sanudo, *op. cit.*, II, col. 87: 301. Chipre, 9 noviembre 1498, trigo cargado con destino a Pisa. A. d. S. Venecia, Senato Mar., ff. 54 (1515), 116 v. (1516). Museo Correr, Donà delle Rose, 46, f. 43 v. (1519), 47 (1535).
- ²³⁰ Andrea Michiel, conde y capitán, a los X, Spalato, 10 de marzo de 1570, A. d. S. Venecia, Lettere di Capi del Consiglio dei X, Spalato, 281, f. 60.
- ²³¹ 7 de marzo de 1555, Esp. 232, f. 89.
- ²³² Simancas Eo. 1293. Sobre los capítulos que dieron las personas... (1564).
- ²³³ *Actas*, III, pp. 373-374.
- ²³⁴ 21 de agosto de 1587, Ver Riba y García, *op. cit.*, pp. 317-318.
- ²³⁵ *Ibid.*, pp. 288-289.
- ²³⁶ Manuscrito del ex-Gobierno General de Argelia, p. 471.
- ²³⁷ Compras de trigo indígena en Mers el Kebir, 13 de marzo de 1565, Sim. Eo. 486.
- ²³⁸ R. Hakluyt, *op. cit.*, II, p. 176, en 1584. En 1579, tal escasez que se tuvo que licenciar a las chusmas. J. de Cornoça a Felipe II, Venecia, 7 de julio de 1579, A. N., K 1672.
- ²³⁹ G. Mecatti, *op. cit.*, II, p. 693.
- ²⁴⁰ *Ibid.*, recuérdese la guerra de Siena y el hábito de los beligerantes de *tagliare il grano*, *ibid.*, p. 683.
- ²⁴¹ Nápoles, 5 de octubre de 1584, Sim. Eo. 1087.
- ²⁴² Simancas, Secretarías Provinciales, Nápoles I.
- ²⁴³ G. Parenti, *op. cit.*, p. 82.
- ²⁴⁴ Francisco Verdugo a Felipe II, Málaga, 21 de enero de 1559, Sim. Eo. 138, f. 264.

²⁴⁵ A. d. S. Venecia, Secreta Archivi Propri Polonia, Marco Ottobon a los Proveditori alle Biave, Viena, 24 noviembre 1590.

²⁴⁶ E. Levasseur, “Une méthode pour mesurer la valeur de l’argent”, en *Journal des Economistes*. El 15 mayo 1856; “en la actualidad (1856), un hectolitro de trigo se vende a 29 francos en Argel y a 21 francos con 50 céntimos en Orán, mientras que sólo cuesta 10 francos en Tiaret y Setif...”.

²⁴⁷ G. Parenti, *op. cit.*, p. 83; A. Doren, *Storia econ. dell’Italia...*, 1936, p. 366.

²⁴⁸ Matteo Gaudio, “Per la storia... di Lentini”, *Ar. st. per la Sicilia Orientale*, 1926-1927, p. 83.

²⁴⁹ E. J. Hamilton, *op. cit.*, p. 257, n. 4.

²⁵⁰ E. Charrière, *op. cit.*, III, pp. 244-249.

²⁵¹ I. de Asso, *op. cit.*, pp. 108-109.

²⁵² Mediceo 2079 y 2080.

²⁵³ A. de Ragusa, D. de Foris, XI, ff. 56-57, numerosas indicaciones sobre tráficos a corta distancia, trigo de Fiume y de Spalato para Venecia. Lista de los seguros en que participó Pascual Cerva (1601-1602).

²⁵⁴ G. de Silva al rey. Venecia, 10 de diciembre de 1575, Sim. Eo. 1334.

²⁵⁵ Ni un solo navío veneciano en la escala de los granos de Salónica, n. H. Ferro, al dogo, 16 de febrero de 1561, A. d. S. Venecia, Senato Secreta Consta. Filza 2/B, f. 334.

²⁵⁶ A. de Ragusa. Lettere di Levante, 33, ff 11 v. a 13 v., rector y Consejo de Ragusa, Biaggio Vodopia, *sopracarico* de la nave de Gio. Pasquale, enviada al Levante. Buena enumeración de *caricatori* del Egeo. Metellin, golfo de Marga, Cavalla, Salónica, Volo, Zotone.... Mas por todas partes había caramuzales cargados de trigo, “*perché per tutti quei luoghi se ne trovano sempre caramusali con li grani da vendere*”.

²⁵⁷ E. Albèri, *op. cit.*, 1574, II, V, p. 477.

²⁵⁸ L. Bianchini, *op. cit.*, I, p. 346.

²⁵⁹ G. M. Amari, *op. cit.*, III, p. 831.

²⁶⁰ La Mantia, art. cit., p. 487.

²⁶¹ L. Bianchini, *op. cit.*, I, p. 241.

²⁶² Relatione di quel che occorre al Duca di Terranova..., 1577, Sim. Eo. 1146.

²⁶³ *Idem*.

²⁶⁴ E. Albèri, *op. cit.*, II, V, p. 243 (1574).

²⁶⁵ Mario Siri, art. cit.

²⁶⁶ L. Bianchini, *op. cit.*, I, p. 337.

²⁶⁷ Relatione delle navi venute a carricar di formenti in Sicilia per Veneciani le quali sono state impedita. Sim. Eo. 1139.

²⁶⁸ *Op. cit.*, I, p. 337.

²⁶⁹ *Memoria del governo del Reyno di Sicilia* (sin fecha), Biblioteca Comunale,

Palermo, Qq. F. 29.

²⁷⁰ B. Bennassar, *Valladolid au XVI^e siècle*, mecanografiado.

²⁷¹ Pragmática del 26 de agosto de 1559, tit. 61, núm. 4. Sobre la *voce*, que también se practicaba en Nápoles, una apreciación más justa en G. Coniglio, *op. cit.*, pp. 21-22. El mercader hacía un adelanto al campesino que se comprometía a venderle su trigo al precio —a la *voce*— del mercado futuro.

²⁷² L. Bianchini, *op. cit.*, I, p. 356.

²⁷³ Karl Otto Müller, *Welthandelbrarüche, 1480-1540*, reimpresión, Wiesbaden, 1962, p. 54.

²⁷⁴ *Relatione*. public. por Cicogna p. 24.

²⁷⁵ Según la correspondencia de medidas que da A. de Capmany, *op. cit.*, IV, apéndice, p. 63, y que por otra parte, toma de Pegolotti.

²⁷⁶ Ver **cuadro** anexo, p. 790.

²⁷⁷ 32 y 45 *maidini*, la *ribeba* de habas, 41, 48, 60 para el trigo, ya fuera en ducados y por salma, 1.2; 1.7; 2.4.

²⁷⁸ Müller, *op. cit.*, p. 275.

²⁷⁹ E. Charrière, *op. cit.*, II, p. 717, n.

²⁸⁰ El sultán al rey, 15 de julio de 1580, *Recueil...* p. 21.

²⁸¹ R. Hakluyt, *op. cit.*, II, 1594, p. 308.

²⁸² Pera, 6 de octubre de 1560, A. d. S. Venecia, Senato Secreta 2/B, f. 274.

²⁸³ Al Consejo de los Diez, Candía, 4 de enero de 1563 (f. 102), 7 de enero (f. 103), Capí del Consiglio dei X, Lettere Ba. 285.

²⁸⁴ Zante, 31 de marzo-6 de abril de 1563, A. d. S. Venecia, Senato Secreta, 3/C.

²⁸⁵ A. d. S. Venecia, el baile al dux, Pera, 22 de marzo de 1562.

²⁸⁶ Baron de Tott, *op. cit.*, IV, p. 88.

²⁸⁷ Giuseppe Pardi, art. cit., p. 85.

²⁸⁸ B. N. París, Esp. 127, f. 52.

²⁸⁹ Ver vol. I, pp. 561-562.

²⁹⁰ A. d. S. Venecia, Senato Terra 120, 16 junio 1591.

²⁹¹ Gilberto Freyre, *Casa Grande e Senzala*, 1946, I, pp. 411-412.

²⁹² La expresión es de Vitorino Magalães Godinho.

²⁹³ Roma, 18 abril 1546, en *Corpo diplomatico Portuguez*, VI, pp. 35-36.

²⁹⁴ Braacamp Freire, “Maria Brandoa”, en *Archivo historico portuguez*, VI, 1908, p. 427.

²⁹⁵ *Correspondance de Jean Nicot*, *op. cit.*, p. 5.

²⁹⁶ British Museum, Sloane, 1572.

²⁹⁷ Simancas Eo. 171, Portugal, D. J. de Mendoza a S. M., Lisboa, 30 marzo 1558.

²⁹⁸ Archivo Simón Ruiz, Valladolid, Legajo I, ff. 75-76, por ejemplo, Benedito

Ugonchery a Simón Ruiz, Lisboa, 27 agosto 1558, y muchas otras cartas.

²⁹⁹ Ver vol. I, n. 297.

³⁰⁰ A. N., K 1490, Cádiz, 4 agosto 1557.

³⁰¹ Mondéjar a Carlos V, Alhambra, 19 julio 1541, Simancas, *Guerra Antigua*, XX, f. 96.

³⁰² R. Carande, *Carlos V y sus banqueros*, pp. 24-25.

³⁰³ Mondéjar a Carlos V, Alhambra, 2 diciembre 1539, Simancas, *Guerra Antigua*, XVI, f. 145.

³⁰⁴ *Idem*.

³⁰⁵ Valladolid, mayo 1551, Simancas, *Guerra Antigua*, XLI, f. 247.

³⁰⁶ El conde de Tendilla a Juan Vázquez de Molina, Málaga, agosto 1553, Simancas, *Guerra Antigua*, LIII, f. 43

³⁰⁷ Francisco de Diego a Francisco de Ledesma, Málaga, 23 noviembre 1553, Simancas, *Guerra Antigua* LIII, f. 40.

³⁰⁸ La ciudad de Sevilla a S. M., 7 agosto 1561, Simancas, Consejo y Juntas de Hacienda, 28.

³⁰⁹ Sobre los capítulos que dieron las personas..., Simancas Eo. 1389 (1564).

³¹⁰ J. van Klaveren, *op. cit.*, p. 155, n. 1.

³¹¹ F. Ruiz Martín, *op. cit.*, p. CXXXV y n. 4.

³¹² *Les caractères originaux de l'histoire rurale française*, 1931.

³¹³ Emilio Sereni, *Storia del paesaggio agrario italiano*, Bari, 1961.

³¹⁴ *Loyal Serviteur*, *op. cit.*, p. 102.

³¹⁵ Public Record Office, 30, 25, 157, Giornale autografo di Francesco Contarini da Venezia a Madrid, Lisboa...

³¹⁶ Noël Salomon, *La campagne de la Nouvelle Castille, à la fin du XVI^e siècle d'après les Relaciones Topograficas*, 1964, p. 95 y n. 2.

³¹⁷ *Ibid*.

³¹⁸ Según Bartolome Bennassar, *op. cit.* Todo lo referente a Valladolid en este párrafo se apoya en sus investigaciones.

³¹⁹ N. Salomon, *op. cit.*, pp. 302 y ss.

³²⁰ Felipe II al virrey de Nápoles, Biblioteca Comunale Palermo. 3 Qq Z. 34, f. 7

³²¹ Joaquín Costa, *Colectivismo agrario en España* (edición de Buenos Aires, 1944), pp. 214 y ss.

³²² N. Salomon, *op. cit.*, pp. 48 y ss.

³²³ Éste es el tema central de un próximo trabajo de Felipe Ruiz Martín.

³²⁴ F. de Zafra a los Reyes Católicos, 20 junio 1492 (o 94) *CODOIN*, LI, pp. 52-53.

³²⁵ Sobre *este juego*, ver los admirables trabajos de los geógrafos españoles y, a título de ejemplo, Alfredo Floristan Samanes, *La Ribera tudelana de Navarra*, 1951.

³²⁶ D. Luys Sarmiento a Juan Vázquez de Molina, Lisboa, 1 octubre 1556, Simancas, Diversos de Castilla, núm. 1240.

³²⁷ Todo este párrafo se basa largamente en el libro de Marcel Aymard, *Venise, Raguse et le commerce du blé dans la seconde moitié du XVI^e siècle*, París, publicación de la École Pratique des Hautes Études, 1966. El título lo he tomado de uno de sus capítulos. Se encontrará referencia completa a todos los documentos citados aquí sin nota a pie de página.

³²⁸ Marciana, Manuscrito italiano, 8386, 1550.

³²⁹ A. d. S. Venecia, Senato Mar. 31, f. 153, 23 diciembre 1551.

³³⁰ Museo Correr, Donà delle Rose, 46, ff. 45 v. y 46.

³³¹ M. Aymard, *op. cit.*, p. 177, 4 abril 1561.

³³² Informe de Zante, 31 marzo-6 abril 1563, Simancas Eo. 1052, f. 148.

³³³ A. d. S. Florencia, Mediceo 2972, f. 551, citado por A. Tenenti, *Cristoforo da Canal*, p. 113, n. 52.

³³⁴ M. Aymard, *op. cit.*, p. 178.

³³⁵ *Ibid.*, p. 185.

³³⁶ *Idem.*

³³⁷ R. Busch-Zantner, *op. cit.*, ver, *infra*, t. II, capítulo sobre *Las Sociedades*, pp. 69 y ss.

³³⁸ Una de las tesis del libro de M. Aymard.

³³⁹ Por ejemplo, el comentario de Andrea Malipiero, cónsul de Siria. Alepo, 20 diciembre 1564, A. d. S. Venecia, Relazioni..., B 31, *Quivi si sente penuria grande di fromento, cosa molto insolita...*, me parece muy significativo.

³⁴⁰ M. Aymard, *op. cit.*

³⁴¹ La Abbondanza de Génova a Agostino Sauli y Gio: Battista Lercaro, Comri Generali in Corsica, Génova, 30 abril 1589, A. Civico, Génova.

³⁴² Museo Correr, Donà delle Rose, 217, f. 131.

³⁴³ A. d. S. Venecia, Senato Terra 120, 6 junio 1591, a los rectores de Bérgamo: una cantidad de mijo está a punto de estropearse por haber sido comprado *fino l'anno 1579...* Sobre las zonas venecianas productoras de mijo, Museo Correr, D. delle Rose, 42, f. 39 v., 1602.

³⁴⁴ Marciana, 9611, f. 222.

³⁴⁵ A. d. S. Venecia, Senato Terra 43, 14 enero 1565.

³⁴⁶ Marciana, Crónica de Girolano Savina, ff. 325 y ss.

³⁴⁷ Marciana, *ibid.*, ff. 365 y ss.

³⁴⁸ *Idem.*

³⁴⁹ M. Sanudo, *op. cit.*, t. XV, col. 164, 30 septiembre 1512.

³⁵⁰ Museo Correr, D. delle Rose, 217, f. 131; 218, f. 328.

³⁵¹ "Futainiers et futaines dans l'Italie du Moyen Âge", en *Hommage a Lucien*

Febvre, Eventail de l'histoire vivante, 1953, t. II, pp. 133 y ss.

³⁵² E. Sereni, *op. cit.*, y el largo comentario sobre ese libro por Georges Duby, “Sur l'histoire agraire de l'Italie”, en *Annales E. S. C.*, 1963, pp. 352 y ss.

³⁵³ Ver *La historia d'Italia...*, *op. cit.* (Venecia, 1587), p. I v.

³⁵⁴ *Journal de voyage en Italie*, “Collection Hier”, p. 327.

³⁵⁵ R. Romano, “Rolnitwo i chlopi we Wloszech w XV i XVI wieku”, en *Przeglad historyczny*, LIII, núm. 2, pp. 248-250, ver también C. M. Cipolla, “Per la storia della terra in Bassa Lombardia”, en *Studi in onore di Armando Saporì*, 1957, I, pp. 665 y ss.

³⁵⁶ E. J. Hamilton, “American treasure and the rise of capitalism”, en *Economica*, noviembre 1929.

³⁵⁷ Ver *infra*, II, 110 y ss.

³⁵⁸ Cf. Jacques Heers, “L'expansion maritime portugaise”, art. cit., p. 7; dos navíos vascos, de 5 000 cántaras cada uno (470 toneladas en total) llevan a Génova trigo de Middelburgo.

³⁵⁹ W. Naude, *Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13. bis zum 18. Jahrhundert.*, Berlín, 1896, p. 167.

³⁶⁰ R. Ehrenberg, *op. cit.*, 1, p. 299: *de Flandre ou de Bretagne*.

³⁶¹ Baptista Cortese al marqués de Mantua, Amberes, 12 octubre 1539, A. d. S. Mantua, Archivos Gonzaga, Serie E Fiandra 568.

³⁶² *Méditerranée*, 1ª edición, p. 469, referencia extraviada.

³⁶³ W. Naudé, *op. cit.*, p. 142.

³⁶⁴ Ricardo Ricardi y Hiero Giraldi, llegados a Danzig, Relatione de negotti tanto di mercantie che cambi di Danzica (dic. 1590) con la firma de Ambrosio Lericce, A. d. S. Venecia, Secreta Archivi Propri Polonia 2.

³⁶⁵ *Ibid.*, y ver *supra*, pp. 257 y ss.

³⁶⁶ B. Suárez a Simón Ruiz, Florencia, 26 febrero y 26 diciembre 1591, Archivos Simón Ruiz, Valladolid (la situación era más grave en Roma).

³⁶⁷ Por lo menos a finales del año 1591. Baltasar Suárez a Simón Ruiz, Florencia, 29 de mayo de 1591, *ibid.*, “En Génova del grano que va llegando de Osterdam y Amburgo se a vendido a 24 (escudos) la salma que es precio jamas oydo; pero como llegue la gran cantidad que se espera, no pongo duda sino que abajará”. Arc. Simón Ruiz.

³⁶⁸ Camillo Suárez a Simón Ruiz, Florencia, 17 junio 1591, *ibid.*

³⁶⁹ 9 septiembre 1591, *ibid.*

³⁷⁰ F. Braudel y R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne*, pp. 106 y 117.

³⁷¹ A. d. S. Florencia, Mediceo 2080.

³⁷² W. Naudé, *op. cit.*, p. 142.

³⁷³ *Ibid.*, ver también G. Vivoli, *op. cit.*, III, pp. 182, 317, 350.

- ³⁷⁴ Archivos Ruiz, Valladolid.
- ³⁷⁵ Correspondencia ya citada de Marco Ottobon, ver vol. I, p. 259, n. 116 y A. d. S. Venecia, Papadopoli, Codice 12, f. 18, 16 octubre 1591.
- ³⁷⁶ Baltasar Suárez a Simón Ruiz, Florencia, 26 febrero 1591, “en que ganan larguisimo pues tengo por cierto açen con uno mas de tres”. Archivos Ruiz, Valladolid. Sobre la enormidad de las sumas en juego: Venecia había invertido en 1590 más de 800 000 ducados del Tesoro Público, Marciana, Memorie di Malatie... 8235 CVIII, 5, ff. 198 v. y ss.
- ³⁷⁷ Archivio Civico de Génova, Abbondanza Lettere 1589-1592.
- ³⁷⁸ Trabajo inédito de R. Romano, F. Spooner y U. Tucci sobre los precios en Udine.
- ³⁷⁹ 1ª edición, 1949, pp. 466-467.
- ³⁸⁰ Ver vol. I, p. 443.
- ³⁸¹ “Carestia di frumenti del 1591”, B. Comunale Palermo Qq N 14 *bis*, ff. 144-147.
- ³⁸² “Kulturgeschichte Siziliens” en *Geogr. Zeitschrift*, 1935.
- ³⁸³ El estudio detallado de los siglos XVI y XVII ha sido hecho a petición mía por mi colega y amigo Felipe Ruiz Martín.
- ³⁸⁴ A. de Viena, Collectanea Siciliana, fasc. 6.
- ³⁸⁵ Según los documentos analizados por Felipe Ruiz Martín (ver n. 383).
- ³⁸⁶ Según los documentos analizados por Felipe Ruiz Martín.
- ³⁸⁷ A. de Viena, Collectanea Siciliana, fasc. 6. Digo deliberadamente 1619, no 1640 como Hochholzer, pues hay que tener en cuenta las variaciones en el derecho de exportación.
- ³⁸⁸ Me estoy refiriendo en particular a la preferencia demostrada por los ricos por el pan blanco.
- ³⁸⁹ A. d. S. Venecia, Relaz. Ambasciatori, B 31, 20 diciembre 1564.
- ³⁹⁰ Ver vol. I, pp. 399-400 y 413.
- ³⁹¹ J. Heers, “Le commerce des Basques en Méditerranée au XV^e siècle”, en *Bulletin Hispanique*, núm. 57, 1955, pp. 292-320.
- ³⁹² J. Heers, *Gènes au XV^e siècle, op. cit.*, p. 496.
- ³⁹³ E. Albèri, *op. cit.*, I, p. 1. Relación de Nicolò Tiepolo, 1532.
- ³⁹⁴ Ver vol. I, p. 299.
- ³⁹⁵ Pierre Chaunu, *op. cit.*, t. VIII, pp. 254-256.
- ³⁹⁶ R. Collier, *H. du Commerce de Marseille, op. cit.*, III, p. 118.
- ³⁹⁷ A. de Capmany, *op. cit.*, IV, apéndice p. 43, 1526.
- ³⁹⁸ R. Collier, *op. cit.*, III, p. 155.
- ³⁹⁹ K. O. Müller, *op. cit.*, p. 55, un cargamento de cominos, beneficio obtenido: 69%.

- ⁴⁰⁰ S. Razzi, *op. cit.*, p. 116.
- ⁴⁰¹ A. d. S. Nápoles, *Sommaria Consultationum*, 96, f. 136, 3 septiembre 1521 y f. 151 v., 24 octubre 1521.
- ⁴⁰² *Ibid.*, 121, f. 160, 1 noviembre 1526.
- ⁴⁰³ *Ibid.*, 123, ff. 36 v. y 37, 18 enero 1527.
- ⁴⁰⁴ A. d. S. Mantua, A. Gonzaga, Serie E, Génova 759, Giovambattista Fornari al marqués de Mantua, Génova, 25 julio 1530.
- ⁴⁰⁵ M. Sanudo, *op. cit.*, LVI, col. 238, Palermo, 5 abril 1532.
- ⁴⁰⁶ Domenico Giofrè, “Il commercio d’imporazione genovese alla luce dei registri del dazio, 1495-1537”, en *Studi in onore di Amintore Fanfani*, 1962, V, p. 164.
- ⁴⁰⁷ Por ejemplo los barcos sardineros de Galicia, llevando lo que habían pescado a Barcelona, Valencia o Sevilla. El corregidor de Galicia a S. M., 20 febrero 1538, Simancas, *Guerra Antigua*, XI, f. 200.
- ⁴⁰⁸ A. d. S. Mantua, A. Gonzaga, Serie E, España, 588, Gio. Agnello al marqués de Mantua, Barcelona, 3 mayo 1535; el 28 de abril entra en Barcelona la flota portuguesa: “*fece l’entrata con molta cerimonia alla portoghese...*”.
- ⁴⁰⁹ M. Sanudo, *op. cit.*, II, col. 138, 18 noviembre 1498.
- ⁴¹⁰ A. d. S. Mantua, A. Gonzaga, Serie E, Venezia 1439, Francesco Trevisano al marqués de Mantua, 1 octubre 1501.
- ⁴¹¹ Jacques Heers, “L’expansion maritime portugaise à la fin du Moyen Âge: la Méditerranée”, en *Revista da Faculdade de Letras de Lisboa*, núm. 2, 1956, p. 18.
- ⁴¹² Vincente Almeida, *Normas económicas na colonização portuguesa*, Lisboa, 1921, p. 24.
- ⁴¹³ Domenico Giofrè, art. cit., p. 130, n. 38, y del mismo autor, “Le relazioni fra Genova e Madera nel 1° decennio del secolo XVI”, en *Pubblicazioni del civico Istituto Colombiano. Studi Colombiani*, 1951, p. 455, n. 25. Una arroba = 11.5 kg.
- ⁴¹⁴ *La importancia adquirida por el comercio del azúcar aparece muy bien expuesta en D. Giofrè*, art. cit., pp. 130 y ss.; nueve carabelas llevan azúcar a Venecia. M. Sanudo, *op. cit.*, I, columna 640, 4 junio 1497; *ibid.*, sobre los portugueses, I, 1032, y II, 138.
- ⁴¹⁵ Luis Sarmiento a Carlos V, Evora 5 diciembre 1535, Simancas, *Guerra Antigua*, VII, f. 42.
- ⁴¹⁶ J. Billioud, *H. du Commerce de Marseille*, III, p. 228.
- ⁴¹⁷ A. d. S. Venecia, *Cinque Savii*, 3, 1549.
- ⁴¹⁸ Michel Mollat, “Aspect du commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge”, en *Mémoire de la Société d’Histoire et d’Archéologie de Bretagne*, t. XXVIII, 1948, pp. 16-17.
- ⁴¹⁹ R. Collier, *H. du Commerce de Marseille*, III, pp. 146-147.
- ⁴²⁰ M. Sanudo, *op. cit.*, I, col. 471.
- ⁴²¹ M. Mollat, art. cit., p. 10.
- ⁴²² *Saco de Gibraltar*, *op. cit.*, p. 93.

- ⁴²³ *Correspondance de Fourquevaux*, I, pp. 178-179, 13 febrero 1567.
- ⁴²⁴ Reclamación del embajador de Francia al Rey Católico (1570 o 1571). A. N., K 1527, B 33, núm. 41.
- ⁴²⁵ Jean Delumeau, *L'alun de Rome XV^e-XIX^e siècle*, 1962, p. 241.
- ⁴²⁶ E. Gosselin, *Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine marchande et du commerce rouennais pendant les XV^e y XVII^e siècles*, Ruán, 1876, pp. 8-11.
- ⁴²⁷ M. Mollat, *op. cit.*, p. 241.
- ⁴²⁸ 4 febrero 1535, Simancas, *Guerra Antigua*, VII, f. 59.
- ⁴²⁹ E. Gosselin, *op. cit.*, p. 43.
- ⁴³⁰ *Ibid.*, pp. 42-43, 2 octubre 1535.
- ⁴³¹ *H. du Commerce de Marseille*, III, p. 221.
- ⁴³² E. Charrière, *Négociations dans le Levant*, II, pp. 631-632, Const., 30 octubre 1560.
- ⁴³³ Chantonay a Felipe II, Moret, 16 de marzo de 1561, A. N., K 1494, B 12, núm. 60; el mismo remitente al mismo destinatario, 23 de marzo de 1561, *ibid.*, núm. 62.
- ⁴³⁴ A. d. S. Florencia, Mediceo 2080.
- ⁴³⁵ *Cf.* vol. I, pp. 810-811.
- ⁴³⁶ A. de Ragusa, D. di Cancellaria, 146, ff. 27-9, 17 junio 1960. Urca, por lo tanto debe ser del norte.
- ⁴³⁷ Nobili al príncipe, Madrid, 6 de junio de 1566, Mediceo 4897 *bis*. *Cf.* C. Douais, *op. cit.*, I, pp. 90 y 92.
- ⁴³⁸ El duque de Alba a F. de Alava, Amberes, 13 de febrero de 1571, A. N., K 1519, B 29. núm. 18.
- ⁴³⁹ R. Doehaerd y Ch. Kerremans, *op. cit.*, 1952, pp. 139 y 143.
- ⁴⁴⁰ Eleonora Carus-Wilson, *Medieval Merchant Venturers*, 1954, pp. 64 y ss.
- ⁴⁴¹ Jacques Heers, "Les Génois en Anglaterra: la crise de 1458-1466", en *Studi in onore di Armando Saporì*, II, p. 810.
- ⁴⁴² Hektor Ammann, art. cit., en *Vierteljahrschrift für S.u.W.G.*, t. 42, 1955, p. 266.
- ⁴⁴³ *Idem.*
- ⁴⁴⁴ Domenico Gioffrè, "Il commercio d'importazione genovese alla luce dei registri del dazio, 1495-1537", en *Studi in onore di Amintore Fanfani*, 1962, V, pp. 113 y ss. W. Cunningham, *The growth of English Industry and Commerce*, 1914, I, p. 373.
- ⁴⁴⁵ D. Gioffrè, art. cit., pp. 121-122.
- ⁴⁴⁶ A. de Capmany, *op. cit.*, III, pp. 225-226; IV apéndice, p. 49.
- ⁴⁴⁷ D. Gioffrè, art. cit., pp. 122-123, no se olvide la parada en Cádiz.
- ⁴⁴⁸ R. Hakluyt, *op. cit.*, II, pp. 96 y ss.

- 449 Philippe Argenti, *Chius vincta*, 1941, p. 13.
- 450 R. Hakluyt, *op. cit.*, II, p. 96.
- 451 *Ibid.*, p. 98. Mercaderes ingleses en Constantinopla, 1544, *Itinéraire de Jérôme Maurand*, ed. Dorez, p. 126.
- 452 R. Hakluyt, II, p. 98.
- 453 *Ibid.*, II, dedicatoria a Robert Cecil, sin número de página.
- 454 *Ibid.*, II, pp. 99-101.
- 455 James A. Williamson, *Maritime Enterprise*, Oxford, 1913, p. 233.
- 456 R. Hakluyt, *op. cit.*, II, pp. 101-102.
- 457 Alfred C. Wood, *A history of the Levant Company*, Londres, 1935, p. 3, donde aparece que Quíos fue tomada por los turcos en 1570, el mismo año que Chipre (doble error).
- 458 Inna Lubimenko, *op. cit.*, pp. 20 y 27.
- 459 R. Hakluyt, *op. cit.*, I, p. 243.
- 460 R. Romano, “La marine marchande vénitienne au XVI^e siècle”, en *Les sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, 1962.
- 461 I. Tadić, art. cit., p. 15.
- 462 Algunas referencias, A. de Ragusa, Diversa di Cancellaria, 106, f. 247, 17 noviembre 1516, respecto a un navío ragusino que hace el trayecto entre Londres y Ragusa; *ibid.*, f. 180, Génova, 10 marzo 1515, un navío ragusino que va directamente de Quíos a Inglaterra; *ibid.*, 122, f. 24, Cádiz, 21 febrero 1538, navío ragusino cargado en Southampton, con destino a Cádiz, Palermo y Mesina.
- 463 Selve al rey, 12 de diciembre de 1547, *Correspondance...* public. por G. Lefbvre-Portalís, p. 252.
- 464 *Ibid.*, p. 321.
- 465 A. de Moscú, Fondo Lamoignon, 3, f. 128.
- 466 R. Hapke, *op. cit.*, I, p. 512.
- 467 A. d. S. Venecia, Senato Terra 67, f. 8.
- 468 J. Delumeau, *op. cit.*, p. 241.
- 469 A. d. S. Venecia, *Cinque Savii*, 17, f. 10.
- 470 A. d. S. Génova, Spagna, Negoziazioni, 2747, 3 diciembre 1557.
- 471 M. François, *Le Cardinal François de Tournon*, 1951, p. 366.
- 472 A. d. S. Florencia, Mediceo 2080.
- 473 Marciana, Ital, 8812, CVI, 3, f. 10 v. Margate en la desembocadura del Támesis.
- 474 *CODOIN*, XC, p. 288.
- 475 *Calendar of State Papers*, Veneciano, VII, pp. 430, 441, 445-447, 454, 456, *CODOIN*, XC, pp. 236-237, 254, 288 y 327.

⁴⁷⁶ *CODOIN*, XC, pp. 236-237, 23 de mayo de 1569.

⁴⁷⁷ El duque de Alba al rey, Bruselas, 8 de agosto de 1569, *CODOIN*, p. 170.

⁴⁷⁸ *CODOIN*, XC, pp. 236-237.

⁴⁷⁹ Una decepción: sólo pude encontrar mencionados por su nombre (en A. di Ragusa, serie *Noli e Sicurit *) dos viajes de naves ragusinas, uno en abril de 1563, de Zelanda a Liorna; el otro el 4 de julio de 1565, de Amberes a Ragusa. Pero muchas de las pólizas de seguro que cubren seis o 12 meses no especifican el itinerario del barco; hay casos, además, de naves ragusinas aseguradas en puerto que no es el propio. En compensación se puede encontrar abundancia de datos en la serie *Securitatum 1564-1571*. A. d. S. Génova: partiendo hacia y desde el Mediterráneo, tres viajes desde Lisboa, 10 viajes a Cádiz, cinco viajes al norte (Ruán, Amberes, Inglaterra, Flandes); a partir de 1569-1570, estos viajes al norte se multiplican en beneficio de las naves venecianas aseguradas en Génova.  Se aprovechó Génova de las dificultades de Venecia cuando ésta se encontraba en guerra con el turco?

⁴⁸⁰ Jean Delumeau, *L'alun de Rome*, *op. cit.*, p. 241.

⁴⁸¹ *L'hirondelle*, Mediceo 2080. La misma referencia para todos los barcos mencionados en este párrafo.

⁴⁸² Marcantonio Colonna al rey, Palermo, 26 de febrero de 1580, Sim. Eo. 1149, retransmite los datos que obtuvo de Bo. de Mendoza.

⁴⁸³ Aproveccionamiento indispensable, repitió el conde de Miranda a Felipe II, Nápoles, 13 de julio de 1591, Sim. Eo. 1093.

⁴⁸⁴ R. Hakluyt, *op. cit.*, II, pp. 145-146.

⁴⁸⁵ G. Vivoli, *op. cit.*, III, p. 155.

⁴⁸⁶ Cf. L. Stone, *An elizabethan: Sir Horatio Palavicino*, 1956.

⁴⁸⁷ 23 de septiembre de 1578, *CODOIN*, XCI, pp. 287-288.

⁴⁸⁸ *CODOIN*, XCI, p. 297.

⁴⁸⁹ *Ibid.*, p. 398. Sobre el negocio en conjunto, ver pp. 275, 287-288, 360, 375, 387-388 y 393.

⁴⁹⁰ *Bilanci. generali*, segunda serie, vol. I, t. I, p. 439, n. 1.

⁴⁹¹ 29 noviembre 1582, *CODOIN*, XCII, p. 436.

⁴⁹² A. d. S. Venecia, Lettere Com., 12 *ter*, 20 octubre 1589.

⁴⁹³ Dejo de lado dos órdenes de consideraciones menores:

1. Los marineros de Dieppe y de Marsella han podido servir muy posiblemente de guías a los ingleses en sus primeros viajes de regreso. Está demostrado que llegan barcos ingleses a Liorna de 1573 a 1584 y se indica que han cargado en Dieppe (una referencia, 4 de febrero de 1574), en Calais (cinco referencias, 3 de febrero de 1574, 25 de enero de 1576, 2 de febrero de 1576 —dos veces—, 14 de enero de 1579), en Francia (una indicación, 12 de enero de 1579), en Flandes (una indicación, 10 de enero de 1584), en Zelanda (una indicación, 24 de octubre de 1581). Un texto de A. de Montchrestien, 1615 (*Op. cit.*, pp. 226-227) parece (pero no lo es) perentorio: "Hace cuarenta años (o sea, hacia 1575) los primeros (ingleses) no mantenían todavía

comercio alguno ni con Turquía ni con la Berbería, y sólo visitaban Hamburgo y Stade, lugares donde hacían escala. El capitán Anthoine Girard, actualmente vivo, y Jean Durant, marseleses, les enseñaron —cuando aquéllos eran jóvenes— las primeras nociones, y, más aún, pilotaron sus primeras naves. Por aquella época, los barcos marseleses eran los únicos que les traían las especias y todas las otras mercancías a través del estrecho, pero ahora...”

2. Las disputas entre Venecia e Inglaterra a causa de las *uve passe* van a durar más de un cuarto de siglo (*C. S. P. Veneciano*, VII, pp. 542, 544, 545, 548, 549, 550, 552). Se inician en 1576, cuando se le concede en Londres a un mercader de Luca el monopolio de la introducción de las *uve passe* en Inglaterra. Discusiones, represalias aduaneras se suceden: 1580, 1591, 1592, 1602; es probable que la reconciliación haya tenido lugar en el 1609 (*cf. La Méditerranée...*, 1ª edición, pp. 482, 487-488). Pero pese a esto, los navíos venecianos continúan sus viajes a Inglaterra.

⁴⁹⁴ Referencias bibliográficas en R. D. Merriman, *op. cit.*, IV, p. 154, n. 3.

⁴⁹⁵ R. Hakluyt, *op. cit.*, II, pp. 136-137.

⁴⁹⁶ *CODOIN*, XCI, p. 439, 28 de noviembre de 1579.

⁴⁹⁷ Instrucciones de Berthier, 5 de septiembre de 1580, *Recueil*, p. 36.

⁴⁹⁸ Contra los ingleses, obraban de acuerdo con los venecianos, Hurault de Maisse al rey, 27 de julio de 1583, A. E. Venecia, 31, ff. 103 y ss.

⁴⁹⁹ *CODOIN*, XCI, 13 de noviembre de 1580, p. 523.

⁵⁰⁰ *CODOIN*, XCI, pp. 334, 396, 399 y 409; R. Hakluyt, *op. cit.*, I, pp. 453-454; I. Lubimenko, *op. cit.*, p. 51.

⁵⁰¹ R. Hakluyt, *op. cit.*, p. 429.

⁵⁰² *Ibid.*, II, p. 157.

⁵⁰³ *Recueil.*, p. 36.

⁵⁰⁴ 15 de marzo de 1583, Sim. Eo. 1154.

⁵⁰⁵ Venecia, 2 de junio de 1583, A. E. Venecia, 31, ff. 15 y 15 v.

⁵⁰⁶ Hareborne a Richard Forster, Pera, 5 de septiembre de 1583, R. Hakluyt, *op. cit.*, II, pp. 172-173.

⁵⁰⁷ A. C. Wood, *op. cit.*, p. 17.

⁵⁰⁸ *Ibid.*, p. 20.

⁵⁰⁹ *Ibid.*, p. 23.

⁵¹⁰ *Idem.*

⁵¹¹ *Idem.*

⁵¹² *Ibid.*, p. 36.

⁵¹³ *Ibid.*, p. 39.

⁵¹⁴ En 1610 todavía se encontraban en Marsella mil navíos. Paul Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII^e siècle*, *op. cit.*, p. XXXI.

⁵¹⁵ *Ibid.*, p. xvi.

⁵¹⁶ A. C. Wood, *op. cit.*, pp. 33-35.

⁵¹⁷ *Ibid.*, p. 31.

⁵¹⁸ A. d. S. Florencia, Mediceo 2079, ff. 210 y 210 v.

⁵¹⁹ R. Hakluyt, *op. cit.*, II, p. 290.

⁵²⁰ *CODOIN*, XCII, pp. 455-456.

⁵²¹ R. Hakluyt, *op. cit.*, II, p. 271.

⁵²² A. Com. de Marsella, BB 52, f. 24 v.

⁵²³ A. d. S. Génova, L. M. España 10.2419 (sin fecha).

⁵²⁴ R. Hakluyt, *op. cit.*, II, pp. 289-290.

⁵²⁵ Innumerables referencias: piraterías contra los franceses. Paul Masson, *op. cit.*, p. XXIV; contra los ragusinos, A. de Ragusa, D. de Foris, VII, f. 36 (Mesina, 26 de mayo de 1598), captura e incendio de la nave *N. D. de Lorette*: otro ataque de los ingleses al largo de Cagliari, 8 de marzo de 1594. D. de Foris, II, ff. 127 y ss.: captura de las naves *Sainte-Trinité* y *Saint Jean-Baptiste*, cerca de Zante, D. de Foris, V, f. 88, 12 de mayo de 1595.

⁵²⁶ *Recueil...*, p. 53; R. Hakluyt, *op. cit.*, II, pp. 145-146; *CODOIN*, XCII, pp. 60-61 (24 de junio de 1581).

⁵²⁷ 22 de febrero de 1601, A. N., K 1630. La extraña aventura de un inglés, Richard Cocaine, quien en 1601 alquiló en Génova su nave, el *Marchand Royal*, a un ragusino, y el capitán del navío emprende corso contra los turcos. Mediceo 1829, f. 258.

⁵²⁸ R. Galluzzi, *op. cit.*, III, p. 270.

⁵²⁹ A. d. S. Génova, *Giunta di Marina*, nota sobre el consulado inglés, sin fecha.

⁵³⁰ W. Naudé, *op. cit.*, pp. 142-143, 331.

⁵³¹ Élie Luzac, *Richesse de la Hollande*, I, *op. cit.*, p. 63.

⁵³² Johannes Cornelis de Jonge, *Nederland en Venetie*, Gravenhague, 1852, pp. 299-302.

⁵³³ H. Wätjen, *op. cit.*, II, p. 5.

⁵³⁴ G. Vivoli, *op. cit.*, III, p. 181.

⁵³⁵ *Ibid.*, p. 317, referencias a Galluzzi y a Rondinelli, p. 318.

⁵³⁶ *Idem.*

⁵³⁷ Sobre la entrada de navíos alemanes en el Mediterráneo, tres documentos ragusinos (Diversa de Foris, XV, ff. 123 v, a 124): Venecia, 24 octubre 1596, pormenores relativos al seguro del navío *Groissant*, capitán Hans Emens de Hamburgo, que ha transportado grano desde Hamburgo a Venecia; Venecia, 28 noviembre 1596, seguro de la nave *Sainte-Trinité*, en Hamburgo, capitán Antinio (?) Luder, que ha traído trigo a Venecia; Venecia, 24 diciembre 1596, detalles similares relativos a la nave *Fortuna Volante*, capitán Girardo Vestrevuola, que también ha traído trigo de Hamburgo. En el largo viaje entre el norte y Venecia se producen diversos incidentes: por ejemplo, en 1597 dos navíos (capitanes Luca y Giacomo Neringhia) que habían

cargado trigo en Danzig fueron descargados en Lisboa; cargan nuevas mercancías en esta ciudad y las llevan a Venecia, donde piden que se les exima de los derechos de anclaje, como se hacía en el caso de los barcos que llegan cargados de trigo desde países tan lejanos; se les concede lo que han pedido, A. d. S. Venecia, *Cinque Savii*, Busta 3, 29 julio 1597.

⁵³⁸ *Der deutschen Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den napoleonischen Kriegen*, Neumünster, 1933.

⁵³⁹ Barcos de Hamburgo en Italia se mencionan todavía en 1600, Simancas Eo. 617.

⁵⁴⁰ J. Berchet, *op. cit.*, pp. 157-159.

⁵⁴¹ J. Denuce, *op. cit.*, p. 17.

⁵⁴² *Ibid.*, p. 71. Pero el “*consulage*” era ejercido por los ingleses.

⁵⁴³ G. Berchet, *op. cit.*, p. 103.

⁵⁴⁴ J. Denuce, *op. cit.*, p. 68.

⁵⁴⁵ Bernardo Gómez de Brito, *Historia trágico-marítima*, Lisboa, 1904-1905, II, pp. 506-507, hacia 1604.

⁵⁴⁶ H. Watjen, *op. cit.*, p. 55.

⁵⁴⁷ R. Galluzi, *op. cit.*, III, p. 270; G. Vivoli, *op. cit.*, IV, pp. 7, 10; señalo, como pequeño detalle enigmático, la llegada a Liorna, el 29 de noviembre de 1581, de una nave probablemente portuguesa (el *Santo Antonio*, capitán, Baltasar Dias), cargada en el Brasil y que llevaba principalmente 460 cántaros de *palo del brasil*. Sobre las tentativas de “colonización” toscana en el Brasil, las curiosas e insuficientes notas de G. G. Guarnieri, art. cit., p. 24, n. 1.

⁵⁴⁸ A. d. S. Florencia, Mediceo, ff. 337 y 365, la primera de esas naves, *Ntra. Señora do Monte del Carmine*, proveniente de Goa, llevaba 4 000 cántaros de pimienta, y llegó a su destino en 1610; el 14 de agosto de 1610 llegó la nave *Nra. Signora di Pietà*, proveniente de las Indias Orientales, llevando 4 170 cántaros de pimienta, piedras preciosas y 145 cántaros de telas de las Indias...

⁵⁴⁹ A. d. S. Venecia, *Cinque Savii...*, Busta 6, 15 de noviembre de 1596, copia.

⁵⁵⁰ A. C. Wood, *op. cit.*, p. 43.

⁵⁵¹ Ver vol. I, pp. 398 y ss.

⁵⁵² L. von Pastor, *op. cit.*, ed. alemana, t. X, p. 306.

⁵⁵³ “Influences de l’Angleterre sur le déclin de Venise au XVII^e siècle”, en *Decadenza economica veneziana nel secolo XVII*, Fundación Giorgio Cini, Venecia, 1961, pp. 183-235.

⁵⁵⁴ Sobre este punto ver vol. I, p. 403; *C. S. P. East Indies*, I, p. 107, octubre 1600, 5 barcos enviados a las Indias: 1 500 toneladas, 500 hombres de tripulación. R. Davis, art. cit., p. 215: en 1628, según el baile veneciano, “los ingleses transportan muchos marineros y cañoneros dejando mucho espacio libre para el combate”.

⁵⁵⁵ R. Davis, art. cit., p. 215 (*C. S. P., Veneciano*, 2 octubre 1627).

- 556 F. Braudel, “L'économie de la Méditerranée au XVII^e siècle”, en *Economia e Storia*, abril-junio 1955, reproducido en *Les Cahiers de Tunisie*, 1956, pp. 175 y ss.
- 557 B. M. Sloane, 1572 (hacia 1633).
- 558 Citado por C. R. Boxer, *op. cit.*, p. 76, n. 150. El texto es de Pedro de Baeza.
- 559 Referencias, *La Méditerranée...*, 1^a ed., p. 493.
- 560 J. H. Kernkamp, *Handel op den vijand 1572-1609*, 2 vols., Utrecht, 1931-1934, continúa siendo todavía la obra esencial. Sobre la frecuente ineficacia de estas medidas, V. Vázquez de Prada, *op. cit.* (1596-1598), I, p. 63.
- 561 La expresión la he tomado de Germaine Tillion, *Les ennemis complémentaires*, 1960; se trata en este caso de los franceses y argelinos de 1955 a 1962.
- 562 Desde 1550, V. Vázquez de Prada, *op. cit.*, I, p. 48.
- 563 *Idem.*
- 564 A. N., K 1607 B (B. 89).
- 565 Ver vol. I, pp. 637-638.
- 566 Simancas Eo. 569, f. 84 (sin fecha).
- 567 Toda esta gradual *Passieverung* de Sevilla, admirablemente explicada por J. van Klaveren, *op. cit.*, en especial pp. 111 y ss., de las que he tomado mucha de mi información.
- 568 1594, Simancas Eo. 174.
- 569 Simancas Eo. 174.
- 570 18 de agosto de 1595, *ibid.*
- 571 Sigo aquí a Jacob van Klaveren, *op. cit.*, pp. 116-117.
- 572 Correspondencia de Simón Ruiz, Archivo Provincial de Valladolid, Antonio Gutierrez a Simón Ruiz, Florencia, 20 mayo 1591.
- 573 Florencia, 20 mayo 1591, *ibid.*
- 574 Florencia, 17 junio 1591.
- 575 Florencia, 31 diciembre 1590.
- 576 Florencia, 9 septiembre 1591, *ibid.*
- 577 Florencia, 26 junio 1591.
- 578 Florencia, 12 agosto 1591.
- 579 Don Alonso de la Cueva a S. M., Venecia, 30 mayo 1608, A. N., K 1678, 43 b.
- 580 A. d. S. Venecia, *Cinque Savii*, 141, f. 44, 22 mayo 1602.
- 581 *Ibid.*, 22, f. 52, 20 noviembre 1598 y 16 agosto 1602.
- 582 Ver *infra* II, pp. 225 y 304.
- 583 *Op. cit.*, t. I, pp. 63 y 501. En realidad el libro es de Élie Luzac. O, para ser más exactos, éste ha retomado el trabajo anterior de Jacques Accarias de Serionne, aparecido en Ámsterdam en 1765.

ANEXOS

FUENTES

I. FUENTES MANUSCRITAS

LAS FUENTES de este libro son, ante todo, fuentes manuscritas. La abundante literatura sobre el tema sólo ha sido utilizada después de las investigaciones en los archivos, y sólo para complementar y coordinar los resultados y para el indispensable control.

Nuestras investigaciones, antiguas y modernas, distan mucho, sin embargo, de haber agotado el enorme y disperso material inédito de los archivos. Y no podía ser de otro modo, dado lo vasto del tema. Hemos tenido que proceder por sondeos.

Si, a lo que creo, he consultado en su casi totalidad las riquezas de los depósitos parisinos (principalmente la preciosa serie K de los Archivos Nacionales, hoy día devuelta a España); si he recorrido todo lo que era posible encontrar en las series políticas de Simancas (cuyos recursos son inmensos, insospechados); si he llevado a cabo largas búsquedas en los grandes depósitos de Italia; si he podido captar la preciosísima fuente de datos de los Archivos de Ragusa, debo reconocer que en mis trabajos no siempre me ha acompañado la buena suerte. No he podido salir avante del inverosímil desorden y de la dispersión de los Archivos de Venecia, ni de los inmensos

archivos notariales de Marsella, de España y de Italia, ni de la superabundancia de los documentos de Génova, Florencia y Turín, por no citar Módena, Nápoles, Palermo...

Si se siguen en el mapa los archivos que me ha sido dable consultar, se advertirá un gran vacío por el sur y por el este, que es la gran incógnita de todos los trabajos sobre el Mediterráneo del siglo XVI. Hay, en efecto, ricos, magníficos archivos turcos, cuyos documentos interesan nada menos que a la mitad de nuestro mar. Pero estos archivos no están aún clasificados y siguen resultando de difícil acceso. En los dominios que abarcan hemos tenido que recurrir a la literatura histórica, a los viajeros, a los archivos y a las obras balcánicas, y, por supuesto, a nuestras fuentes occidentales. Hemos tenido que contemplar la historia de los países turcos, o situados bajo la influencia turca, de fuera adentro, como espíandola, a medida que esta historia iba inscribiéndose, desde Constantinopla y desde otras partes, en los avisos de Levante que forman largas series de documentos en los archivos italianos y españoles. Pero conocemos bien por experiencia, aunque sólo sea por el caso de Francia, la diferencia que hay, o puede haber, entre la historia vista desde fuera (por ejemplo, a la luz de las *Relazioni* de los embajadores venecianos, que nuestros libros han vulgarizado a fuerza de utilizarlas) y la historia de esta misma Francia, iluminada desde dentro. Existe, pues, en lo que se refiere a la información histórica, una inmensa laguna en lo tocante a los países turcos. Debilidad ésta preñada de graves consecuencias para este libro; razón de más, también, para pedir a los historiadores turcos, balcánicos, sirios, egipcios y norafricanos que trabajen por llenar estos vacíos y nos ayuden en una tarea que sólo puede ser colectiva. Progresos evidentes han sido ya realizados por Omer Lutfi Barkan y sus discípulos, por Robert Mantran, Glisa Elezovic, Bistra A. Cvetkova, Vera P. Mutafvcieva, L. Feketé y Gy Kàldy-Nagy, coautores, estos dos últimos historiadores húngaros, de los

admirables *Rechnungsbücher türkischer Finanzstellen in Buda, 1550-1580*, 1962.

Sobre los archivos turcos (en sentido amplio) encontramos informaciones en *Histoire et Historiens*, París, 1930, bajo la firma de J. Deny; del mismo especialista, “A propos du fonds arabo-turc des Archives du Gouvernement Général de l’Algérie”, en *Revue Africaine*, 1921, 375-378. Sobre los archivos turcos en general, ver P. Vittek, “Les archives de Turquie”, en *Byz.*, t. XII, 1938, pp. 691-699, y, desde 1938, una guía de los archivos, en turco, próxima a publicarse: *Topkapi, Sarayi Müzesi Archivi Kilavuzu*. Estambul. Sobre los archivos egipcios, J. Deny, *Sommaire des archives turques du Caire*, 1930.

Un útil resumen sobre el conjunto de la cuestión: J. Sauvaget, *Introducción a l’histoire de l’Orient musulman*, 1943.

ABREVIATURAS EMPLEADAS PARA DESIGNAR LOS ARCHIVOS

A. C.	Archivos Comunales.
A. Dep.	Archivos Departamentales.
A. d. S.	Archivio de Stato.
A. E.	Affaires Étrangères (Asuntos Exteriores), París.
A. H. N.	Archivo Histórico Nacional, Madrid.
A. N., K	Archives Nationales, París, Serie K.
B. M.	British Museum, Londres.
B. N.	Bibliothèque Nationale, París.
B. N. F.	Biblioteca Nazionale, Florencia.
B. N. M.	Biblioteca Nacional, Madrid.
CODOIN	<i>Colección de documentos inéditos para la historia de España.</i>

Correr	Museo Correr, Venecia.
C. S. P.	Calendar of State Papers.
G. G. A.	Ex Gobierno General de Argelia.
<i>Instructions Nautiques</i>	Servicio Hidrográfico de la Marina francesa.
Marciana	Biblioteca Marciana de Venecia.
N. E.	Negocios Extranjeros, París.
P. R. O.	Public Record Office, Londres.
Sim.	Simancas.
Sim. Eo.	Simancas, Serie Estado.

I. LOS ARCHIVOS ESPAÑOLES

1. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

La vieja guía de Mariano Alcocer Martínez, *Archivo General de Simancas. Guía del investigador*, Valladolid, 1923, resulta superada por el reciente trabajo de Ángel Plaza, *Guía del investigador*, 1961. Hay, además, una serie de catálogos particulares, debidos, en general, a la magnífica actividad del archivero Julián Paz. Estos catálogos son análisis de documentos, que dan, por lo menos, títulos detallados; algunas veces los he utilizado como verdaderas fuentes. Citemos, entre los catálogos de Julián Paz, *Diversos de Castilla*, publicados por la *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, 1909; *Negociaciones con Alemania*, publicados por la *Kaiserliche Akademie der Wissenschaften*, Viena; *Negociaciones con Francia*, publicados por

la Junta para Ampliación de Estudios (se refiere a la serie K de nuestros *Archivos Nacionales*, que desde 1943 se halla de nuevo en Simancas); *Negociaciones de Flandes, Holanda y Bruselas, 1506-1795*, París, Champion, 1912; *Patronato Real*, 1912; *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, 1912, 495, en 8º. Salvo *Diversos de Castilla*, existen varias reediciones de estos preciosos catálogos (1942-1946). Del archivero Ángel de la Plaza, *Consejo y Juntas de Hacienda (1404-1707)*, 1926; del archivero G. Ortiz de Montalbán, *Neg. de Roma (1381-1700)*, 1936; del actual director de Simancas, Ricardo Magdaleno, *Nápoles*, 1942; *Inglaterra*, 1947; *Sicilia*, 1951; y de C. Álvarez Terán, *Guerra y Marina (época de Carlos V)*, 1949.

Mis investigaciones en Simancas han sido completadas por el examen ulterior de numerosísimas microfotografías. Debo señalar, no obstante, que en esos archivos queda por explorar un enorme material, especialmente en lo que se refiere a los documentos financieros, económicos y administrativos. Cuando llevé a cabo mis primeras investigaciones sólo pude consultar algunos legajos relativos a la exportación de lanas hacia Italia, y he de lamentar especialmente que no haya sido posible encontrar las piezas relativas al comercio de la pimienta. Todavía en la actualidad esos documentos no han sido clasificados en su totalidad, y se necesitará tiempo para ello, dada su abundancia. Durante mis últimas visitas a Simancas (1951 y 1954) he consultado ampliamente estas importantes series (ver núm. 12, *infra*).

LISTA DE LEGAJOS CONSULTADOS

1. *Corona de Castilla*, Correspondencia (1558-1559), legajos 137 a 179.
2. *Corona de Aragón*, Correspondencia (1559-1597), legajos

326 a 343.

3. *Costas de África y Levante*, serie no muy en orden, 1559-1594, legajos 485-492.
4. *Negociaciones de Nápoles* (1558-1595), legajos 1049 a 1094.
5. *Negociaciones de Sicilia* (1559-1598), legajos 1124 a 1158.
6. *Negociaciones de Milán* (1559 y 1597-1598), 3 legajos; 1210 (1559), 1283-1285 (1597-1598).
7. *Negociaciones de Venecia* (1559-1596), legajos 1323 a 1346. (Debe hacerse notar que gran parte de la correspondencia de Venecia se encontraba antes en París).
8. *Negociaciones con Génova* (1559-1565), legajos 1388 a 1394.
9. *Negociaciones de Toscana*, muy incompleta, legajos 1446-1450.
10. *Nápoles, Secretarías Provinciales* (1560-1599), legajos 1 a 8 (documentos publicados en parte por Mariano Alcocer), legajo 80 (1588-1599), compuesto por decretos originales.
11. *Contaduría de rentas*. Saca de lanas. Lanás, 1573-1613.
12. *Consejo y Juntas de Hacienda; Contaduría Mayor de Cuentas* (Primera época-Segunda época); *Expedientes de Hacienda*.

2. ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL DE MADRID

Hago constar que me ha sido imposible consultar la *Confederación entre Felipe II y los Turcos* (Guía p. 40), pues en su lugar sólo se encontraron documentos del siglo XVII.

Mis investigaciones se han limitado a los documentos inquisitoriales, o, por lo menos, a lo que queda de estos inmensos archivos. Inquisiciones de Barcelona (libro I); de Valencia (libro I); de Calahorra y de Logroño (legajo 2220); de las Canarias (legajos 2363-2365); de Córdoba, (legajo 2392); de

Granada (legajos 2602-2604); de Llerena (legajo 2700); de Murcia (legajo 2796); de Sevilla (legajo 2942); de Valladolid (legajo 3189).

3. BIBLIOTECA NACIONAL DE MADRID (SECCIÓN DE MANUSCRITOS)

Se trata de fondos muy dispersos que necesitan un catálogo más detallado que el de un archivo homogéneo. Su aportación total es modesta. Sánchez Alonso, en sus clásicas *Fuentes de la Historia española e hispanoamericana*. Madrid, en 8º, 1927, da el inventario numérico de estos documentos esparcidos. Por mi parte, he prescindido de las copias, demasiado numerosas, de documentos (principalmente las debidas a la pluma de Antonio Pérez), que tienen un indudable interés, pero que han sido publicadas o comentadas en muchas ocasiones. Han sido utilizados:

—Memorial que un soldado dio al rey Felipe II porque en Consejo no querían hacer mercedes a los que se havian perdido en los Gelves y fuerte de La Goleta (s. f.). G. 52, 1750.

—Instrucción de Felipe II para el secretario de estado Gonzalo Pérez (s. f.). G. 159-988, f. 12.

—Memorial que se dio a los teólogos de parte de S. M. sobre diferencias con Paulo IV, 1556, KK 66 V 10819 22.

—Carta de Pío V a Felipe II sobre los males de la cristiandad y daños que el Turco hacía en Alemania, Roma 8 de julio 1566, G. 52, 1750.

—Relación del suceso de la jornada del Río de Tituan que D. Álvaro de Bazán, Capitán General de las galeras de S. M. hizo por su mandado la qual se hizo en la manera siguiente (1565), G. 1750, public, por Cat, de manera desconcertante, en

Mission bibliographique en Esp., París, 1891, en 8º.

—Carta de Felipe II al príncipe de Melito sobre las prevenciones que deben hacerse para la defensa de Cataluña, 20 de marzo de 157Q, 476.

—Capítulos de la liga entre S. Santidad Pío V, el Rey Católico y la señoría de Venecia contra el Turco, 1571, *ibid.*

—Las causas que movieron al Sr. D. Juan de Austria para dar la batalla de Lepanto, 1571, *ibid.*

—Advertencias que Felipe II hizo al Sr. Covarrubias cuando le eligió presidente del consejo, 1572 (Copia del siglo XVIII), 140-11261 *b.*

—Carta de D. Juan de Austria a D. Juan de Zúñiga, embajador de Felipe II en Roma, sobre la paz entre turcos y venecianos y sobre los aprestos militares hechos en Italia para ir a Corfú contra los Turcos, Mesina, abril (1573), KK 39, 10454, f. 1080.

—D. J. de Zúñiga a D. J. de Austria, Roma, 7 de abril de 1573, *ibid.*, f. 1070.

—Instrucción al Cardenal Granvella sobre los particulares que el legado ha tratado de la jurisdicción del Reyno de Nápoles (en ital.), copia del siglo XVII, 8870.

—Representación hecha al Señor Felipe II por el licenciado Bustos de Nelegas en el año 1574 (sobre la alienación de bienes de la Iglesia), copia del siglo XVIII, 3705.

—Correspondencia de D. Juan de Gurrea, gobernador de Aragón, con S. M. el rey Felipe II (diciembre 1561-septiembre 1566), copia del siglo XVI, V 12.

—Instrucción de Felipe II al Consejo Supremo de Italia, 1579, E 17, 988, f. 150.

4. ACADEMIA DE LA HISTORIA (SECCIÓN DE MANUSCRITOS)

La lista siguiente corresponde al trabajo de consulta que hizo para mí don Miguel Bordonau, relativo exclusivamente a los documentos que tratan de Argel, de los presidios y del África del Norte. Las referencias proceden de los catálogos de Rodríguez Villa.

Relación del estado de la ciudad de Argel en 1600 por F.

Antonio de Castañeda $\frac{(12-11-4)}{111}$ (f. 21 v.).

Berbería siglo XVI (11-4-4-8).

Instrucción original dada por Felipe II a don Juan de Austria sobre los fuertes de Berbería y socorro de Venecianos, año 1575. *Ibid.*

Carta del conde de Alcaudete a S. M., año 1599. *Ibid.*

Relación de fr. Jerónimo Gracia de la Madre de Dios sobre cosas de Berbería, año 1602. *Ibid.*

Carta de Joanetin Mostara al Duque de Medina Sidonia con noticias de Fez, año 1605. *Ibid.*

Carta original del Duque de Medina Sidonia a Felipe III con noticia de la muerte del Jarife, año 1603. *Ibid* (f. 42 v.).

Relación del estado de la ciudad de Berberia [*sic*] escrita en italiano, año 1607, con 2 planos. *Ibid.* (f. 45).

Sobre asuntos de África en tiempos del Emperador, años 1529-1535. A. 44 (f. 55).

Cartas y documentos sobre la conquista de Orán por Cisneros. Letra del siglo XVII, 11-2-1-11 (f. 65 v.).

Documentos y cartas dirigidas o emanadas de Felipe II, 12-25-5-C-96.

Papeles originales sobre gobierno de Orán. A. 1632-1651, 12-5-1-K. 63-66-65, 3 volúmenes (f. 102 v.).

Sobre Orán, Berberia, Larache... comienços del siglo XVII 11-4-4-8, Instrucción a don Juan de Austria sobre cosas de Argel, año 1573, 11-4-4 (f. 172 v.)

Relación de las dos entradas hechas en 1613 por el duque de Osuna en Berberia y Levante, *ibid.* (f. 176 v.). Aviso sobre Argel, año 1560, Colección Velázquez, tomo 75 (f. 242 v.).

5. OTROS ARCHIVOS DE ESPAÑA UTILIZADOS O EXAMINADOS

Archivos Municipales de Valladolid, Archivos Municipales de Málaga, Tarragona (Archivo diocesano), Barcelona, Valencia (indicaciones de Earl J. Hamilton), Cartagena, Burgos, Medina del Campo (Hospital Simón Ruiz). Este último archivo, que contiene la correspondencia de Simón Ruiz, se encuentra en la actualidad perfectamente ordenado, en el Archivo Provincial de Valladolid.

II. LOS ARCHIVOS FRANCESES

PARÍS

ARCHIVOS NACIONALES.—Para la serie K, sigo el orden del catálogo de Paz (en general, el orden cronológico). Todos estos documentos se encuentran ahora en Simancas, con los mismos números. Los Archivos nacionales de París poseen un *microfilm* de las series, muy fácil de consultar.

K 1643.

K 1447-1451, 1426.

K 1487-1492.

K 1493-1603; K 1689-1707, 1629-1708.

K 1692. Correspondencia del marqués de Villafranca, virrey de Nápoles, 1534-1536; K 1633; K 1672-1679. Correspondencia de Venecia, K 1630-1631. Correspondencia de Roma, 1592-1601.

Los mediocres documentos de la Misión Tiran AB XIX 596. Me he limitado a ver por encima los exiguos archivos de la Marina relativos al Mediterráneo del siglo XVI. A 2, A 5 IV, V, VI, B 4 I, B 6 I, 77, B 7, 204, 205, 473, 520, B 8 2-7. D 2, 39, 50, 51, 52, 53 y 55.

BIBLIOTECA NACIONAL.—La extrema dispersión de los documentos permitiría *alargar* desmesuradamente la lista de nuestras fuentes.

Tres fondos: fondo francés abreviado (F. Fr.), fondo español (F. Esp.) y fondo italiano (F. Ital.).

1º *En el fondo francés*. He leído las correspondencias autógrafas de los embajadores franceses en España, Sebastián de l'Aubespine (1559-1562) y Saint-Gouard (1572-1580). Sobre Sebastián de l'Aubespine, los A. E. cuentan, bajo los números Esp. 347 y Esp. 348, con una copia de esta importante correspondencia, sacada por M. Hovyn de Tranchère sobre originales de la Biblioteca imperial de San Petersburgo.

Me he preocupado (pensando en una eventual publicación) de encontrar en la B. N. las cartas y papeles originales de Sebastián de l'Aubespine, abate de Basse-Fontaine y luego obispo de Limoges; el inventario resultó bastante largo. Piezas diversas 4398 (f. 133); 4400, f. 330; 15877, 15901, 16013, 20787. Señalemos de paso una embajada en Brandeburgo 3121. Para sus misiones en España: 3880, f. 294; 3899, f. 82; 3951, f. 26; 4737, f. 91; 10753, 15587, 16013, 16121, 16958, 17830, 20991, 23406 y 23517; embajada en Suiza: 20991, 23227, 23609, cifra diplomática, n. a. 8431; 2937 (37), 3114 (102);

3121, 3130 (52 y 88), 3136 (10), 3158 (51, 54, 59, 76), 3159, 3174 (90), 3185 (102), 3189 (19), 3192, 3196 (26), 3216 (27), 3219 (2, 117), 3224 (82), 3226 (27), 3249 (73, 92), 3320 (96), 3323 (76, 119), 3337 (144), 3345 (55, 70), 3390 (15), 3899 (11), 3902 (88), 4639, 4641, 6611, 6614, 6616, 6617, 6618, 6619, 6620, 6621, 6626, 15542, 15553, 15556, 15557, 15559, 15784, 15875, 15876, 15902, 15903, 15904, 16016, 16017, 16019, 16021, 16023.

Para la correspondencia de Saint-Gouard, 16104 a 16108.

He llevado a cabo algunas investigaciones suplementarias en lo que se refiere a:

a) Correspondencia diplomática de Francia con Roma, 17987, extractos de las diversas negociaciones de los embajadores en Roma (1557-1626).

3492 a 3498. Despachos de B. de Béthune, embajador en Roma.

b) He tratado de completar las publicaciones de Charrière en lo que concierne a la correspondencia con Turquía y con Venecia, procurando no reincidir en las mismas cartas reproducidas por él. He leído, así, los documentos 16142, fs. 7-8, 32 y 32 v., 34, 43 a 44 v., 48 a 49, 58, 60-61, las cartas de Germigny, 16143, las de Paul de Foix, 16080 y las de Du Ferrier, 16081.

También he leído la correspondencia del obispo de Dax, escrita en el curso de su dramática misión de 1571 a 1573 (16170).

c) He utilizado una serie de documentos de mediano valor, como 6121, fs. 2 a 15, sobre Constantinopla, Dipuy, II, 376; sobre Claude du Bourg, 16141, fs. 226 a 272 v. Aviso dado al Rey Cristianísimo por Raymond Mérigon de Marsella para la conquista del reino de Argel; n. a. 12240. Los documentos oficiales y correspondencia relativa al Bastión de Francia apenas

se refieren al siglo XVI, cuestión que no encierra para nuestro estudio la importancia del trabajo de Giraud, basado en los documentos de la familia Lenche. He sacado gran partido de dos contratos de Felipe II con mercaderes genoveses, mayo 1558, 15875, fs. 476 y 476 v., 478 a 479.

2º *Fondo español*: los documentos están inventariados, generalmente con bastante exactitud, por A. Morel Fatio, en el catálogo multicopiado de la Sección. Es, por supuesto, un fondo muy heterogéneo. Contiene copias de buen número de avisos, relaciones, cartas del duque de Alba, etc. Lo más importante de esta heterogénea colección es, desde nuestro punto de vista, el largo discurso sobre los asuntos napolitanos (Esp. 127), difícil de fechar, y de origen me resulta imposible de precisar.

3º *Fondo italiano*, todavía más abundante que el español, aunque lleno de copias, de documentos difíciles de situar cronológicamente —muchos de los cuales han sido ya publicados o utilizados—. He consultado los manuscritos 221, 340 (Chipre, 1570), 427, 428 (Corfú, en 1578), 687, 772, 790 (sobre el gobierno de Nápoles en tiempos de D. Pedro de Toledo), 1220, 1431 y 2108.

MINISTERIO DE NEGOCIOS EXTRANJEROS.—He estudiado en este archivo las copias y los documentos auténticos del fondo español, de los que existe, desde 1932, un inventario perfecto: Julián Paz, *C. de doc. españoles existentes en el Archivo del Ministerio de Negocios Extranjeros de París*. Madrid, 1932. Estos documentos constituyen una serie de grandes registros. Nuestras copias abreviadas son A. E. Esp. (N. E. España). He utilizado los registros siguientes: 138, 216-219, 222-224, 227-229, 231-238, 261 (fs. 51, 60, 70, 120), 264 y 307.

Ya he señalado los registros Esp. 347 y 348, que contienen las copias de las cartas del obispo de Limoges.

He leído también los volúmenes Venecia 46, 47 y 48, de la

correspondencia de Hérault de Maise, embajador de Francia en Venecia, 1589-1594, copias cuyos originales se hallan en la B. N. de París.

MARSELLA

ARCHIVOS DE LA CÁMARA DE COMERCIO.—Sólo unas cartas de finales del siglo XVI, muy poco numerosas, y a las que no se da especial importancia; por ejemplo, de Coquerel, cónsul de Alejandría, a los cónsules de Marsella (Alejandría, 29 de noviembre de 1599, orig.); de Luis Beau, cónsul en Alepo, a los cónsules de Marsella, Alepo, 1 de septiembre de 1600, orig., etcétera.

ARCHIVOS COMUNALES.—Las deliberaciones del Consejo de la Ciudad, de 1559 a 1591, BB 40 a BB 52 (registros).

Una serie de documentos en vía de clasificación, en la preciosa serie HH, y principalmente Legajos 243. Cartas Patentes de Carlos IX permitiendo a los nobles dedicarse lícitamente al comercio; 272, derecho al tercio; derecho de anclaje en Antibes, 1577-1732, 273, Arlés, 1590-1786; 284, cartas de Enrique III autorizando la exportación de lanas; 307, comercio con Inglaterra, 1592-1778; 346 *bis*, carta del “rey” de Marruecos pidiendo el nombramiento de un cónsul; 350, Túnez, correspondencia diversa; 351, derecho de 2% en Constantinopla, 1576-1610; 367, incautación de navíos o cargamentos; 465, movimiento del puerto, entrada de mercancías en 1577. A esta lista hay que añadir una serie de cartas de Alepo, de Trípoli de Siria y de Alejandría, que se encontrarán citadas con sus respectivas fechas (Segunda Parte, capítulo III), pero cuya clasificación, cuando trabajé en Marsella, no estaba terminada; provisionalmente las llamaré

fondos Ferrenc.

ARCHIVOS DEPARTAMENTALES DE BOUCHES-DU-RHÔNE.—
Tres documentos preciosos:

1º Los primeros archivos del consulado de Argel, sobre los cuales R. Busquet ha llamado la atención a los investigadores.

2º Registro que contiene una declaración de los mercaderes que salían de Marsella hacia el interior del reino en 1543. Almirantazgo de Marsella, IX B 198 *ter*. El documento, cuyo origen exacto ignoro, comprende, en efecto, tres inventarios: *a*) del 15 de enero de 1543 al 21 de mayo del mismo año, lista “de las mercancías de Marsella para llevar al reino”; vale decir, importaciones a Francia por tierra, vía Marsella, f. I XLV; *b*) del 15 de enero al 28 de mayo de 1543, lista de las mercancías llegadas a Marsella por tierra o por mar, provenientes del reino (f. XLVI a f. LXXVI); *c*) del 17 de enero al 18 de mayo de 1543, exportaciones de Marsella hacia el extranjero por la vía marítima, f. LXXVIII a f. LXXXIX v.

3º Registro de los certificados de desembarque de mercaderías (desembarcos de navíos entre 1609 y 1645), no foliado, Almirantazgo de Marsella B IX 14.

ARGEL

Los archivos del ex Gobierno General de Argelia poseen una colección bastante curiosa de documentos españoles, copias y originales, procedentes de la misión Tiran, entre 1841 y 1844. El catálogo, en que se contienen algunos errores, se debe a Jacqueton.

Hemos leído todo este depósito, aun en lo que concierne a periodos fuera del que abarca este libro, y ello nos ha dado oportunidad de encontrar ciertos errores de atribución que

aparecen en el catálogo y las omisiones en las traducciones libres de E. de la Primaudaie, *Doc. inédits sur l'histoire de l'occupation espagnole en Afrique 1506-1564*, Argel, 1866, 324 pp., en 8º, quien, por otra parte, no ha llegado a publicar ni la quinta parte de los documentos argelinos.

OTROS ARCHIVOS UTILIZADOS O EXAMINADOS.—Besanzón, Arch. Depart, de Doubs; Tolón, Archivos Comunes; Cassis, Archivos Comunes; Orange, Archivos Comunes; Perpiñán, Archivos Depart, de los Pirineos Orientales; Ruán, Biblioteca Municipal, Archivos Depart., Archivos Comunes; Aix. Biblioteca de la Méjanes.

III. *LOS ARCHIVOS DE ITALIA*

GÉNOVA

ARCHIVIO DI STATO.—Cuatro series importantes: 1º la correspondencia con España: 1559-1590, del legajo 2.2411 (que comprende sólo algunos documentos del agente Angelo Lezcaro relativos al año de 1559) al legajo 8-2417. Más adelante he podido continuar la lectura hasta el legajo 38.2247 (1647); 2º, la correspondencia secreta con Constantinopla, de extraordinario interés, relativa a los años 1558 a 1565, comprendiendo dos legajos, 1.2169 y 2.2170, las dos series pertenecientes a las *Lettere Ministri*, designadas bajo las rúbricas *Lettere Ministri Spagna* y *Lettere Ministri Constantinopoli*; 3º, la serie abundante y decepcionante de las *Lettere Consoli*: Mesina 1529-1609 (núm. 2634), Nápoles 1510-1610 (núm. 2635), Palermo 1506-1601 (núm. 2647), Trapani 1575-1632 (núm. 2651), Civitavecchia 1563 (núm. 2665), Alghero 1510-1606 (núm. 2668), Cagliari 1519-1601 (núm. 2668), Alicante 1559-1652 (núm. 2670), Barcelona 1522-1620 (núm. 2670), Ibiza, 1512-1576 (núm. 2674), Mallorca 1573-1600 (núm. 2674), Sevilla 1512-1609 (núm. 2674), Pisa 1540-1619 (núm. 2699), Venecia 1547-1601 (núm. 2704), Londres, a partir de 1651 (núm. 2628), Ámsterdam 1563-1620 (núm. 2567), en realidad, los documentos concernientes a Amberes, relativos al siglo XVI; 4º, la importante serie de papeles del *Magistrato del Riscatto degli Schiavi* (*atti* 659), para los últimos años del siglo.

Fuera de estas series, he consultado las *Lettere Ministri, Inghilterra*, filza 1.2273 (1556-1558), *Diversorum Corsicae*, filza 125, y, sobre todo, he inventariado los enormes registros de *Venuta terrae* (1526-1797), *Caratorum Occidentis* (1536-1793), *Caratorum Orientis* (1571-1797), *Caratorum Veterum* (1423-1584), que registran con gran precisión el movimiento del

enorme puerto genovés durante los últimos 30 años del siglo y más tarde. En octubre de 1964 he tenido la suerte de encontrar un registro de seguros marítimos. Ver vol. I, p. 815.

ARCHIVIO CIVICO.—Se conservan aquí, en el *Palazzo Rosso*, los documentos que se refieren especialmente a la ciudad de Génova, a la actividad de sus artesanías (sobre el *Arte della Lana*. docs, a partir de 1620), al movimiento de barcos del cabo Corso, que durante el siglo XVII llevaban a Génova madera de la isla. Se encuentra también en este archivo un sorprendente legajo concerniente a la actividad de las barcas marselesas: *Consolato francese presso la Repubblica-Atti relativi*. 1594 a 1597, núm. 332. El consulado francés, que vino a menos de 1594 a 1597, fue administrado por la municipalidad de Génova: que yo sepa, estos documentos son los más ricos sobre el comercio marsellés en el Mediterráneo occidental. Numerosos documentos se refieren al comercio marsellés con España. Los patrones de las barcas preguntaban si era o no lícito ir a España, si había o no guerra contra ella. De ahí las investigaciones sobre los capitanes de navíos que regresaban de Cerdeña o de España, las cuales muestran hasta qué punto el Mediterráneo occidental hervía entonces de barcas marselesas.

VENEZIA

En Venecia sólo trabajé en el *Archivio di Stato*, bastante entorpecido por el *orario unico* a la sazón en vigor, con motivo de la campaña de Abisinia. Los legajos por mí utilizados fueron los siguientes: Senato Secreta, Dispacci Constantinopoli $\frac{1}{A'}$, $\frac{2}{B'}$, $\frac{3}{C'}$, $\frac{4}{D'}$ de 1546 a 1564 (los archivos del baile). Senato Secreta Dispacci Napoli I. Cinque Savii alla Mercanzia. Los *busta* 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 26 y 27. Relazioni Collegio Secreta 31,

38 y 78. Capi del Conso., dei Dieci, Lettere di ambasciatori, Napoli, 58. Lettere ai Capi del Conso. dei X Spalato 281. Lettere commerciali XII *ter.* enorme paquete mezclado de cartas comerciales de fines del siglo, escritas desde Venecia, Pera, Alepo y Trípoli de Siria. *Archivio generale di Venezia.* Venecia, 1873, en 8º, da las líneas generales de la organización del archivo.

Un afortunado azar me permitió encontrar entre los papeles del notario Andrea de Catti, 3361 (julio de 1590), en el *Archivio Notarile*, adjunto como siempre al *Archivio di Stato*, un acta que da fe de la existencia de una compañía de 12 aseguradores marítimos.

Después de publicada la primera edición de este libro he pasado meses y meses en Venecia leyendo la mayor parte de los documentos de las series Senato Mar, Senato Terra, Senato Zecca, Cinque Savii alla Mercanzia, correspondientes a los años que van de 1450 a 1650, y también la entera correspondencia de los embajadores venecianos en España, hasta 1620, y, por último, los preciosos *Annali di Venezia*, que constituyen la crónica, basada en documentos oficiales, de los acontecimientos de la ciudad y mundiales; continúa la relación que encontramos en los *Diari* de Sanudo. También he realizado intensas incursiones en los papeles del Archivio Notarile y de la Quarantia Criminale.

También he explorado los fondos de la Marciana y del Museo Correr (fondos Donà delle Rose y Cicogna).

FLORENCIA

ARCHIVIO DI STATO.—Dado el periodo a que se refieren nuestras investigaciones, todo nuestro trabajo recayó sobre el

fondo Mediceo; de ahí esta constante indicación en nuestras referencias. He agotado la serie de *filze* de la correspondencia con España de 1559 a 1581, del núm. 4896 al núm. 4913, inclusive (así como el legajo núm. 4897 *bis*), y he hecho sondeos hasta el año 1590, utilizando el importante resumen manuscrito de la serie. Además de esta larga serie, he examinado cuidadosamente los siguientes *filze*: 1829, 2077, 2079, 2080, 2840, 2862, 2972, 4185, 4221, 4279 y 4322. Los legajos 2077, 2079 y 2080 corresponden a los *portate* de Liorna, que aparecen citados con mucha frecuencia en esta obra. Nada útil hay en la miscelánea Medici, legajo 123, y en el legajo 124 (f. 44), sólo una prohibición del emperador a sus súbditos, que data de 1589, de que comerciaran con los ingleses. Después de 1949 he vuelto a trabajar en el archivo Mediceo, en particular en la lectura de los papeles de familia depositados en el Archivio.

BIBLIOTECA NAZIONALE.—Fondo Capponi, extraordinariamente rico. Fue adquirido por la biblioteca en 1935. Comprende, en primer lugar, la colección de libros de contabilidad de la rica y poderosa familia Capponi. En lo que se refiere al periodo que nos ocupa, aparecen los registros 12 a 90; 107 a 109, y 112 a 129, esta última serie incluye libros de diversas compañías. Se trata, pues, de todo un mundo. Por su peso y por sus dimensiones, estos registros no facilitan la investigación: sólo la fotografía permite salvar las dificultades materiales para manejarlos. Sólo he consultado el núm. 41, *Libro grande debitori e creditor di Luigi e Alessandro Capponi, Mariotto Meritti e compagni di Pisa, 1571-1587*. Es un libro magnífico, con indicaciones sobre precios, cambios, seguros y fletes marítimos; toda una visión de la actividad comercial, muy dispersa, como lo estaba en aquella época.

El fondo Capponi incluye también una serie muy variada de documentos políticos, económicos e históricos, y de la que apenas es posible llegar a tener una idea de conjunto. La sola

enumeración de los títulos de esos documentos sobre los Médicis, sobre la República de Florencia, sobre España, Polonia, China, Turquía y sobre los grandes acontecimientos del siglo XVI, llenaría un volumen entero. Citemos una crónica de Florencia de 1001 a 1723 (Codice, C CXXX, vol. 2); sobre Flandes y Felipe II en 1578 (XXXIX, pp. 360-375), sobre Sicilia en 1546 (LXXXII, núm. 18), en 1572 (XV, pp. 63-112), de 1600 a 1630 (CLXXXIX, 148 a 196); sobre los dueños de galeras en Venecia (XI, pp. 153-157), sobre los abusos en los cambios, 1596 (XLIII, pp. 274-287), sobre Luca, en 1583 (II, 357-366); sobre Transilvania en 1595 (XLV, pp. 423-428); sobre Génova, discurso en forma de diálogo entre Felipe II y el duque de Alba (XXXVI, pp. 205-269); sobre Génova en 1575 (LXXXI, XVIII, II); una relación veneciana de 1558 sobre Chipre (XIII, 266-293); relación de don Filippo Pernisten, embajador imperial ante el Gran Príncipe de Moscovia (XIV, 232-253); descripción de un barco portugués que llegó a Villafranca (XXXIX, 61-67). Discurso del embajador del Gran Turco ante la Dieta de Fráncfort, 27 de noviembre de 1562 (XV, 274-277); sobre el contrato de alumbre entre el papa y Cosme de Médicis, 16 de junio de 1552 (cassetta 7 *a*, núm. XVIII); carta de Tommaso Scierly a Ruggiero Goodluke, mercader inglés de Liorna, Nápoles 14 de julio de 1606 (LXXXI, núm. 23 *bis*); sobre la España de Felipe II (XI); sobre la corte de Felipe II, 1565 (LXXXII), 1576 (LXXXI, núm. 9 *bis*), 1577 (LXXXII, núm. 3); sobre Antonio Pérez y Escovedo (XV, 262-269), 1550, sobre el contrato de minas de hierro de la isla de Elba, 1577 (cassetta 8 *a*, núm. 11), relación sobre la isla (CLXI); muerte de Vincenzo Serzelli (1578), uno de los bandidos más célebres de aquella época (CLXI, CCLVI, CCXXXVII); sobre la Toscana en tiempo de Fernando I (CCL, CXXIV); sobre los nuevos cristianos de Portugal hacia 1535 (XXXVI); sobre Portugal en 1571 (XXV, 109-127); sobre las operaciones

marítimas de 1570 a 1573 (CCXV, CLXXII); regalo hecho por Selim a don Juan después de Lepanto (XL, pp. 41-44); sobre Famagusta (LXXXII); sobre la paz turco-veneciana, justificación de la señoría —y sobre los proyectos de don Juan—; sobre la querrela entre Marcantonio Colonna y Juan Andrea Doria en 1570; sobre el proyecto de conquista de Portugal, 25 de mayo de 1579 (XV, 1-61); sobre las rentas de Nápoles, 1618, (CCLVIII); las rentas de Carlos V (XI, pp. 216-220); sobre el comercio de Ancona (XXI, 257-298); sobre los cambios y las monedas (cassetta 10 a, núm. XVI); sobre Milán (XV); sobre la oposición de la Santa Sede a la cesión del imperio a Fernando (LIX); razones de la guerra de Hungría (LIX, 436-469); la guerra turco-persa, 1577-1579 (LXXXII, núm. 7); Cipriano Saracinelli suplica a Felipe II que abandone la guerra contra Francia y se vuelva contra el turco, LVIII, 106-151.

LA LAURENZIANA.—Es también un archivo muy heterogéneo, rico, sobre todo, en colecciones históricas hechas en los siglos XVII y XVIII sobre Toscana, Nápoles, Candía y La Valtelina, cartas autógrafas de Alejandro Farnesio (1518-1585), ashb. 1691, un opúsculo inédito sobre los cambios, de Silli (Giovanni), *Pratica di Cambi*, 1611, ashb. 647, y una relación sobre Egipto y el mar Rojo, *La retentione delle galee grosse della Illustrissima Signoria de Venecia in Alessandria con le navigazioni dell'armata del Turco dal Mar Rosso nell'India nel anno MDXXXVI*, 37, f. ashb. 1484-1508. (Relatione d'Allessandria con la navigatione del Turco dal Mar Rosso nell'India, 1536, ashb. 1408), un *Libro de Mercatanzia* del siglo XVI (ashb. 1894); un tratado de navegación del siglo XVII, *ibid.*, 1660; un viaje a Tierra Santa en el siglo XVI, 1654; y cartas y documentos sobre el Portugal del siglo XVII, 1291.

ARCHIVOS FAMILIARES GUICCIARDINI-CORSI-SALVIATI.—Debo a la gentileza y a la liberalidad del marqués de Guicciardini haber podido trabajar algunos momentos en los

preciosos archivos de su familia. Libri mercantili 1, del 7 al 15, del 21 al 25 (de 1550 a 1563), 26 (libro di magazzino de Mesina 1551-1552), 27 a 32 (1552-1571); II, 33 a 48 (1542 a 1559); III, 49 a 59 (1554 a 1559); IV, 60 a 64 (1565-1572); V, 65 a 67 (1582-1585), VI, 68 a 71 (1579-1590); VII, 72 a 102 (1587 a 1641); VIII, 103-130 (1582 a 1587); IX, 131-135 (1588-1591); X, 136 a 155 (1590-1602); XI, 156 a 166 (15...? a 1617); XII, 167 a 172 (1589 a 1608); XIII, 173-202 (1592-1597). A semejanza de los libros comerciales de los Capponi, éstos constituyen un mundo: más de 200 grandes registros relativos al periodo que estudiamos. Gran abundancia de material a propósito de precios, transportes, compras y ventas a crédito, sobre el comercio de la seda, sobre el comercio del trigo siciliano, de la pimienta y las especias. Posteriormente, estos documentos han sido transferidos al Archivio di Stato de Florencia.

ROMA

ARCHIVIO DI STATO.—No pude realizar dos investigaciones que tenía previstas; una, aleatoria, de la *Annona e Grascia*, 1595-1847 (Busta 2557); la otra, muy precisa, referente a los *portate* de Civitavecchia. Esta omisión se debe a que el interés que para nosotros tienen tales documentaciones es puramente erudito, ya que casi todas se refieren a la primera mitad del siglo.

NÁPOLES

ARCHIVIO DI STATO.—He estudiado en las *Carte Farnesiane* la correspondencia de los agentes de Margarita de Parma y del duque de Parma a partir de 1559, en la serie “Spagna”, del

fascio I al fascio VII, y he sacado copia íntegra de la lista de las exportaciones del puerto de Bari en 1572, Dipendenze della Sommara, fascio 417 fascicolo I. Mi mayor interés, desde mis primeras investigaciones, se ha centrado sobre los documentos de la Sommara, de la cual A. Silvestri ha compilado, para mi uso, un detallado catálogo, que me ha permitido fotografiar muchos documentos. Estos papeles son de importancia capital tanto para la historia de Nápoles como para la del Mediterráneo.

ARCHIVIO MUNICIPALE.—Disponemos del catálogo detallado de Bartolomeo Capasso, *Catalogo ragionato dei libri, registri, scritture esistenti nella sezione antica o prima serie dell'archivio municipale di Napoli*, 1387-1808, Nápoles tomo I, 1877, tomo II, 1899, notable por sus noticias sobre las instituciones, pero que apenas se refiere a la vida industrial y comercial de la ciudad. No hay duda de que existen verdaderas riquezas a este respecto; pero no se hallan sencillamente al alcance del investigador que dispone de tiempo limitado. Importantes documentos sobre el aprovisionamiento en granos y en aceite de la enorme ciudad, *Acquisti de' grani*, 1540-1587, N 514; 1558, N 515; 1590-1803, N 516; *Acquisto e trasporto de' grani*, 1600, N 518; 1591-1617, N 532; 1594, N 533.

PALERMO

El *Archivio di Stato* y el *Archivio Commerciale* estaban cerrados cuando pasé por allí en agosto de 1932; sin embargo, me fue posible trabajar algunos días en el primero y echar un vistazo a los grandes registros del segundo. Concentré todos mis esfuerzos en la riquísima *Biblioteca Comunale*, donde consulté: descripciones de Palermo Qq R 56 y Qq E 31 (ésta del siglo XVII, por Auria Vincenzo); Successi di Palermo, de Palmerini Qq

D 84; lettere reali al vicere di Sicilia dal 1560 al 1590, 3 Qq E 34; discurso sobre Sicilia Qq F 221, Qq C 52, Qq F 80, Qq D 186, 3 Qq C 19, f 212 (y en español, Qq D 190) (1592), Relazione del Conde di Olivares (avertimenti lasciati dal Conte Olivares, 1595), Qq C 16, memoria sobre el gobierno de la isla, Qq F 29; cartas de los reyes y de los virreyes de Sicilia, 1556-1563, 3 Qq C 35; Cartas diversas 1560-1596, 3 Qq E 34; carta del duque de Albuquerque, julio de 1570, 3 Qq C 45, núm. 25; Qq H 113 (núms. 15 y 17) y Qq F. 231; 3 Qq C 36, núm. 22; 3 Qq E 11 Camilliani, *Descrizione delle marine*, Qq F 101; *Itinerario...* Qq C 47; Pugnatore, *Istoria di Trapani*. Qq F 61. Sobre el comercio de Sicilia, 2 Qq E 66, núm. 1; sobre el comercio de granos, siglos XVI y XVII, Qq D 74; carta del duque de Feria sobre el trigo (1603), 2 Qq C 96, núm. 18; memoria sobre los judíos sicilianos, de Antonino Mongitore, Qq F 222, f. 213; deputati del Regno 1564 a 1603, 3 Qq B 69, f. 339. Sobre el comercio de la isla de Malta, Qq F 110, f. 295; sobre las variaciones de las monedas de plata de Sicilia de 1531 a 1671, Qq F 113, f. 22; ordenanzas del duque de Medinaceli, 1565, Copia, Qq F 113, fs. 32 a 40; sobre los griegos que llegaron de Albania a Sicilia, memoria de Antonino Mongitore, Qq E 32, f. 81, noticia bibliográfica sobre Covarrubias, Qq G 24, núm. 43; memoria del siglo XVIII sobre el valor de la moneda castellana, Qq F 26, f. 87; sobre la población siciliana de 1501 a 1715, memoria de Antonino Mongitore, Qq H 120; sobre los bandidos de Sicilia (siglo XVII), Qq E 89, núm. 1; sobre las escaseces, y especialmente sobre el hambre de 1591 en Palermo, Qq H 14 *bis*, f. 144. Carta al Rey nuestro Señor de Filiberto virrey de Sicilia sobre traer carne de Berveria, 10 de abril de 1624, Qq D 56, núm. 21, f. 259.

OTROS ARCHIVOS EXAMINADOS O UTILIZADOS.—Turín, Pisa, Ancona, Milán, Liorna, Cagliari y Mesina. Muy en particular: Mantua (Archivio di Stato) y Módena (Archivio di Stato).

IV. LOS ARCHIVOS VATICANOS

En los Archivos Vaticanos, ayudado por las publicaciones de Hinojosa y, sobre todo, del P. Luciano Serrano, *Correspondencia diplomática entre España y la Santa Sede durante el Pontificado de S.S. Pío V, 1566-1572*, me circunscribí a estudiar la correspondencia de los nuncios en España de 1573 a 1580, en la que hay, por lo demás, bastantes lagunas (Spagna, 7 a 27). Facilitaron extraordinariamente mi trabajo los consejos de monseñor Tisserand y los favores que me otorgó monseñor Mercati, especialmente un lote de admirables fotografías.

V. LOS ARCHIVOS DE RAGUSA

Por las razones que repetidamente hemos expuesto (v. principalmente primera parte, cap. v), los archivos de Ragusa son los más preciosos para conocer el Mediterráneo en sus realidades políticas (sobre todo, en lo tocante al mundo turco) y económicas. En este, como en los demás casos, los documentos políticos aparecen en grandes cantidades, destacándose para nuestro objeto las cartas de los rectores y de sus consejeros a embajadores y agentes ragusinos, y las cartas enviadas por éstos; esta masa de papeles, bien ordenados, forma dos series: las cartas de Poniente y las de Levante (LP y LL), estas últimas, exactamente designadas bajo el título general de *Lettere et commissioni di Levante*. Investigamos exhaustivamente las cartas del Poniente de LP 1 (1566) a LP 7 (1593); en la serie LL, solamente los registros LL 38, que corresponden al año de 1593. Los que no conozcan estos documentos ragusinos más que por la publicación relativa a Francesco Gondola, embajador de la República de San Blas en Roma en el momento de la batalla de Lepanto, —publicación debida al conde L. Voinovich, *Depeschen des Francesco Gondola. Gesandten der Republik Ragusa bei Pius V und Gregor XIII* (Viena 1909)—, se formarán una idea un tanto inexacta del modo en que habitualmente negociaba la República, que era a la vez una asociación de mercaderes y una colectividad política. Los agentes ragusinos seguían siendo mercaderes a quienes se compraba trigo, paños, terciopelos, cobre o cariseas, según las circunstancias y las necesidades. Por eso, en estas correspondencias no encontramos el tono habitual de los venecianos, ni sus discursos generales sobre los hombres y los grandes, sino útiles, banales y precisas observaciones sobre cosas pequeñas y concretas.

Pero el interés de los Archivos de Ragusa no radica sólo en esto. Brindan a quien tenga la paciencia y el tiempo de hojear las voluminosas *Acta Consiliorum* la ocasión de sorprender en pleno funcionamiento a una ciudad todavía medieval, extrañamente conservada. Ofrecen también, preservados por razones de registro o por motivos judiciales, extraordinarios documentos, letras de cambio, notas, seguros marítimos, reglamentos de participación, fundaciones de sociedades, sucesiones y contratación de criados. Estos documentos están repartidos en tres series, que no veo razón convincente para separar: los *Diversa de Foris*, *Diversa di Cancellaria* y los *Diversa Notariae*. Sólo he consultado los dos últimos, *Diversa de Cancellaria*, registros 132 a 145, de 1545 a 1557, y *Diversa Notariae*, registro 110, 1548-1551; por el contrario, he investigado ampliamente la serie *Diversa de Foris* en el periodo comprendido en general entre 1580 y 1600 (los documentos se reparten cronológicamente de manera asaz caprichosa entre los tres grandes registros de la serie), y mi lectura abarcó del número I al número XVI (otros sondeos: Libro dogana, núm. 10 [1575-1576], XXI, 1, 12; XXI, 7, 3, y, sobre todo, XXI, 7, 4, sobre las importaciones de lana española, difíciles de descifrar o, mejor dicho, comprender bien, de las cuales he sacado copia íntegra). Finalmente una adquisición reciente, 1935, núm. 44, *Quadernuccio dove s'ha da notare le robe che vanno o venghono alla giornatta, cossi d'amici comme le nostre*, 20 de diciembre de 1590 al 2 de abril de 1591, esclarece la actividad de los mercaderes y la de los buhoneros ragusinos que se dirigían a las regiones balcánicas.

Ya he destacado lo que me ayudó el señor Truhelka, archivero de Ragusa, cuando trabajé allí en el invierno de 1935, y de mi gratitud hacia él. Pero debo hacer constar que al prohibirme fotografiar los documentos centuplicó las dificultades de mi investigación. Un golpe de suerte me ha

procurado el *film* completo de las series *Lettere di Ponente*, *Diversa di Cancellaria*, *Noli e Sicurtá*, que se conserva hoy en el Centre Historique (Sección VI), 54 rue de Varenne, París VII^e. Con Alberto Tenenti he visionado esta larga serie de preciosas fotografías.

VI. LOS ARCHIVOS EUROPEOS (EXCLUIDOS EL MEDITERRÁNEO Y FRANCIA)

Apenas hice más que reconocer, y de lejos, los archivos alemanes, austriacos y polacos. Tenía el proyecto de completar las numerosas obras a nuestra disposición con investigaciones en los archivos, a fin de comprobar las corrientes comerciales hacia el Mediterráneo, especialmente por la vía terrestre; determinar con respecto a otras ciudades, en suma, lo que la señorita Von Ranke ha establecido admirablemente con respecto a Colonia. En Renania existen pocos documentos: en Aix-la-Chapelle la documentación desapareció en el incendio de 1656, en Worms con las destrucciones de 1689, los documentos de Espira se encuentran resumidos en los trabajos de Hans Siegel y son poco importantes. Carezco de información acerca de las fuentes de Coblenza, de Maguncia y Fráncfort sobre el Meno, cuyo aumento durante las últimas décadas del siglo agrava el problema para el estudioso. En cuanto a la Alta Alemania, nada existe en Stuttgart y en Múnich; por el contrario, Núremberg y Augsburgo cuentan con grandes fuentes. Hubiera sido interesante, siguiendo a Strieder y a Ver Hees, precisar mejor el papel de los mercaderes alemanes en el comercio hacia Lyon y hacia Marsella. Nada sé de Ulma. Por el contrario, más hacia el este, Leipzig y Dresde ofrecen buena documentación. Los mercaderes franceses e italianos frecuentaron las ferias de Fráncfort sobre el Óder hasta 1600. El comercio con el sur

comprendía vinos, sedas y la *Boysalz*, o sea la sal de España (Boy era Vizcaya), que llegaba por Hamburgo. La *Boysalz* era un privilegio imperial y el emperador tenía en Fráncfort sobre el Óder un *Boyfactor*. Dos documentos sobre este comercio se conservan en el *Stadtarchiv* de Fráncfort sobre el Óder y se remontan el uno a 1574 y el otro a 1597. En Breslau, el comercio directo con Italia parece que no se hizo después de 1450, y que a partir de esa fecha se desvió hacia el oeste, en beneficio de las ciudades de Bohemia y de Austria, según las teorías de H. Wendt.

Pero los mejores archivos de la Europa central, orientada hacia el Mediterráneo, son los de Viena, que entonces era centro político más que metrópoli económica, pero que, por razones políticas o dinásticas, era una atalaya admirable. Ni los libros ni las publicaciones han agotado las enormes riquezas del *Haus, Hof und Staats-Archiv*. La correspondencia con España (*Hof Korrespondenz; Korrespondenz Varia*), con Venecia, con Turquía, con Roma, con Malta (faszikel 1, 1518 —*sic*— 1620), con Ragusa (f. 1, 1538-1708), con Génova (f. 1, 1527-1710), con Italia (Kleine Staaten, fasz. 7; Neapel 1498-1599), con Sicilia (I, 1530-1612), y la marcada Hetrusca I (1482-1620) y Lusitana I (1513-1702). Sin contar la serie de los *Kriegsakten* (fasz. 21-33 para el periodo de 1559 a 1581). Las circunstancias no me permitieron realizar este viaje, esta necesaria auscultación del Mediterráneo a gran distancia, hacia el norte, por las tierras del interior. En las líneas anteriores sólo resumo un proyecto de trabajo. Una investigación racional seguramente no dejaría en la sombra las ciudades de Danzig, Lúbeck, Hamburgo y Bremen, en lo tocante a sus relaciones marítimas y *terrestres* con el mar interior. Desde este punto de vista, también son dignos de nuestra curiosidad los archivos de Amberes y los de los puertos ingleses (más importantes aún que el fondo español del Museo Británico, Catálogo de P. Gayangos), los archivos de los Países

Bajos y de los países escandinavos, así como los archivos de Polonia, pues es incuestionable que toda Europa se hallaba vinculada con el Mediterráneo. Después de 1949 he hecho una breve visita a Viena; he pasado unos cuantos días trabajando en Amberes, Dánzig, Varsovia y Cracovia. He hecho una larga y fructífera visita a Londres (British Museum y Record Office). En Ginebra, gracias a una buena cantidad de microfilmes, he podido estudiar todo el archivo de Édouard Fabre (Archivos de la Casa de Altamira) conservado en la Biblioteca Pública y Universitaria (cf. *Inventaire....* ed. por Léopold Michel, en *Bulletin Hispanique*. 1914).

II. FUENTES CARTOGRÁFICAS

Entendemos por fuentes cartográficas los mapas, croquis, planos y descripciones de ríos y rutas. Las dividimos en dos grandes secciones: las fuentes actuales y las fuentes antiguas.

A. FUENTES ACTUALES: Para la enumeración de los mapas actuales, remitimos al lector a los volúmenes de la *Géographie Universelle*, t. VII, 1 y 2; t. VIII, t. XI, 1. Para el conocimiento de los mapas de España he utilizado las valiosas indicaciones de la *Revue de géographie du Sud-Ouest et des Pyrénées*, 1932. Sobre la trashumancia, v. el gran mapa sintético de Elli Müller, "Die Herdenwanderungen im Mittelmeergebiet", en *Peterm. Mitteilungen*, en 8º, 1938, reproducido en el t. I, pp. 126-127. Sobre el Atlas beréber, los ensayos cartográficos de J. Dresch, de una gran originalidad en cuanto a la representación de los hechos humanos.

Dos mapas cómodos, aunque sin gran valor científico, me han permitido hacer algunas comprobaciones: el Mapa del Asia Menor (Turquía-Siria-Transjordania, Palestina, Irak, Bajo

Egipto), a 1:1 500 000, 2ª edic, Girard y Barrère, y el mar Mediterráneo (*Mittelmeer*). 1:5 000 000, Múnich, Iro-Verlag, 1940.

He utilizado con frecuencia la magnífica serie de las *Instructions Nautiques* del servicio hidrográfico de la Marina francesa, núms. 405 (España N y W), 356 (África W), 345 (España S y E), 360 (Francia sur, Argelia, Túnez), 368 (Italia W), 408 (Adriático), 348 y 349 (Mediterráneo oriental) y 357 (mar Negro y mar de Azof).

B. FUENTES ANTIGUAS:

a) Biblioteca Nacional de París, Departamento de Mapas y Planos.

Ge B *Portulano italo-catalán* (siglo XVI).
1425

El Mediterráneo, menos las costas de Siria, costas atlánticas de Escocia a las Canarias.
(Muy estropeado, decorado con los escudos español y portugués; la parte del África, ilustrada con animales.)

Gr A *Mapa portugués atribuido a los Reinel*.

A
640

Recto: Mediterráneo.

Verso: Atlántico.

(Muy ricamente decorado: barcos ornados con la cruz portuguesa, armas, diseño de ciudades, torre de Babel, Jerusalén erizada de torres, etcétera.)

Ge B *Mapa de Gaspar Viegas*, 1534.

1132

Mediterráneo occidental, Atlántico.

(Decorado: Rosa de los Vientos.)

Ge B *Mapa de Gaspar Viegas*, 1534.

1134

Mediterráneo oriental.

Ge *Mediterráneo, mar Rojo, mar Negro* 1534 (?).

C

5097

Atlántico, de Escocia a Bojador.

(Decorado con montañas verdes en forma de cúpulas.)

Ge *Archipiélago (del Bósforo, al sur de Creta)*.

AA

567

Trazo de las costas muy estilizado, en forma de dentadura (atribuido a Viegas).

Ge *Atribuido por una nota “verso” a Viegas*, 1534.

C

5096

Mediterráneo occidental, Atlántico (de Tarento a las Azores).

Ge *Atribuido por una nota “verso” a Viegas*, 1534.

D

7898

Grecia, parte del Archipiélago.

Ge *Colección de 8 portulanos anónimos*.

C

5086

Portugueses, considerados, en una nota a lápiz, como copias del mapa de Diego Homen (1558), del Museo Británico.

Hoja núm. 4: Mediterráneo, Europa occidental, Azores.

Ge 3 hojas, trabajo italiano del siglo XVI, con encuadernación en
D D piel.
2007

Hoja núm. 1: Egeo.

Hoja núm. 2: Mediterráneo.
(Bellísima impresión con figuras de soberanos, palmeras, diseños convencionales de ciudades, las vistas de Marsella y Venecia mejor estudiadas.)

Ge *Atlas del genovés Bautista Agnese* (1543), 12 hojas.
FF
14
410

Hoja núm. 6: Mediterráneo en tres partes.

Ge *Idem*, formato más grande.
FF
14
411

Ge *Mapa del vizconde de Maggiolo*, Génova, 1547.
C
5084

Mediterráneo, Alejandría-Gibraltar.

Ge *Andrea Homem: Universa ac Navigabilis tolius terrarum*
AA orbis descriptio, Amberes 1559.

10 hojas.

Hoja núm. 4: Mediterráneo, Arabia, Caspio.

Ge *Atlas Diego Homem* (Venecia, 1574), 7 hojas.

DD

2003

Hoja núm. 2: Mediterráneo occidental.

Hoja núm. 3: Mediterráneo.

Hoja núm. 4: Mediterráneo oriental.

Hoja núm. 6: Adriático.

Hoja núm. 7: Grecia, Archipiélago.

(Bellísimos adornos: dibujos de montañas,
banderas, vista de Génova, etcétera.)

Ge *Portulano de Creta, Georgio Sideri dicto Calapodo*, 1566.

D

4497

Mediterráneo.

Ge *Atlas Diego Homem* (Venecia, 1574), 7 hojas.

DD

2006

2: Mediterráneo occidental.

3: Italia, Adriático del sur, Mediterráneo central.

4: Adriático.

5: Mediterráneo oriental.

6: Archipiélago.

7: Mar Negro.

(Muy diferente del núm. DD 2003;
ornamentación muy sobria: Rosa de los Vientos)

Ge *Atlas de Joan Martines* (Mesina, 1589). 7 hojas.

DD

682

6: Sicilia, Calabria occidental.

7: Mediterráneo.

(Diseño de ciudades, bestiario africano, río imaginario que comunica el mar Negro con el Rin y el Ródano.)

Ge B *Portulano de Bartolomé Olives* (Mesina, 1584).

1123

Europa, Mediterráneo.

(Bellísima letra, que menciona a la reina de Saba y al preste Juan de las Indias.)

Ge *Portulano de Mateo Prunes*, Mallorca, 1586.

AA

570

Mediterráneo, costas de Europa occidental, desde el África hasta Gambia.

(Ilustrado con figuras de soberanos bajo sus tiendas, desde el rey de Fez hasta el gran Jan de Tartaria sentado al N.E. del mar Negro; numerosos animales africanos, diseños de Marsella, Génova y Venecia.)

Ge *Mateo Prunes*, 1588.

C

5094

Medit., de Alejandría a Marruecos, costas de

Portugal.

(Muy simple, adornado con Rosas de los Vientos.)

Ge *Carta de Navegación de Joan Oliva* (Mesina, 1598?)

C

2342

Mediterráneo, estampas de Barcelona (Marsella, Venecia, Génova, los demás puertos, representados de manera convencional; palmeras, leones, elefantes, etcétera.)

Ge *Portulano de Vintius Demetrei Volcius Rachseus* (in terra Libuani, 1598).

C

5095

Mediterráneo.

(Muy detallado en cuanto a Dalmacia.)

Ge Atlas anónimo portugués llamado “*de la duquesa de Berry*”
FF (finales del siglo XVI y principios del XVII).

14

409

20 mapas empastados.

F. 3: España y costas occidentales de Argelia, Marruecos y África occidental.

Ge *Portulano anónimo del siglo XVI.*

DD

2012

2 hojas: Mediterráneo, Egeo.

(Adornado con Rosas de los Vientos, dibujo del triple calvario de Judea, ríos imaginarios.)

Ge *Portulano portugués de fines del siglo XVI.*

DD
2008

1: Mediterráneo, empastado.

2: Egeo.

(Adornado con penachos y bandas.)

Ge *Portulano anónimo franco-italiano, del siglo XVI(?)*.

DD
2009

4 hojas pegadas por el dorso.

Mediterráneo, Archipiélago, Mediterráneo
occidental.

(Imágenes piadosas pegadas sobre el mapa.)

Ge *Portulano anónimo del siglo XVI*.

C
5085

Mediterráneo.

(Decorado con una figura de monje recortada y
pegada sobre España.)

Ge *Portulano italiano del siglo XVI*.

C
5100

Mediterráneo.

Ge *Portulano anónimo del siglo XVI*.

C
5083

(Finísimo dibujo.)

Ge *Portulano genovés del siglo XVI*.

C

Trípoli figura como en poder de los españoles.
 (Bello decorado de blasones y escudos; un rey de
 armas españolas sobre el mapa de España.)

Ge *Portulano anónimo.*

DD

2010

Mediterráneo.

(2 hojas pegadas por el dorso.)

Ge *Portulano del Archipiélago.*

D

7887

Pequeñas vistas de ciudades: diseño de Trova.

Ge *Portulano de Francisco Oliva.* Mesina, 1603.

C

5093

Mediterráneo.

(Muy ornamentado: dibujos de Marsella,
 Barcelona, Génova y Venecia; guerreros,
 banderas, etcétera.)

N. B.—Existe el portulano *Ge D 7889*, de Salvador Oliva, cuya fecha exacta (1635) aparece raspada y convertida en 1535.

b) Archivo General de Simancas. Una serie de planos y de mapas:

1. Costas tocantes a Argel y Bugía, 1602, 1951 *a*, 769 m.

2. Plano de un fuerte, enviado por un soldado esclavo en Berbería (quizá Suse), 22 de marzo de 1576, O m. 490 × 0.461, Planos Carpeta, II, folio 48.

3. Diseño del golfo de Arzeo, tinta y colores, 28 de diciembre de 1574, 0.490×0.424 , *ibid.*, f. 102.
4. Plano de Argel hacia 1603, 0.426×0.301 , Carpeta, I, f. 53.
5. Plano del castillo imperial de Bugía, 1548, 0.418×0.309 , Carpeta, II, fs. 61-62.
6. Planos de las fortificaciones de Bugía, *ibid.*, f. 166 (0.392×0.294), f. 167 (0.326×0.284), f. 168 (0.514×0.362), 9 de enero de 1543.
7. Planos de Mers-el-Kebir (Orán, 20 de diciembre de 1574), *ibid.*, fs. 98 y 99, 1 m. $174 \times 0.432 - 0.580 \times 0.423$.
8. Nuevo diseño del arsenal de Mesina, *ibid.*, III, f. 58.
9. Plano de Melilla, a tinta y colores, 0.445×0.320 , Eo. 331.
10. Plano de las fortificaciones de Malta, Eo. 1145 (Planos, Carpeta, III, f. 61).
11. Diseño de la ciudad de Siracusa, Eo. 1146, *ibid.*, III, f. 63.
12. Traza del reino de Murcia (hacia 1562), Eo. 141 a, f. 183, 0.908×0.214 .
13. El nuevo fuerte de Túnez; tinta y colores, Planos, III, f. 59, 1574. (0.694×0.585).
14. Diseño del fuerte de Túnez y La Goleta, Roma, 7 de agosto de 1574 (0.457×0.310), *ibid.*, f. 21.
15. Traza de La Goleta y de Túnez (tinta y colores) hacia 1554 (0.488×0.348), *ibid.*, II, f. 126.
16. Plano de Bizerta (tinta y colores), 1574 (0.627×0.577), *ibid.*, f. 60.
17. Trazo de la ciudad de Palermo, Eo. 1146.
18. Diseños (4) de la laguna de Melilla, hechos por el Fratin, Madrid, 4 de octubre de 1576 (II, fs. 134 a 137) ($0.533 \times$

0.431, 0.483 × 0.315, 0.439 × 0.318, 0.313 × 0.216).

19. Plano de la fortaleza de Argel, 1563 (0.606 x 0.448), I, f. 72.

20. Plano de los fuertes de La Goleta, 29 de noviembre de 1577 (0.320 × 0.217). Proyectos, Eo. 483, f. 174.

21. Traza de los torreones de Melilla, 24 de febrero de 1552 (0.442 × 0.315), III, f. 56.

22. Plano del peñón de Vélez, 1564 (tinta y colores), 0.30 × 0.209, *ibid.*, folio 19.

23. Carta del mar Adriático, Eo. 540.

III. FUENTES IMPRESAS

No pretendemos hacer aquí un inventario exhaustivo de la literatura consagrada al Mediterráneo; para ello haría falta toda una colección de volúmenes y aún sería incompleta la relación. Desde 1949, la documentación ha aumentado considerablemente. Para España, el Índice Histórico Español, establecido en 1953 por J. Vicens Vives, es buena muestra del progreso de nuestros conocimientos. Tampoco podríamos ofrecer aquí la lista de nuestras lecturas; tampoco esta lista cabría en el espacio de que disponemos aquí para una bibliografía.

Para abreviar, nos hemos limitado a las *grandes* publicaciones de documentos (primera sección, A); a los libros y estudios que han servido para la organización de esta obra, y que son como los pilares y contrafuertes de su arquitectura (segunda sección, B), y a la lista alfabética de los libros citados en las notas o en el texto de esta obra (tercera sección, C).

A. LAS GRANDES PUBLICACIONES DOCUMENTALES

LAS GRANDES COLECCIONES: Cada país relacionado directa o indirectamente con el Mediterráneo posee sus grandes colecciones documentales referentes al siglo XVI, que interesan más o menos a nuestra investigación.

La más notable, por su amplitud y la inteligente concisión de su edición, es el *Calendar of State Papers*.

La monumental *Colección de documentos inéditos para la Historia de España* (siglas: CODOIN), 112 vols, en 8º, es la más rica de nuestras fuentes impresas. Desde 1930-1931 contamos, gracias a Julián Paz, con un magnífico catálogo de la colección, en dos volúmenes, *Catálogo de la colección...*, t. I, Madrid, 1930, 728 pp., en 8º; t. II, Madrid, 1931, 870 pp., en 8º; con índice de personas, topográfico y de materias. La sustancia de esta obra ha sido analizada sistemáticamente en el valioso manual bibliográfico de R. Sánchez Alonso, *Fuentes de la historia española e hispanoamericana*, que debe consultarse en su segunda edición de 1927, o en la tercera de 1946. Por su parte, Italia nos ofrece la no menos monumental colección de Albèri, *Relazioni degli ambasciatori veneti al senato*. Tan a menudo ha sido corregida por los historiadores en lo que respecta a los datos del siglo XVI, que existe la injusta tendencia a menospreciar sus positivas riquezas. Sin embargo, es peligroso creer a pie juntillas a los venecianos, que, según se ha dicho, figuran entre los mejores —si es que no son los mejores de todos— conocedores de hombres del siglo. A los *dispacci* podemos darles mayor crédito, pero las *relazioni* son simples discursos, con las fallas y debilidades propias de este género literario, y a menudo basadas en observaciones de los oradores precedentes... Estas críticas son fáciles de formular; pero, aunque no siempre sean justas, no hay que desecharlas por sistema. Esta vez sí tenemos razones para quejarnos sin reservas de la incomodidad de la colección, mal enumerada y desprovista de un buen índice. Hay uno, es cierto, en lo que se refiere a la historia económica de Italia: el sucinto

libro de A. Pino Branca, *La vita economica degli stati italiani nei secoli XVI, XVII, XVIII, secondo le relazioni degli ambasciatori veneti*, Catania, 1938, en 16º, 515 pp.

La *Collection de documents inédits sur l'histoire de France* está representada, en cuanto al Mediterráneo de 1550 a 1600, por importantes volúmenes y, sobre todo, por la magnífica publicación de E. Charrière, *Négotiations de la France dans le Levant*, París, 1840-1860, 4 vols., en 4º; por el trabajo no menos clásico de A. Desjardins, *Négotiations diplomatiques de la France avec Toscane*, París, 1859-1886, 6 vols., en 4º; por los *Papiers d'État du Cardinal Granvelle*, París, 1842-1852, 9 vols., en 4º, útiles en todos sentidos, así como por las *Lettres de Catherine de Médicis*, 10 vols., en 4º, París, 1880-1895, ed. por H. de la Ferrière.

De Bélgica —la región de los Países Bajos que permaneció fiel a Felipe II y, por ende, a la Iglesia romana— proceden las publicaciones de L. P. Gachard, *Correspondance de Philippe II sur les affaires des Pays-Bas* (hasta 1577), 5 vols., en 4º, 1848-1879; *Correspondance de Marguerite d'Autriche avec Philippe II* (1559-1565), 1867-1881, 3 vols., en 4º (hay una continuación reciente de J. S. Theissen); finalmente, de Edmond Pouillet y Charles Piot, los 12 vols, en 4º de la *Correspondance du Cardinal Granvelle, 1566-1586*, 1877-1896. Estas grandes publicaciones interesan indirectamente a nuestro tema.

En lengua alemana, debemos citar cuatro publicaciones: la del historiador checo J. Susta, *Die römische Kurie und das Konzil von Trient unter Pius IV*, 4 vols., en 8º, Viena, 1904-1914; la de G. Turba, *Venetianische Depeschen von Kaiserhofe*; la rica colección de los *Nunciatur Berichte aus Deutschland*, y, por último, la de Lanz, la clásica correspondencia de Carlos V, *Correspondenz des Kaisers Karls V*, III, 1555-1556, xx + 712 pp., en 8º.

La más útil de las publicaciones portuguesas es la del *Archivo diplomático portugués*, cuyos 10 volúmenes en 4º incluyen la correspondencia de los embajadores portugueses en Roma con su gobierno, de 1550 a 1580.

OTRAS PUBLICACIONES DE DOCUMENTOS DIPLOMÁTICOS: Junto con estas grandes empresas, o, a menudo, llenando sus lagunas, se ha llevado a cabo un inmenso trabajo para poner al día la documentación diplomática. Ahí están, mejor clasificados que otros, mejor caligrafiados también, esperando a que se interese por ellos algún editor benévolo. Una buena “historia” de Bélgica pretende que un acucioso editor de textos del siglo pasado se contente con enviar los propios documentos de los archivos a la imprenta. Añadamos que, desde hace 50 o 100 años, y aún más, la historia se ha empeñado en llevar a cabo esta tarea, cuyos resultados marcan, desde 1850 hasta nuestros días, toda una época de la historiografía.

En España, los eruditos han publicado mucho, basándose en las relaciones de la Península con la curia romana, un tanto postergadas, en la *Colección de documentos inéditos*. Ricardo de Hinojosa ha llegado a publicar el primer tomo de su obra *Los despachos de la diplomacia pontifical en España*, en 1896. Por el contrario, debemos al P. Luciano Serrano cuatro magníficos volúmenes: *Correspondencia diplomática entre España y la Santa Sede durante el Pontificado de Pío V*, Madrid, 1914, donde figuran, a la vez, como el título lo indica, la correspondencia de los nuncios en España y la de los embajadores españoles en Roma. En otro sector, el de las relaciones con los Habsburgo de Viena, tenemos, además de lo publicado por la CODOIN. *La correspondencia inédita de Guillén de San Clemente, embajador en Alemania, sobre la intervención de España en los sucesos de Polonia y de Hungría (1581-1608)*, ed. por el marqués de Ayerbé, Zaragoza, 1892. La contribución española más importante es, sin duda, la publicación por la Real Academia de

la Historia de la correspondencia diplomática entre Francia y España (según los documentos de la serie K, restituida por el gobierno francés en 1943) bajo el título de: *Negociaciones con Francia*. 9 vols, publicados (1950-1955), de 1559 al 21 de octubre de 1567.

En Italia sólo existen publicaciones parciales: G. Berchet, *La Repubblica di Venezia e la Persia*, Turín, 1865; del mismo autor, *Relazioni dei consoli veneti nella Soria*, 1886. Una excelente contribución: *La lega di Lepanto nel carteggio di Luys de Torres*, ed. por A. Dragonetti de Torres, Turín, 1931; Mario Brunetti y Eligio Vitale, *Corrispondenza da Madrid di Leonardo Donà 1570-1573*. Venecia, Roma, 1963, 2 vols., en 4º.

Sobre la diplomacia ragusina, *Die Depeschen des Francesco Gondola Gesandten der Republik Ragusa bei Pius V. und Gregor XIII, 1570-1573*. 159 pp., en 8º, Viena, 1909.

En lengua alemana, la vieja obra de Matthias Koch, *Quellen zur Geschichte des Kaisers Maximilian II*, Leipzig, 2 vols., 1857; la de Viktor Bibl, *Familien Korrespondenz Maximilians II*, y la de Dollinger, *Dokumente zur Geschichte Karls V. Philippe II. und ihren Zeit*, Ratisbona, 1862, XVI, 656 pp., en 8º.

Para las tan conocidas cartas de Busbec, embajador imperial ante Solimán, he utilizado, por no tener a mano otra, la edición francesa, *Lettres du Baron du Busbec*, ed. por el abate Foy, París, 1748, 3 vols., en 12º.

Entre los trabajos belgas, merece señalarse el tomo I de la *Correspondance de la Cour d'Espagne sur les affaires des Pays-Bas. 1596-1621*, Bruselas, 1923, ed. por Lonchay y Cuvellier, gr. en 4º, y la *Correspondance d'Ottavio Mirto Frangipani, premier nonce de Flandre (1596-1606)*, 2 vols. ed. (1596-1598), I, 1924, por L. Van der Essen, II, 1932, por Armand Louant.

En Francia es donde contamos con publicaciones más abundantes y, con mucho, las más importantes a este respecto,

por la calidad, por el número de las publicaciones y por el valor que para el Mediterráneo tiene la posición de Francia. Podemos afirmar también, sin patriotería, que los embajadores —gente de Iglesia, y luego gente de espada— que Francia mandaba al exterior comprendían y se informaban pronto de las cosas, y eran, por lo general, hombres ágiles y juiciosos. Un Fourquevaux en España, a pesar de que no era de los más brillantes, actuaba como un informador a la altura de sus colegas y rivales de Italia. Entre las publicaciones dignas de mención: Alexandre Teulet, *Relations politiques de la France et de l'Espagne avec l'Écosse au XV^e siècle*, 5 vol., en 8^o, París, 1862 (para el periodo de 1515 a 1588), obra orientada particularmente hacia el norte y que es sólo parcialmente útil para nuestro estudio; la *Correspondance politique de MM. de Castillon et de Marillac, ambassadeurs de France en Angleterre (1537-1542)*, París, 1885, ed. por Jean Kaulek, y la *Correspondance politique d'Odet de Selve, ambassadeur de France en Angleterre (1546-1549)*, ed. por Germain Lefèvre-Pontalis, París, 1888; *Ambassades de MM. de Noailles en Angleterre*, ed. por el abate Vertot, París, 1763, 5 vols.; la *Correspondance de la Mhote Fénelon, ambassadeur de France en Angleterre de 1568 à 1575*, 7 vols., París y Londres, 1838-1840 (bajo la dirección de Charles Puzton Cooper); la *Mission de Jean de Thumery, sieur de Boissise, 1598-1602* (en Inglaterra), ed. por P. Laffleur de Kermaingant, París, 1886 (proporciona más de un detalle preciso sobre la política general). Más directamente relacionado con nuestro tema, *Jean Nicot, ambassadeur de France en Portugal au XVI^e siècle. Sa correspondance diplomatique inédite*, ed. por Edmond Falgairolle, París, 1897, y muy dentro del tema, la *Correspondance de Babeu de la Bourdaisière, évêque d'Angoulême, depuis Cardinal, ambassadeur de France à Rome*, ed. por Henri et Loriquet, París, 1859. *Dominique du Gabre, trésorier des armées à Ferrare (1552-1554), ambassadeur de France à Venise (1555-1557)*;

correspondance politique, París, 1905, ed. por A. Vitalis; *Ambassade en Espagne de Jean Ébrard, seigneur de Saint-Sulpice*, ed. por E. Cabié, Albi, 1903, 472 pp., en 8 (la publicación no es perfecta). *Dépêches de M. de Fourquevaux, ambassadeur du roi Charles IX en Espagne 1565-1572*, 3 vols., en 8º, París, 1896-1904, ed. por C. Douais, y las *Lettres de Charles IX à M. de Fourquevaux, 1565-1572*, París, 1897, ed. por el mismo autor. Estas dos publicaciones son excelentes, como la de los *Dépêches diplomatiques de M. de Longlée*, residente de Francia en España, 1582-1590, de Albert Mousset, París, 1912, un volumen en 8º. Y aún hay que añadir tres breves publicaciones: *Lettres inédites du roi Henri IV à Monsieur de Villiers, ambassadeur à Venise*, 1601, ed. por Eugène Halphen, París, 1887, 60 pp., en 8º; *Lettres à M. de Sillery, ambassadeur à Rome*, del 1 de abril al 27 de junio de 1601, 1866, en 8º, 115 pp., ed. por Eugène Halphen, y *Lettres de Henri IV au comte de la Rochepot, ambassadeur en Espagne, 1600-1601*, ed. por P. Laffleur de Kermaingant, París, 1889, 117 pp., en 8º. Bastan para introducirse en un nuevo clima francés —el del reinado de Enrique IV—, que nuestro estudio apenas aborda. Para cerrar este balance de los trabajos franceses citemos la *Correspondance du Cardinal François de Tournon*, París, 1946, edit. por Michel François, en el punto de coincidencia de las historias política y diplomática y que, en sus partes IV, V y VI, pp. 249-255, se refiere directamente a la época y al tema de nuestro trabajo. No me ha sido posible incorporar al texto ya elaborado de los capítulos I (primera parte) y I (tercera parte) todas las referencias útiles de esta bella publicación, los complementos y las rectificaciones que me ha sugerido: p. 318, 15 de mayo de 1556, estado deplorable de las costumbres e ignorancia del clero corso; pp. 277-281: la conclusión de la tregua con Julio III, el 29 de abril de 1552, a la que se adhirió Carlos V el 15 de mayo por la tarde, liberó las fuerzas francesas comprometidas en

Parma, y explica el desenlace del asunto de Siena el 26 de julio de 1552. Franceses e imperiales se hallaban entonces a la caza de posiciones eficaces en el campo italiano: “El éxito de la empresa de Siena acrecentó singularmente el prestigio del rey en Italia y el Papa y la señoría de Venecia se congratulan de modo particular”, dice una carta del cardenal, agosto de 1552, p. 281. Lo que decidió la expedición de Córcega en 1553 fue seguramente una cuestión de prestigio. Miguel François adopta a propósito de esta operación “inoportuna” (289, n. 1) la explicación que ya había dado en su memoria: *Albisse del Bene, surintendant des finances français en Italie, 1551-1556* (B. de l’*Ec. des Chartes*, 1933), y que revela la actuación del cardenal Ferrara, quien adelantó de su fortuna personal el dinero necesario para la expedición. ¿Intervención no oportuna? El debate se halla abierto. Muchos detalles y notas sobre la cuestión de Siena permiten discernir la política de los sobrinos de Pablo IV y la atmósfera de Roma en tiempos “poco razonables” de aquel papa, mejor de lo que yo lo hago. Señalo, sobre todo, después de 1559, el sorprendente cambio del cardenal de Tournon o, mejor dicho, su testimonio sobre el sorprendente cambio del clima francés. Comenzaba otra era. Examínese la vehemente carta del cardenal al rey, de 14 de junio de 1559 (p. 397), contra la “agresividad” de los herejes de Francia, palabra que repite el mismo día (p. 398) en su carta al condestable; o la carta “colaboracionista” a Felipe II (31 de enero de 1561), pp. 426-427... Finalmente, en la p. 373, una excelente observación sobre Venecia (17 de septiembre de 1558) y sobre su política de la *bilancia*: los venecianos querían la paz “por temor a que el Victorioso saliera demasiado fortalecido”. Desde 1949, la única publicación importante —todavía en su momento inicial— es la concerniente a las *Acta Nuntiaturae Gallicae*, editadas por la Universidad Gregoriana y la Escuela Francesa de Roma. Hasta el momento han aparecido: *Correspondance des nonces en France*

Carpi et Ferreiro (1535-1540), ed. por J. Lestocquoy, 1961; *Girolamo Ragazzoni, évêque de Bergame, nonce en France. Correspondance de sa nonciature, 1583-1586*, editado por Pierre Blet, 1962.

PUBLICACIONES DE DOCUMENTOS AL MARGEN DE LA HISTORIA DIPLOMÁTICA: Las indicaciones precedentes ponen de manifiesto el enorme esfuerzo realizado en el plano de la historia diplomática. En otros planos, los resultados distan de ser brillantes. Apreciables en lo que se refiere a la historia política o a la biografía de los grandes personajes, apenas existen, por el contrario, en lo tocante a la vida económico-social y cultural, o a la historia de las técnicas. En este terreno, nada se ha hecho, prácticamente.

1º En cuanto a Portugal, debemos mencionar, sin embargo, la *Historia trágico-marítima*, de Bernardo Gomes de Brito, 1ª ed., Lisboa, 2 vols., 1735-1736, 2ª ed., 1904-1909, 12 vols. (B. N., uo A 18.199, 40), aunque interese, sobre todo, a los océanos Atlántico e Índico. Pero los océanos gobernaron la vida del mar interior.

2º En cuanto a España, la vieja y preciosa edición de la *Nueva Recopilación de las leyes*; la colección de las *Actas de las Cortes de Castilla. 1563-1623*. 39 vols., Madrid, 1861-1915, completadas, en lo referente al periodo anterior a 1563, por el tomo V de las *Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla*; la colección, que hemos utilizado poco, de los *Documentos inéditos para la historia de Aragón*; la preciosa colección de los *Libros raros o curiosos*, t. XIX, *Tres relaciones históricas* (Gibraltar, los Gelves, Alcazarquivir, 1540, 1560, 1578), Madrid 1889, en 16º, t. XVIII; *Cartas y avisos dirigidos a D. J. de Zúñiga, virrey de Nápoles en 1581*. Madrid, 1887, en 16º. Los dos volúmenes de cartas inéditas de Gachard, *Retraite et mort de Charles Quint au monastère de Yuste*, 2 vols., en 8º Bruselas 1854-1855, se refieren

casi a lo mismo que la cita anterior, así como la publicación, también de Gachard, de las *Lettres de Philippe II à ses filles les infantes Isabelle et Catherine, écrites pendant son voyage au Portugal, 1581-1583*, París, 1884, excelente material para abogar en favor del Rey Prudente.

He utilizado mucho dos publicaciones de historia regional: una relativa a Aragón, de Carlos Riba y García, *El Consejo Supremo de Aragón en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1914, publicación basada en el fondo español del Museo Británico, y los tomos II y III (los únicos que poseo) de la reedición por Darío de Areitio del clásico Fidel de Sagarminaga, *El gobierno y el régimen foral del señorío de Vizcaya*, t. II, 1577-1589, Bilbao, 1932, t. III, 1590-1596, Bilbao, 1934.

He utilizado igualmente la dispersa y amplia colección, no digamos que de documentos políticos y económicos, pero de indudable interés económico y político, de Larruga, *Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España*, 45 vols., en 4º, Madrid, 1745.

Las mejores contribuciones son, además:

a) La publicación, iniciada con motivo del IV centenario del nacimiento de Felipe II (1927), de una nueva colección de documentos inéditos consagrados a su reinado (el programa, como todos los programas, es difícil de cumplir y está destinado a no cumplirse, en *Boletín de la Comisión de Monumentos históricos y artísticos de la provincia de Valladolid*, I, 2 julio-septiembre de 1925). Bajo el título de *Archivo Histórico Español*, la colección se llama como la *CODOIN*. Se han publicado el tomo I, sobre el Concilio de Trento (1530-1552); el tomo II, sobre la Armada Invencible (1587-1589), XV+488 pp., 1929, ed. por G. P. Enrique Herrera Oria, *Consultas del Consejo de Estado*, 1930, ed. por Mariano Alcocer, pero nada he podido saber sobre los volúmenes anunciados: *Portugal; Expediciones a Levante*,

Lepanto, Moriscos, etcétera. Debemos a Jaime Salvá *La Orden de Malta y las acciones españolas contra los turcos y berberiscos en los siglos XVI y XVII*, 1944, 448, pp. en 4º (¿Se trata de la misma colección?)

b) Las *relaciones topográficas* (es decir, las investigaciones practicadas por orden de Felipe II en los pueblos de España; las circulares impresas que se deberían cumplir se enviaron en 1575 y 1578) se conservan —al menos lo que subsiste de ellas— en El Escorial. Se dice que estos preciosos documentos han desaparecido con motivo de la guerra civil. Existe un catálogo del padre agustino Miguélez, *Las relaciones histórico-geográficas de los pueblos de España hechas por orden de Felipe II*, Madrid, 1915, 100 pp. en 4º; una visión de conjunto, Ortega Rubio, *Relaciones topográficas de España. Lo más interesante de ellas escogido...*, Madrid, 1918, VIII-710 pp. Finalmente, según mis informes, dos publicaciones parciales sobre la diócesis de Cuenca y la provincia de Guadalajara: *Relaciones topográficas de España. Relaciones de pueblos que pertenecen hoy a la provincia de Guadalajara*, ed. por Juan Catalina García y Manuel Pérez Villamil, Madrid, 1905-1915, 7 vols. (ts. XLI a XLVII del *Memorial Histórico Español*). Este precioso documento se encuentra en la Biblioteca de la Sorbona, *Relaciones de pueblos de la diócesis de Cuenca, hechas por orden de Felipe II*, ed. por el P. J. Zarco Cuevas, Cuenca, 1925, 2 vols. Merecen señalarse las notables publicaciones de Carmelo Viñas y Ramón Paz, *Relaciones de los pueblos de España ordenadas por Felipe II: Provincia de Madrid*, 2 vol., 1949; *Provincia de Toledo*, 3 vol. 1951-1963; Noël Salomon, *La campagne de Nouvelle Castille à la fin du XVI^e Siècle d'après les Relaciones topográficas*, 1964, resume la cuestión.

3º Para lo referente al norte de África, señalaremos la vasta *Collection des Sources inédites de l'histoire du Maroc*, orientada

hacia el Atlántico o que apenas alcanza hasta el año 1550; sobre los presidios españoles de las costas del Mediterráneo, la publicación ya citada de La Primaudaie se detiene en 1564; la publicación de los archivos del Consulado francés de Túnez, por Pierre Granchamp, *La France en Tunisie à la fin du XVI^e siècle, 1582-1600*, Túnez, 1920, es la más importante de las contribuciones norafricanas a la historia del Mediterráneo; el tomo VI (1551-1575) de la *Histoire d'Oran*, del general Didier, Orán, 1929, no se puede utilizar sino por los que ya conocen las fuentes publicadas por el autor.

4º De la enorme masa de las publicaciones sobre Italia, citaremos: Marco Formentini, *Rivista storica della dominazioni spagnola sul ducato di Milano colla pubblicazione di 500 e più documenti ufficiali inediti*, Milán, 1872, 84 pp., en 8º; Vladimir Lamansky, *Secrets d'État de Venise, documents extraits notices et études*, San Petersburgo, 1884, 834 + 96 + 64 pp., en 8º, es un relato de un interés excepcional; igualmente sobre Nápoles el volumen de documentos diversos del tomo IX del *Archivio storico italiano*, Florencia, 1846, 686 pp., en 8º. Los documentos de historia social son bastante raros para destacar la publicación de Nino Cortese, *Feudi e Feudatari napoletani della prima metà del Cinquecento* (según documentos de Simancas), Nápoles, 1931, XXIV + 238 pp., en 8º. Se deben tomar en cuenta múltiples publicaciones relativas a Sicilia: *Corrispondenza particolare di Carlo d'Aragona, Presidente del Regno, con Filippo II* (Doc. per servire alla storia di Sicilia, 1ª Serie, II), ed. por S. V. Bozzo y G. Salvo Cozzo, 1879, e *ibid.*, 4ª Serie IV, *Le fortificazioni di Palermo nel secolo XVI. Relazione delle cose di Sicilia fatta da D. Ferdinando Gonzaga all'imperatore Carlo V* (1546), 1896.

5º En Francia, el gran resumen de M. Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, París, 1837, 6 vols.,

continúa siendo un excelente útil de trabajo.

6º Sobre los documentos balcánicos, egipcios, sirios y turcos (también hay textos turcos, una bibliografía y revistas turcas), no me ha sido posible reunir más que unos cuantos títulos. N. Iorga, *Ospiti Romeni in Venezia, 1570-1610*, en 8º, Bucarest, 1932, hubiera hecho mejor publicando los documentos que tenía a mano que presentándolos en forma de un resumen que mutila las cartas utilizadas.

7º He consultado con gran provecho las magníficas colecciones de los viajes de Hakluyt, *The principal navigations, voyages, traffiques and discoveries of the English Nation*, 3 vols., en 4º, 204, 808 pp., Londres, 1598, 1599 y 1600 (mis citas se refieren a esta edición), y de John Harris, *Navigantium atque itinerantium bibliotheca*, 2 vols., en fo., XVI + 1056 pp., Londres, 1745.

8º Las grandes publicaciones de documentos económicos relativos al siglo XVI se refieren, sobre todo, a los países del norte Amberes y Augsburgo. Sobre Amberes, hemos sacado partido de las discutibles pero preciosas publicaciones de Denucé. Sobre Augsburgo, hemos seguido las publicaciones relativas a los Fugger. Las más interesantes para nuestro objeto, acerca de comienzos de siglo, son las obras de Aloys Schulte, *Die Fugger in Rom*, 2 vols., en 8º, Leipzig, 1904, Weitnauer, *Venetianischer Handel der Fugger*, 1931. Johannes Kleinpaul, *Die Fuggerzeitungen 1568-1605*, Leipzig, 1921 (publicación mala, según dicen los expertos). Sobre el origen y significación de estos documentos de la Biblioteca Nacional de Viena, v. M. A. H. Fitzler, *Die Entstehung der sogenannten Fuggerzeitungen in der Wiener Nationalbibliothek*, Viena, Rohrer, 1937, 81 pp., en 8º; sobre el valor económico de estas gacetas de los Fugger, Kemper, *Die wirtschaftliche Berichterstattung in den sogenannten Fuggerzeitungen*, Múnich, 1936. Existe una traducción inglesa,

Fugger Newa-letters 1568-1605, 2 vols., Londres, 1924 y 1926, el t. 1 editado por Victor von Klarwill y Paulinè de Chary, el II por L. S. R. Byrne.

9º Señalemos, por último, la importante contribución a nuestro conocimiento de las realidades económicas del siglo XVI, contribución internacional, aunque la puesta en obra sea francesa y se inscriba en el activo del Centre de Recherches historiques de la VI Sección de la Escuela Práctica de Estudios Superiores, 54 rue de Varenne, París, VII. Cito, sin clasificar por orden de mérito: Fernand Braudel y Ruggiero Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne, 1547-1611*. 1951 (trabajo en curso que será completado y prologado por Maurice Carmona; Huguette y Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique de 1504 à 1650*, 12 vols., 1955-1960; Alberto Tenenti, *Naufrages, corsaires et assurances maritimes a Venise d'après les notaires Catti et Spinelli, 1502-1609*; Renée Doehaerd, *Études anversoises*, 3 vols., 1962; M. Baulant, *Lettres de négociants marseillais, les frères Hermitte (1570-1612)*, 1953; José Gentil da Silva, *Lettres marchandes des Rodrigues d'Evora et Veiga (1595-1607)*, 1956; Ugo Tucci, *Lettres d'un marchand vénitien, Andrea Berengo, 1553-1556*, 1957; José Gentil da Silva, *Lettres de Lisbonne, 1563-1578*, 1959; Valentín Vázquez de Prada, *Lettres marchandes d'Anvers*, 4 vols., 1960; Domenico Gioffrè, *Gênes et les foires de change*, 1960; Corrado Marciani, *Lettres de change au foires de Lanciano*, 1962; Felipe Ruiz Martín, *Lettres marchandes échangées entre Florence et Medina del Campo*, 1965; Édouard Baratier, *La démographie provençale du XIII^e siècle*, 1961; Léopold Chatenay, *Vie de Charles Esprinckard, Rochelais, et journal de ses voyages au XVI^e siècle*, 1957; Xavier A. Flores, *Le "Peso político de todo el mundo" d'Anthony Shirley*, 1963.

Quiero añadir a estos libros la obra monumental de

Modesto Ulloa, historiador cubano, *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Roma, 1963.

B. OBRAS ESENCIALES

1º PARA LA ORIENTACIÓN GENERAL DEL LIBRO: OBRAS DE BASE Y CONTROL. Encabezando esta enumeración, citaremos con toda justicia las obras de Henri Pirenne, *Les Villes du Moyen Age; Mahomet et Charlemagne*. Las páginas en que más me he detenido son las de Vidal de la Blache, consagradas al Mediterráneo, en sus *Principes de Géographie humaine*, ed. de E. de Martonne, 1922.

Sobre el conjunto del Mediterráneo, me he apoyado considerablemente, como punto de partida, en la obra clásica de Alfred Philippson, *Das Mittelmeergebiet*, que, por una serie de circunstancias, he leído y releído en la edición de 1904, Leipzig, en 8º, 266 pp. (existe una 4ª edición publicada en 1922). Considero este libro como una obra maestra de precisión documental.

Debo también mucho al libro muy bien documentado de Charles Parain, *La Méditerranée: les hommes et leurs travaux*, París, 1936, en 8º, 225 pp., y a la obra monumental de Maximilien Sorre, *Les fondements de la géographie humaine*, París, 4 vols., 1943-1952, y la *Vue générale de la Méditerranée*, de André Siegfried, 1943.

2º HISTORIA Y MEDIO HUMANO. En apoyo de esta *historia apegada al suelo* o, mejor dicho, al medio, al *ambiente* de los hombres, se inscribe la obra completa de Victor Bérard, la del helenista, el viajero y el diplomático; la obra completa de Alfred Jardé, tan atenta a la geografía real; la obra desperdigada en artículos de Jules Sion.

Y me remito, sobre todo, a la obra entera de Émile-Félix Gautier, que la crítica actual ataca en sus detalles, cuando el problema consiste, tal vez, en continuar el impulso general. En esta obra, me interesa destacar, especialmente, *Siècles obscurs du Moghreb, 1927* (que, en su última forma, se ha convertido en *Le passé de l'Afrique du Nord*), *Moeurs et Coutumes des Musulmans*, y la breve y sencilla profesión de fe que es *Le cadre géographique de l'histoire en Algérie. Histoire et Historiens de l'Algérie, 1931*, pp. 17-35. Citaré también el largo artículo —muy notable, por cierto— de Alfred Hettner, *Der Islam un die orientalischer Kultur. G. Z.*, 1932, al cual he tenido que recurrir con insistencia, así como a toda la escuela geográfica alemana (v. la bibliografía en el cómodo manual de Hugo Hassinger, *Geographische Grundlagen der Geschichte*. Br. 1931).

3º HISTORIA DE LAS ESTRUCTURAS. Como aún no se ha publicado nada en este inmenso campo de la *historia estructural*, he tenido que arriesgarme y construir por mis propios medios; no obstante, he podido apoyarme en algunas obras sólidas de precursores, tales como el trabajo, a la sazón inédito, de Pietro Sardella, *Nouvelles et Spéculations à Venise, 1948* (según los *Diarii* de Sanudo), obra cuyo manuscrito y cuyas pruebas tuve ocasión de leer; en la gran obra póstuma de Julius Beloch, *Bevölkerungsgeschichte Italiens, 3 vols.*, en el monumental estudio de los precios en España, de Earl J. Hamilton, *American treasure and the price revolution in Spain, 1501-1550, 1934*; en el nuevo estudio de Frederic C. Lane, *Venetian ships and shipbuilders of the Reinassance*. Baltimore, 1934, traducción francesa, 1965; en la siempre utilísima obra de Richard Ehrenberg, *Das Zeitalter der Fugger*, Jena, 1922, 2 vols., en 8º, de la que A. E. Sayous dice demasiadas cosas malas para que podamos hacerle caso; en el reciente libro de Ernst Schäfer, *Der Könige spanische oberste Indienrat*, t. I, 1936; en las investigaciones de los *Annales* consagradas a las noblezas; en la tesis monumental de Marcel

Bataillon, *Érasme et l'Espagne*, París, 1937 [ed. en español del Fondo de Cultura Económica, México, 1950]; en los clásicos trabajos de Ernst Schäfer, *Beiträge zur Geschichte des spanischen Protestantismus*, 3 vols., 1902; de Benedetto Croce, *La Spagna nella vita italiana durante la Rinascenza*, Bari, 1922; de Ludwig Pfandl, *Geschichte der spanischen Literatur in ihrer Blütezeit*, 1929; y, finalmente, en la obra de Émile Mâle, *Art religieux après le Concile de Trente*, 1932.

Sobre las relaciones entre estructura y coyuntura sigue siendo esencial para una introducción al debate: Ernest Labrousse, *La crise de l'économie française à la fin de l'Ancien Régime et au début de la Révolution*, 1944.

4º SOBRE LA HISTORIA DE LOS ACONTECIMIENTOS, disponemos de multitud de obras que se completan, se entrecruzan y se sustituyen. Los mejores estudios biográficos recientemente publicados son, sin duda alguna, el de O. de Törne, *Don Juan d'Autriche*, 2 vols., Helsingfors, 1915 y 1928, de rica y fascinante documentación y, además, impecablemente escrito, y el de Van der Essen, *Alexandre Farnèse, 1545-1592*, 1933 y ss.; los mejores estudios de acontecimientos, el de Charles Monchicourt, *L'expédition espagnole de 1560 contre l'île de Yerba*, París, 1913, y el de Félix Hartlaub, *Don Juan d'Autriche und die Schlacht bei Lepanto*, Berlín, 1940, 186 pp., en 8º; los mejores relatos, las obras clásicas de Lucien Romier, *Les origines politiques des guerres de religion*, 1913, 2 vols., *La conjuration d'Amboise*, 1923; *Catholiques et huguenots à la Cour de Charles IX*, 1924; *Le royaume de Catherine de Médicis*, 2 vols., 1925; *La Liga de Lepanto*, del P. L. Serrano, 2 vols., en 8º, 1918-1919, y el trabajo siempre útil de Martin Philippon, *Ein Ministerium unter Philipp II, Kardinal Granvella am spanischen Hofe*, Berlín, 1895.

Citemos también, como fuentes inagotables de documentos,

los voluminosos libros, eruditos y sólidos (aunque no muy amplios de horizonte), de Pastor, *Geschichte der Päpste*. Salvo el t. X (que citamos en la edición alemana), todas nuestras citas se refieren a la traducción francesa de esta obra.

5º MANUALES, OBRAS DE REFERENCIA Y LIBROS DE CONJUNTO SOBRE EL MEDITERRÁNEO. Todos los manuales u obras corrientes que he utilizado, los de Fueter, Plathoff, C. Lozzi, Barbagallo, Kulischer, Doren, Georg Mentz, Stählin, Luzzatto, Segre, Zinkeisen, Hammer, Lavisce, Ballesteros, Aguado Bleye, Altamira, R. Konetzke (*Geschichte des spanischen und portugiesischen Volkes*, t. VIII, de la *Große Weltgeschichte*, Leipzig, 1941, 429 pp., gr. en 8º), Damião Peres, Mercier, Charles-André Julien, Henri Pirenne, *Bibliographie et Histoire de Belgique*), Henri Hauser (*Les Sources... y Prépondérance espagnole*), Trevelyan, Hans Delbrück (*Geschichte der Kriegskunst*, clara, pero aventurada, y *Weltgeschichte*, t. III, 1926, en 8º, 676 pp.), el t. III de la *Die Neue Propyläen Weltgeschichte*, ed. por Willy Andreas, Berlín, 1942, en 4º, 646 pp., el libro de Karl Brandi (*Deutsche Geschichte im Zeitalter der Reformation und Gegenreformation*, 2ª ed.), la obra de W. Sombart (*Der Moderne Kapitalismus*, y, en la edición de 1940, *Vom Menschen*) y la de Farinelli (*Viajes por España...*), son libros sobre los que creo inútil insistir. La única historia general innovadora y que he leído con placer es: J. Vicens Vives, *Historia social y económica de España y América*, particularmente el t. III, 1957.

6º SOBRE LA HISTORIA GENERAL DEL MEDITERRÁNEO.

1. Karl Rathlef, *Die Welthistorische Bedeutung der Meere, insbesond, des Mittelmeers*, Dórpatt, 1858.

2. Conde Eduardo Wilczek, *Das Mittelmeer, seine Stellung in der Weltgeschichte und seine historische Rolle im Seewesen*, Viena, 1895. Muy influido por el pensamiento del almirante Mahan.

3. Helmolt, *Weltgeschichte*, 4, *Die Randländer des*

Mittelmeers, 1900.

4. Giuseppe de Luigi, *Il Mediterraneo nella politica europea*, Nápoles, 1926, en 8º, 506 pp.

5. Pietro Silva, *Il Mediterraneo dall'unità di Roma, all'unità d'Italia*. 2 vols., Milán, 1927, reed. en Milán en 1942, 2 vols., gr. en 8º, 530, 697 pp., con un título superpuesto: “*all'impero italiano*”, sustituyendo al de “*all'unità d'Italia*”.

6. Paul Herre, *Weltgeschichte am Mittelmeer*, Leipzig, 1930, 455 pp., en 8º, con notables ilustraciones, excelente texto de un historiador de la política, especialista en el siglo XVI.

7. Ulrich von Hassel, *Das Drama des Mittelmeers*, Berlín, 1940, 176 pp., en 16º, desarrolla un tema inicial brillante, el de la aventura de Pirro; trata, en resumen, de explicar el mar por la historia de su gran posición central, pero no cumple lo que promete. Es, en su conjunto, un libro farragoso, mediocre y plagado de errores.

8. Philipp Hildebrandt, *Der Kampf ums Mittelmeer*, Stuttgart, 1940, XIV + 517 pp., en 8º, con malísimos mapas: es la obra de un periodista (corresponsal de la *K. Zeitung* en Roma), ágil, a veces erróneo y a menudo brillante.

9. Emil Ludwig, *La Méditerranée, destinées d'une mer*, trad. del alemán, ed. de la Maison Française de Nueva York, 1943, 2 vols., 345-346 pp., en 16; libro decepcionante y ampuloso, con algunas páginas admirables y muchas enormidades.

10. Felice Vince, *L'unità mediterranea*, 2ª ed., Milán, 1946; libro rápido y de insuficiente iluminación histórica.

C. LISTA ALFABÉTICA DE LOS LIBROS CITADOS

Accarias de Sérionne (Jacques), *La richesse de la Hollande*,

- Londres, 1778, 2 vols.
- Achard (Paul), *La vie extraordinaire des frères Barberousse, corsaires et rois d'Alger*, París, 1939.
- Acta Tomiciana epistolarum Sigismundi regis Poloniae*, Poznan (vol. 15: Wroclaw), 1852-1957, 15 vols.
- Actas de las Cortes de Castilla. 1563-1623*, Madrid, 1861-1915, 39 vols.
- Albani (Dina), *Indagine preventiva sulle recenti variazioni della linea di spiaggia delle coste italiane*, Roma, 1933.
- Albèri (Eugenio), *Relazioni degli ambasciatori veneti durante il secolo XVI*, Florencia, 1839-1863, 15 vol.
- Alberti (T.), *Viaggio a Costantinopoli*, p.p. A. Bacchi della Lega, Bologna, 1889.
- Albitreccia (L.), *La Corse dans l'Histoire*, Lyon-París, 1939.
- Alcocer y Martínez (Mariano), *Consultas del Consejo de Estado*, Colección "Archivo Histórico Español", Valladolid, 1930.
- Castillos y Fortalezas del antiguo Reino de Granada*, Tánger, 1941.
- Aleati (Giuseppe), *La popolazione di Pavia durante il dominio spagnolo*, Milán, 1957.
- Alemán (Mateo), *De la vida del picaro Guzmán de Alfarache*, Milán, 1615, 2 vols.
- Allen (W. E. D.), *Problems of Turkish Power in the Sixteenth Century*, Londres, 1963.
- Almanacco di economia di Toscana dell'anno 1791*, Florencia, 1791.
- Almeida (Fortunato de), *Historia de Portugal*, Coimbra, 1926-1929, 3 vols.
- Almeida d'Eça (Vincente), *Normas economicas na colonização portuguesa*, Lisboa, 1921.

- Amadei (Federigo), *Il Fioretto delle croniche di Mantova*, Mantua, 1741.
- Amari (Michele), *Storia dei Musulmani di Sicilia*, Florencia, 1864-1868, 3 vols.
- Ammann (Hektor), *Schaffhauser Wirtschaft im Mittelalter*, Thayngen, 1949.
- Ancel (J.), *Peuples et Nations des Balkans*, París, 1926.
- Andrada (F. de), *O primeiro cerco que os Turcos puzerão na fortaleza de Dio, nas partes de India*, Coimbra, 1589.
- Angelescu (I. N.), *Histoire économique des Roumains*, Ginebra, I, 1919.
- Anquez (Léonce), *Henri IV et l'Allemagne*, París, 1887.
- Aramon (G. d'), ver Chesneau (Jean).
- Arantegui y Sanz (José), *Apuntes históricos sobre la artillería española en los siglos XIV y XV*, Madrid, 1887.
- Arbos (Philippe), *L'Auvergne*, París, 1932.
- Arco y Fortuño (Ricardo del), *La idea del imperio en la política y la literatura españolas*, Madrid, 1944.
- Argenti (Philip P.), *Chios vincta; or, The occupation of Chios by the Turks (1566) and their administration of the island (1566-1912) described in contemporary reports and official despatches*, Cambridge, 1941.
- Armstrong (H. C.), *Grey Wolf. Mustafa Kemal: an intimate study of a dictator*, Londres, 1933; trad. franc.: *Mustapha Kémal*, París, 1933.
- Arqué (Paul), *Géographie des Pyrénées françaises*, París, 1943.
- Arrigo (A.), *Ricerche sul regime dei littorali nel Mediterraneo*, Roma, 1936.
- Arsандаux (H.), ver Rivet (P.) y Arsандаux (H.).
- Arvieux (Chevalier d'), *Mémoires du Chevalier d'Arvieux*, París,

1735, 6 vols.

Ashauer (H.) y Hollister (J. S.), *Ostpyrenäen und Balearen*, Berlín, 1934, colección “Beiträge zur Geologie der westlichen Mediterrangebiete”, núm. 11.

Aspetti e cause della decadenza economica veneziana nel secolo XVII, Venecia-Roma, 1961.

Assézat (J.), ver Du Fall (Noël).

Asso (Ignacio de), *Historia de la economía política de Aragón*, Zaragoza, 1798 (reed. de 1947).

Atkinson (G.), *Les nouveaux horizons de la Renaissance française*, París, 1935.

Atti del convegno per la conservazione e difesa delle laguna e della città di Venezia (Istituto Veneto), Venecia, 1960.

Aubenas (Roger), *Chartes de franchise et actes d'habitation*, Cannes, 1943.

Aubespine (Sébastien de l'), *Négociations... relatives au règne de François II*, ed. por L. Paris, París, 1841.

Aubigné (Théodore Agrippa d'), *Histoire Universelle*, ed. por la Société de l'Histoire de France por el barón Alphonse de Ruble, París, 1886-1897, 9 vols.

Aubin (G.) y Kunze (A.), *Leinenerzeugung und Leinenabsatz im östlichen Mitteldeutschland zur Zeit der Zunftkäufe. Ein Beitrag zur industriellen Kolonisation des deutschen Ostens*, Stuttgart, 1940.

Audisio (Gabriel), I: *Jeunesse de la Méditerranée*; II: *Le sel de la mer*, París, 1935-1936, 2 vols.

Aurigemma (S.), ver Bosio (Giacomo).

Auton (Jean d'), *Chroniques*, París, 1834-1835, 4 t. en 2 vols.

Auzanet (Jean), *La vie de Camôens*, París, 1942.

Avenel (Georges d'), *Histoire économique de la propriété, des*

- salaires, des denrées et de tous les prix en général depuis l'an 1200 jusqu'à l'an 1800*, Paris, 1894-1898, 4 vols.
- Avity (Pierre d'), ver Davity (Pierre).
- Azevedo (Lucio de), ver Lucio de Azevedo (J.).
- Babeau (Albert), *Les voyageurs en France depuis la Renaissance jusqu'à la Révolution*, Paris, 1885.
- Babelon (Ernest), *Les origines de la monnaie considérées au point de vue économique et historique*, Paris, 1897.
- Bacchi della Lega (A.), ver Alberti (T.).
- Badaloni (Nicola), *La filosofia di Giordano Bruno*, Florencia, 1955.
- Baehrel (René), *Une croissance: la Basse-Provence rurale (fin du XVI^e siècle-1789)*, Paris, 1961, 2 vol.
- Balandier (Georges), *Afrique ambiguë*, Paris, 1957.
- Balducci Pegolotti (Francesco), *Pratica della mercatura*, Lisboa, 1765-1766, 4 vols.
- Ballesteros y Beretta (A.), *Historia de España, y su influencia en la Historia Universal*, Barcelona, 1918-1940, 9 t. en 10 vols.
- Bandello (M.), *Novelle*, Londres, 1791-1793, 9 vols.
- Baratier (Édouard), *La démographie provençale du XIII^e au XVI^e siècle*, Paris, 1961.
- Barbagallo (Corrado), *Storia universale*, Turín, 1930, 5 vols.
- Bardon (Achille), *L'exploitation du bassin houiller d'Alais sous l'ancien régime*, Nimes, 1898.
- Barrau-Dihigo (L.), ver Joly (Barthélemy).
- Barros (J. de), *Da Asia*, Venecia, 1551.
- Bartoli (Daniele), *Degli uomini e de'fatti della Compagnia di Gesù*, Turín, 1847.
- Baruzi (Jean), *Problèmes d'histoire des religions*, Paris, 1935 (25

- de febrero de 1936).
- Baschiera (Luigi), ver Paruta (Andrea).
- Bataillon (Marcel), *Erasmus et l'Espagne*, París, 1937; ed. en español del FCE, México, 1950.
- Batiffol (Louis), *La vie intime d'une reine de France au XVII^e siècle*, París, 1931, 2 vols.
- Baudrillart (Mgr Alfred), *Philippe V et la cour de France*, París, 1890-1901, 4 vols.
- Bauer (Clemens), *Unternehmung und Unternehmungsformen im Spätmittelalter und in der beginnenden Neuzeit*, Jena, 1936.
- Baulant (Micheline), *Lettres de négociants marseillais; les frères Hermite (1570-1612)*, París, 1953.
- Baumann (Émile), *L'anneau d'or des grands Mystiques*, París, 1924.
- Beatis (A. de), *Die Reise des Kardinals Luigi d'Aragona durch Deutschland, die Niederlande, Frankreich und Oberitalien, 1517-1518*, ed. por L. Pastor, Friburgo-en-Brisgovia, 1905; trad., francesa por Madeleine Havard de La Montagne: *Voyage du Cardinal d'Aragon (1517-1518)*, París, 1913.
- Beaujour (barón Louis Auguste Frédéric de), *Tableau du Commerce de la Grèce, formé d'après une année moyenne depuis 1787 jusqu'en 1797*, París, 1800, 2 vols.
- Bechtel (Heinrich), *Wirtschaftsgeschichte Deutschlands. I: Von der Vorzeit bis zum Ende des Mittelalters; II: Vom Beginn des 16. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts*, Múnich, 1951-1952, 2 vols.
- Beiträge zur Geologie der westlichen Mediterrangebiete*, hrsg. im Auftrag der Gesellschaft der Wissenschaften zu Göttingen von Hans Stille, Berlín, 1927-1939, 19 vols.
- Belda y Pérez de Nueros (Fr.), *Felipe secundo*, Madrid, sin

- fecha (1927).
- Bellay (Martin et Guillaume du), ver Bourrilly (V.-L.) y Vindry (F.).
- Bellettini (Athos), *La popolazione di Bologna dal secolo XV all'unificazione italiana*, Bologna, 1961.
- Beloch (Karl Julius), *Bevölkerungsgeschichte Italiens*, Berlín, 1937-1961, 3 vols.
- Belon (Pierre), *Les observations de plusieurs singularitez et choses mémorables trouvées en Grèce, Asie, Judée, Egypte, Arabie et autres pays estranges*, París, 1553.
- Belw (G. von), *Über historische Periodisierungen mit besonderem Blick auf die Grenze zwischen Mittelalter und Neuzeit*, Berlín, 1925.
- Beltrami (Daniele), *Storia della popolazione di Venezia dalla fine del secolo XVI alla caduta della Repubblica*, Padua, 1954. *Forze di lavoro e proprietà fondiaria nelle campagne venete dei secoli XVII e XVIII*, Venecia, Roma, 1961.
- Benedetti (B.), *Intorno alle relazioni commerciali della Repubblica di Venezia e di Norimberga*, Venecia, 1864.
- Beneyto Pérez (Juan), *Los medios de cultura y la centralización bajo Felipe II*, Madrid, 1927.
- Benichou (Paul), *Romances judeo-espñoles de Marruecos*, Buenos Aires, 1946.
- Benjamín de Tudela, *Voyage du célèbre Benjamin, autour du monde, commencé l'an MCLXXIII*, trad., por Pierre Bergeron, La Haya, 1735.
- Bennassar (B.), *Valladolid au siècle d'or*, París, La Haya, 1967.
- Benndorf (Werner), *Das Mittelmeerbuch*, Leipzig, 1940.
- Benoit (Fernand), *La Provence et le Comtat-Venaissin*, París, 1949.
- Bérard (Victor), *La Turquie et l'hellénisme contemporain*, París,

1893.

Les navigations d'Ulysse; II: Pénélope et les Barons des îes, París, 1928.

Béraud-Villars (Jean), *L'Empire du Gaô. Un État soudanais aux XV^e et XVI^e siècles,* París, 1942.

Berchet (G.), *La Repubblica di Venezia e la Persia,* Turín, 1865.

Bercken (Erich von der), *Die Gemälde des Jacopo Tintoretto,* Múnich, 1942.

Bergier (Jean-François), *Les foires de Genève et l'économie internationale de la Renaissance,* París, 1963.

Bermúdez de Pedraza (Francisco), *Historia eclesiástica de Granada,* Granada, 1637.

Bernaldo de Quirós (C.), *Los reyes y la colonización interior de España desde el siglo XVI al XIX,* Madrid, 1929.

Bernard (Étienne), *Discours véritable de la réduction de la ville de Marseille,* París y Marsella, 1596.

Bernardo (L.), *Viaggio a Costantinopoli,* Venecia, 1887.

Bertoquy (P.), ver Deffontaine (Pierre), Jean-Brunhes-Delamarre (Mariel), Bertoquy (P.).

Bertrand (Louis), *Sainte Thérèse,* París, 1927.

Philippe II à l'Escorial, París, 1929.

Beutin (Ludwig), *Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen,* Neumünster, 1933.

Bianchini (Lodovico), *Della storia economico-civile di Sicilia,* Nápoles, 1841.

Della storia delle finanze del Regno di Napoli, Nápoles, 1839.

Biaudet (Henry), *Le Saint-Siège et la Suède durant la seconde moitié du XVI^e siècle,* París, 1906.

- Bibl (Viktor), *Der Tod des Don Carlos*, Viena y Leipzig, 1918.
Die Korrespondenz Maximilians II. Familienkorrespondenz,
 Viena, 1916-1921, 2 vols.
Maximilian II, der rätselhafte Kaiser, Hellerau bei Dresde,
 1929.
- Bihlmeyer (Karl) [vol. III: y Tüchle (Hermann)],
Kirchengeschichte. 11 a 13 ed., Paderborn, 1951-1956, 3
 vol.; trad. fr.: *Histoire de l'Église*, Mulhouse, 1962-1964, 3
 vol.
- Bilanci generali*, seria seconda, Venecia, 1912.
- Billioud (Joseph) y Collier (Jacques-Raymond), *Histoire du
 Commerce de Marseille*, t. III, París, 1951.
- Binet (R. P. Étienne), *Essay des merveilles de nature et des plus
 nobles artifices*, 13 ed., París, 1657.
- Birot (Pierre) y Dresch (Jean), *La Méditerranée et le Moyen
 Orient*, París, 1953-1956, 2 vol.
- Bisschop (Éric de), *Au delà des horizons lointains; I: Kaimiloa.
 D'Honolulu à Cannes par l'Australie et le Cap à bord d'une
 double pirogue polynésienne*, París, 1939.
- Blache (Jules), *L'Homme et la Montagne*, París, 1934.
- Blanchard (Raoul), *Géographie de l'Europe*, París, 1936.
- Blanchet (Léon), *Campanella*, París, 1920.
- Bloch (Marc), *Les caractères originaux de l'histoire rurale
 française*, París, 1931.
La Société féodale, París, 1940.
- Blok (P. J.), *Relazioni veneziane*, La Haya, 1909.
- Bodin (Jean), *Les six livres de la République*, París, 1583.
La Response de Jean Bodin à M. de Malestroict. 1568, ed.
 por Henri Hauser, París, 1932.
- Bog (I.), *Die bäuerliche Wirtschaft im Zeitalter des
 Dreissigjährigen Krieges. Die Bewegungsvorgänge in der*

Kriegswirtschaft nach den Quellen des Klosterverwalteramtes Heilsbronn, Coburgo, 1952.

Bonnaffé (Edmond), *Les Arts et les mœurs d'autrefois. Voyages et voyageurs de la Renaissance*, París, 1895.

Bono (Salvatore), *I corsari barbareschi*, Turín, 1964.

Boppe (Léon), *Journal et Correspondance de Gédoyn "le Turc", consul de France à Alep*, París, 1909.

Borderie (Bertrand de La), ver La Borderie (Bertrand de).

Borel (Jean), *Gênes sous Napoleón I^{er} (1805-1814)*, 2^a ed., París-Neuchâtel, 1929.

Borlandi (Franco), *Per la storia della popolazione della Corsica*, Milán, 1942.

Bory de Saint-Vincent (J. B.), *Guide du voyageur en Espagne*, París, 1823, 2 vols.

Bosio (Giacomo), *I cavalieri gerosolimitani a Tripoli negli anni 1530-1551*, ed. por S. Aurigemma, Intra, 1937.

Botero (Giovanni), *Relationi universali*, Brescia, 1599.

Bouché (Honoré), *La Chorographie ou description de Provence*, Aix-en-Provenza, 1664, 2 vols.

Boué (Ami), *La Turquie d'Europe*, París, 1840, 4 vols.

Boulenger (Jacques), ver Contreras (Alonso de).

Bourcart (Jacques), *Nouvelles observations sur la structure des Dinarides adriatiques*, Madrid, 1929.

Bourgeois (Émile), *Manuel historique de politique étrangère*, París, 1892-1926, 4 vols.

Bourget (Paul), *Sensations d'Italie*, París, 1891.

Bourgoing (barón Jean-François), *Nouveau voyage en Espagne*, París, 1788, 3 vols.

Bourrilly (V.-L.) y Busquet (R.). *Histoire de la Provence*, París, 1944.

- Bourrilly (V.-L.) y Vindry (E.), *Mémoires de Martin et Guillaume du Bellay*, ed. por la "Société de l'Histoire de France", París, 1908-1909, 4 vols.
- Bowles (William), *Introduction à l'histoire naturelle et à la géographie physique de l'Espagne*, trad. del español por el vizconde de Flavigny, París, 1776.
- Boxer (C. R.), *The great Ship from Amacon. Annals of Macao and the old Japan Trade. 1555-1640*, Lisboa, 1959.
- Bozzo (S. V.), *Corrispondenza particolare di Carlo di Aragona... con S. M. il re Filippo II* (Documenti per servire alla storia di Sicilia, 1ª série, vol. II), Palermo, 1879.
- Bradi (conde Joseph M. de), *Mémoire sur la Corse*, Orleáns, 1819.
- Bradi (Lorenzi de), *La Corse inconnue*, París, 1927.
- Bragadino (A.), ver Stefani (Fr.).
- Braganza Pereira (A. B. de), *Os Portugueses em Diu*, Basora, 1938.
- Brantôme (Pierre de Bourdeilles, abate y señor de), *œuvres complètes*, ed. Mérimée, París, 1858-1895, 13 vols.
- Bratianu (G.), *Études byzantines d'histoire économique et sociale*, París, 1938.
- Bratli (Charles), *Philippe II, roi d'Espagne. Étude sur sa vie et son caractère*, París, 1912.
- Braudel (Fernand), *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, París, 1949.
Capitalisme et civilisation matérielle, París, 1967.
- Braudel (F.) y Romano (R.), *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne. 1547-1611*, París, 1951.
- Bräunlich (Erich), *Zwei türkische Weltkarten aus dem Zeitalter der grossen Entdeckungen*, Leipzig, 1937.
- Brémond (Gal Éd.), *Yémen et Saoudia*, París, 1937.

- Berbères et Arabes*, París, 1942.
- Brémond d'Ars (Guy de), *Le père de Mme de Rambouillet, Jean de Vivonne, sa vie et ses ambassades près de Philippe II et à la cour de Rome*, París, 1884.
- Brésard (M.), *Les foires de Lyon aux XV^e et XVI^e siècles*, París, 1914.
- Bretholz (Berthold), *Lateinische Paläographie*, 2^a ed., Múnich, 1912.
- Brèves (François Savary, señor de), *Relation des voyages de... tant en Grèce, Terre Saincte et Aegypte, qu'aux royaumes de Tunis et Arger*, París, 1628.
- Brion (Marcel), *Laurent le Magnifique*, París, 1937.
Michel-Ange, París, 1939.
- Brockelmann (C.), *Geschichte der islamischen Völker und Staaten*, Múnich, 1939.
- Brosses (presidente Charles de), *Lettres familières écrites d'Italie en 1739 et 1740*, París, 1858, 2 vols.
- Brückner (A.), *Geschichte der russischen Literatur*, Leipzig, 1905, 2^a ed., 1909.
- Brulez (W.), *De Firma della Faille en de internationale handel van Vlaamse firma's in de 16^e eeuw*, Bruselas, 1959.
- Brun (A.), *Recherches historiques sur l'introduction du français dans les provinces du Midi*, París, 1923.
- Brunetti (Mario), ver Vitale (Eligio) y Brunetti (Mario).
- Brunhes (J.-B.), *Étude de géographie humaine. L'irrigation, ses conditions géographiques, ses modes et son organisation dans la péninsule Ibérique et l'Afrique du Nord*, París, 1902. Ver también Deffontaines (Pierre), Jean-Brunhes-Delamarre (Mariel), Bertoquy (P.).
- Brunner (O.), *Neue Wege der Sozialgeschichte. Vorträge und*

- Aufsätze*, Gotinga, 1955.
- Brunschvig (Robert), *La Berbérie orientale sous les Hafsides, des origines à la fin du XV^e siècle*, París, 1940, 2 vols.
- Bubnoff (Serge von), *Geologie von Europa*, Berlín, 1926-1930, 2 vols.
- Buchan (John), *Oliver Cromwell*, Londres, 1934.
- Bugnon (Didier), *Relation exacte concernant les caravanes ou cortège des marchands d'Asie*, Nancy, 1707.
- Bullón (Eloy), *Un colaborador de los Reyes Católicos: el doctor Palacios Rubios y sus obras*, Madrid, 1927.
- Burckhardt (J.), *Geschichte der Renaissance in Italien*, Stuttgart, 1867; 6^a ed., Esslingen, 1920.
- Busbec (barón Augier Ghislain de), *Lettres du Baron de Busbec*, ed. por el abate de Foy, París, 1748, 3 vols.
- Busch-Zantner (R.), *Agrarverfassung, Gesellschaft und Siedlung in Südosteuropa. Unter bes. Berücksichtigung der Türkenzeit*, Leipzig, 1938.
- Albanien. Neues Land im Imperium*, Leipzig, 1939.
- Busquet (Raoul), *Histoire de Marseille*, París, 1945.
- Ver también Bourrilly (V.-L.) y Busquet (R.).
- Cabié (Edmond), *Ambassade en Espagne de Jean Ebrard, seigneur de Saint-Sulpice, de 1562 à 1565*, Albi, 1903.
- Cabrera de Córdoba (L.), *Relaciones de las cosas sucedidas en la corte de España desde 1599 hasta 1614*, Madrid, 1857.
- Felipe segundo. Rey de España*, Madrid, 1876, 4 vols.
- Cagnetta (Franco), *Bandits d'Orgosolo*, trad. del italiano *Inchiesta su Orgosolo*, por Michel Turlotte, París, 1963.
- Calendar of State Papers. Colonial Series. East Indies. China and Japan*, Londres, 1862-1892, 5 vols.
- Calendar of State Papers and Manuscripts relating to English*

Affairs existing in the archives and collections of Venice and in other libraries of Northern Italy, Londres, 1864-1947, 38 vols.

Calvete de Estrella (Juan Christóval), *El felicissimo viaje del... Principe don Felipe*, Amberes, 1552.

Campana (C), *La vita del catholico... Filippo II*, Vicenza, 1605-1609, 3 vols.

Canaye (Philippe, *sieur de Fresne*), *Le voyage du Levant*, 1573, ed. por Henri Hauser, París, 1897.

Cano (Thomé), *Arte para fabricar... naos de guerra y merchante...*, Sevilla, 1611.

Capasso (B.), *Catalogo ragionato dell'Archivio municipale di Napoli*, Nápoles, 1876.

Capasso (C), *Paolo III*, Mesina, 1924, 2 vols.

Capmany y de Montpalau (A. de), *Memorias históricas sobre la Marina. Comercio y Artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, 1779-1792, 4 vols.

Cappèlletti (Giuseppe), *Storia della Repubblica di Venezia dal suo principio al suo fine*, Venecia, 1850-1855, 13 vols.

Caracciolo (Ferrante), *I commentarii delle guerre fatte co'Turchi da D. Giovanni d'Austria dopo che venne in Italia*, Florencia, 1581.

Carande (Ramón), *Carlos V y sus banqueros*, Madrid, 1949.

Carcopino (Jérôme), *Le Maroc antique*, París, 1943.

Cardauns (Ludwig), *Von Nizza bis Crépy. Europäische Politik in den Jahren 1534-1544*, Roma, 1923.

Carmoly (Éliacin), *La France israélite, galerie des hommes et des faits dignes de mémoire*, París-Leipzig, 1855.

Caro Baroja (Julio), *Los moriscos del Reino de Granada*, Madrid, 1957.

Los judíos en la España moderna y contemporánea, Madrid,

1961.

La sociedad criptojudía en la corte de Felipe IV (discurso de ingreso en la Academia de Historia), Madrid, 1963.

Carré (J. M.), ver Fromentin (Eugène).

Carrera Pujal (Jaime), *Historia política y económica de Cataluña*, Barcelona, 1946, 4 vols.

Carreras y Candi (Franceschi), *Geografía general de Catalunya*, Barcelona, sin fecha, 1913-1918, 6 vols.

Cartas y avisos dirigidos a D. J. de Zúñiga, virrey de Nápoles en 1581, Madrid, 1887, vol. XVIII de la Colección de libros españoles raros o curiosos.

Carus-Wilson (Eleanora), *Medieval Merchant Venturers*, Londres, 1954.

Casa (Giovanni della), ver Della Casa (Giovanni).

Casanova (abate S. B.), *Histoire de l'Église corse*, Ajaccio, 1931, 2 vols.

Cassou (Jean), *La vie de Philippe II*, París, 1929.

Les conquistadors, París, 1941.

Castaneda-Alcover (Vicente), ver Porcar (Moisé Juan).

Caster (Guilles), *Le commerce du pastel et de l'épicerie à Tolosa de 1450 environ à 1561*, Tolosa, 1962.

Castro (M. de), *Vida del soldado español Miguel de Castro*, Madrid-Buenos Aires, 1949.

Casti (Enrico), *L'Aquila degli Abruzzi ed il pontificato di Celestino V*, L'Aquila, 1894.

Cat (Édouard), *Mission bibliographique en Espagne*, París, 1891.

Catalina García (Juan) y Pérez Villamil (Manuel), *Relaciones topográficas de España. Relaciones de pueblos que pertenecen hoy a la provincia de Guadalajara*, Madrid, 1905-1915, 7 vols. (t. XLI a XLVII del "Memorial Histórico Español").

- Catherine de Médicis, ver La Ferrière (Conde Hector de).
- Cavaillés (Henri), *La rie pastorale et agricole dans les Pyrénées des Gaves, de l'Adour et des Nestes*, Burdeos, 1931.
- Caxa de Leruela (Miguel), *Restauración de la antigua abundancia de España*, Nápoles-Madrid, 1713.
- Cecchetti (B.), *Informazione di Giovanni dall'Olmo console veneto in Lisbona sul commercio dei Veneziani in Portogallo e sui mezzi per ristorarlo, 1584, 18 maggio, per nozze Thienesa, Schio, Venecia, 1869.*
- Celli (Angelo), *The History of Malaria in the Roman Campagna from ancient times*, Londres, 1933.
- Cellini (Benvenuto), *Vita di Benvenuto Cellini scritta da lui medesimo*, trad. francesa, París, 1922, 2 vol.
- Cervantes (Miguel de), *Novelas Ejemplares*, edit. por Francisco Rodríguez Marín, trad. francesa París, 1949.
- Chabod (Federico), *Per la storia religiosa dello stato di Milano*, Bologna, 1938.
- Champion (Maurice), *Les inondations en France depuis le VI^e siècle jusqu'à nos jours*, París, 1858-1864, 6 vols.
- Champion (Pierre), *Paris sous les derniers Valois, au temps des guerres de religion. Fin du règne de Henri II. Régence de Catherine de Médicis. Charles IX*, París, 1938.
- Chardin (Jean), *Journal du Voyage en Perse et autres lieux de l'Orient*, Ámsterdam, 1735, 4 vols.
- Charles IX, ver Douais (Célestin).
- Charles Quint, ver Lanz (Carl).
- Charles-Quint et son temps*, París, 1959. (Coloquios internacionales de la C.N.R.S., Ciencias humanas, París, 30 septiembre-3 octubre 1958.)
- Charliat (P. J.), *Trois siècles d'économie maritime française*,

París, 1931.

- Charrière (Ernest), *Negociations de la France dans le Levant*.
“Collection de documents inédits sur l’histoire de France”,
1^a serie, París, 1840-1860, 4 vols.
- Chastenet (Jacques), *Godoi, prince de la paix*, París, 1943.
- Chateaubriand (François-René de), *Itinéraire de Paris à Jérusalem*, París, 1831.
- Chatenay (Léopold), *Vie de Jacques Esprinhard, rochelais, et Journal de ses voyages au XVI^e siècle*, París, 1957.
- Chaunu (Pierre), *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles). Introduction méthodologique et indices d’activité*, París, 1960.
L’Amérique et les Amériques, París, 1964.
- Chaunu (Pierre et Huguette), *Séville et l’Atlantique de 1601 à 1650*, París, 1955-1960, 12 vols.
- Chavier (Antonio), *Fueros del reyno de Navarra*, Pamplona, 1686.
- Chesneau (Jean), *Le voyage de Monsieur d’Aramon ambassadeur pour le roy en Levant*, París, 1887.
- Chevalier (François), *La formation des grands domaines au Mexique. Terre et Société aux XVI^e-XVII^e siècles*, París, 1952.
- Cicogna, ver Tiepolo (Lorenzo).
- Cirillo (Bernardino), *Annali della città dell’Aquila*, Roma, 1570.
- Cochenhause (Friedrich von), *Die Verteidigung Mitteleuropas*, Jena, 1940.
- Cock (Henrique), *Relación del viaje hecho por Felipe II en 1585 a Zaragoza*, Madrid, 1876.
- Codogno (O.), *Nuovo itinerario delle Poste per tutto il mondo...*, Milán, 1608.

- Coindreau (Roger), *Les corsaires de Salé*, París, 1948.
- Colección de documentos inéditos para la historia de España* (CODOIN). Madrid, 1842-1896, 112 vol.
- Colette, *La naissance du jour*, París, 1942.
- Collier (Jacques-Raymond), ver Billioud (Joseph) y Collier (Jacques-Raymond).
- Colmenares (Diego de), *Historia de la insigne ciudad de Segovia*, 2ª ed., Madrid, 1640.
- Colonna (Marco Antonio), ver Voinovitch (L.).
- Comines (Philippe de), *Mémoires de Messire Philippe de Comines... où l'on trouve l'histoire des rois de France Louis XI et Charles VIII. Nouvelle éd. revue avec un recueil de traités, lettres, contrats et instructions... par messieurs Godefroy, augmentée par M. l'abbé Lenglet du Fresnay, Londres et París, 1747.*
- Conestaggio (Jerónimo), *Dell'unione del regno di Portogallo alla corona di Castiglia*, Génova, 1585.
- Congrès international des Sciences Historiques (XI^e)*, rapports, Estocolmo, 21-28 agosto 1960, Goteborg, Estocolmo, Upsala, Almqvist y Wiksell, 1960, 5 vols.
- Coniglio (G.), *Il Viceregno di Napoli nel secolo XVII*, Roma, 1955.
- Contarini (Giampietro), *Historia delle cose successe dal principio della guerra mossa da Selim ottomano a' Venetiani*, Venecia, 1572.
- Contreras (Alonso de), *Aventures du capitaine Alonso de Contreras (1582-1633)*, trad. y ed. por Jacques Boulenger, París, 1933.
- Coornaert (Emile), *Un centre industriel d'autrefois. La draperie-sayerterie d'Hondschoote (XIV^e-XVIII^e siècles)*, París, 1930.
- Les Français et le commerce international à Anvers, fin du*

- XV^e-XVI^e siècle, Paris, 1961, 2 vols.
- Corazzini (G. O.), ver Lapini (Agostino).
- Córdoba (L.), ver Cabrera de Córdoba (L.).
- Cornaro (L.), *Trattato di acque*, Padua, 1560.
- Corridore (F.), *Storia documentata della popolazione di Sardegna*, Turín, 1902.
- Corsano (A.), *Il pensiero di Giordano Bruno nel suo svolgimento storico*, Florencia, 1954.
- Corsini (O.), *Ragionamiento istorico sopra la Val di Chiana*, Florencia, 1742.
- Corte Real (J.), *Successo do segundo cerco de Diu*, Lisboa, 1574.
Córtés de los antiguos reinos de León y de Castilla, Madrid, 1861-1903, 8 vols.
- Cortese (Nino), *Feudi e feudatari napoletani della prima metà del Cinquecento*, Nápoles, 1931.
- Cossé-Brissac (Philippe de), ver *Sources inédites...*
- Costa (Joaquín), *Colectivismo agrario en España*, Madrid, 1898.
- Crescentio (Bartolomeo), *Nautica mediterranea*, Roma, 1607.
- Croce (Benedetto), *Storia del Regno di Napoli*, 3^a ed., Bari, 1944.
- Cunnac (J.), *Histoire de Pépieux des origines à la Révolution*, Tolosa, 1946.
- Cunningham (W.), *The Growth of English Industry and Commerce*, 5^a ed., Cambridge, 1910-1912, 3 vols.
- Cupis (C. de), *Le vicende dell'agricoltura e della pastorizia nell'agro romano e l'Annona di Roma*, Roma, 1911.
- Cuvelier (J.) et Jadin (J.), *L'ancien Congo d'après les archives romaines. 1518-1640*, Bruselas, 1954.
- Cvijić (Jovan), *La Péninsule balkanique*, Paris, 1918.
- Dall'Olmo, ver Cecchetti (B.).

- Da Mosto (Andrea), *L'archivio di Stato di Venezia*, Roma, 1937-1940, 2 vols.
- Dan (P.), *Histoire de Barbarie et de ses corsaires*, 2^a ed., París, 1649.
- Danvila (Manuel), *El poder civil en España*, Madrid, 1885.
- Dauzar (Albert), *Le village et le paysan de France*, París, 1941.
- Davis (James C.), *The Decline of the Venetian Nobility as a Ruling Class*, Baltimore, 1962.
- Davity (Pierre), *Les Etats, empires et principautés du monde*, París, 1617.
- Debien (Gabriel), *En Haut-Poitou, défricheurs au travail, XV^e-XVII^e siècles*. "Cahiers des Annales", París, 1952.
- Decker (H.), *Barockplastik in den Alpenländern*, Viena, 1943.
- Decrue de Stoutz (Francis), *Anne, duc de Montmorency, connétable et pair de France sous les rois Henri II, Francois II et Charles IX*, París, 1889.
- Deffontaines (Pierre), Jean-Brunhes-Delamarre (Mariel), Bertoquy (P.), *Problèmes de Géographie humaine*, París, 1939.
- Delbrück (Hans), *Geschichte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschichte*, Berlín, 1900-1920, 4 vols. *Weltgeschichte. Vorlesungen gehalten an der Universität Berlin 1896/1920*, Berlín, 1923-1928, 5 vols.
- Deledda (Grazia), *La via del male*, Roma, 1896. *Il Dio dei viventi*, Roma, 1922.
- De Leva (Giuseppe), *Storia documentata di Carlo V*, Venecia, 1863-1894, 5 vols. Ver también Paruta (P.).
- Della Casa (Giovanni), *Galateo*, Florencia, 1561.
- Della Rovere (Antonio), *La crisi monetaria siciliana (1531-1802)*, ed. por Carmelo Trasselli, Palermo, 1964.

- Della Torre (Raffaele), *Tractatus de cambiis*, Génova, 1641.
- Delmas de Grammont (Henri), ver Grammont (Henri Delmas de).
- De Luigi (Giuseppe), *Il Mediterraneo nella politica europea*, Nápoles, 1925.
- Delumeau (Jean), *Vie économique et sociale de Rome dans la seconde moitié du XVI^e siècle*, París, 1957-1959, 2 vols.
L'alun de Rome, XVI^e-XIX^e siècle, París, 1963.
- Denucé (J.), *L'Afrique au XVI^e siècle et le commerce anversois*, Amberes, 1937.
- Dermigny (L.), *La Chine et l'Occident. le commerce à Canton au XVIII^e siècle. 1719-1833*, París, 1964, 4 vols.
- Descamp (Paul), *Le Portugal. La vie sociale actuelle*, París, 1935.
- Desdevises du Dezert (Georges), *Don Carlos d'Aragon, prince de Viane, étude sur l'Espagne du Nord au XV^e siècle*, París, 1889.
- Desjardins (Abel), *Négociations diplomatiques de la France avec la Toscane*, "Collection de documents inédits sur l'histoire de France", París, 1859-1886, 6 vols.
- Despaux (Albert), *Les dévaluations monétaires dans l'histoire*, París, 1936.
- Despois (Jean), *La Tunisie orientale. Sahel et Basse Steppe*, París, 1940.
- Didier (general L.), *Histoire d'Oran. Période de 1501 à 1550*, Orán, 1927.
- Didier (L.), ver Mondoucet (C. de).
- Diehl (Charles) y Marçais (Georges), *Histoire du Moyen Age; III: Le Monde oriental*, París, 1936, en: *Histoire Général*, publ. bajo la dirección de Gustave Glotz.

- Dietz (A.), *Frankfurter Handelsgeschichte*, Fráncfort, 1910-1925, 4 vols.
- Di Giovanni (Giovanni), *L'ebraismo della Sicilia*, Palermo, 1748.
- Dieulafoy (Jane), *Isabelle la grande reine de Castille (1451-1504)*, París, 1920.
- Dion (Roger), *Histoire de la vigne et du vin en France des origines au XIX^e siècle*, París, 1959.
- Di Tocco (Vittorio), *Ideali d'indipendenza in Italia durante la preponderanza spagnuola*, Mesina, 1926.
- Doehaerd (Renée), *Etudes anversoises. Documents sur le commerce international à Anvers (1488-1514)*. París, 1962-1963, 3 vols.
- Doehaerd (Renée) et Kerremans (Charles), *Les relations commerciales entre Génes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises des XIII^e et XIV^e siècles*, Bruselas-Roma, 1941-1953, 3 vols.
- Döllinger (I. J. J. von), *Dokumente zur Geschichte Karls V., Philipps II. und ihrer Zeit. Aus spanischen Archiven*, Ratisbona, 1862.
- Domínguez Ortiz (Antonio), *La sociedad española en el siglo XVII*, t. I, Madrid, 1963.
- Donà (Leonardo), ver Vitale (Eligio) y Brunetti (Mario).
- Doren (Alfred), *Italienische Wirtschaftsgechichte*, t. I (único aparecido), Jena, 1934; trad. italiana de Gino Luzzatto con el título: *Storia economica dell'Italia nel medioevo*, Padua, 1936.
- Dorez (Léon), ver Maurand (Jérôme).
- Dorini (Umb.), *L'isola di Scio offerta a Cosimo de Medici*, Florencia, 1912.

- Dornic (François), *L'industrie textile dans le Maine et ses débouchés internationaux. 1650-1815*, Paris, 1955.
- Douais (Célestin), *Dépêches de M. de Fourquevaux, ambassadeur du roi Charles IX en Espagne. 1565-1572*, col. "Société d'Histoire diplomatique", Paris, 1896-1904, 3 vols.
Lettres de Charles IX à M. de Fourquevaux. 1566-1572, misma col., Paris, 1897.
- Dozy (Reinhart Pieter Anne), *Histoire des Musulmans d'Espagne jusqu'à la conquête de l'Andalousie par les Almoravides (711-1110)*, Leiden, 1861, 4 vol.
- Dragonetti de Torres (A.), *La lega di Lepanto nel carteggio diplomatico inedito di Don Luis de Torres*, Turín, 1931.
- Dresch (J.), ver Birot (P.) y Dresch (J.).
- Drouot (Henri), *Mayenne et la Bourgogne (1587-1596), contribution à l'histoire des provinces françaises pendant la Ligue*, Paris, 1937, 2 vols.
- Du Fail (Noël), *Oeuvres facétieuses*, ed. por J. Assézat, Paris, 1875, 2 vols.
- Dufayard (Charles), *Le connétable de Lesdiguières*, Paris, 1892.
- Du Gabre (Dominique), ver Vitalis (A.).
- Dumont (Jean), *Corps universel diplomatique du droit des gens, contenant un recueil des traitez d'alliance, de paix, de trêves... depuis le règne de Charlemagne jusqu'à présent*, Ámsterdam, 1726-1731, 8 vols.
- Duro (O.), ver Fernández Duro (Cesáreo).
- Du Vair (Guillaume), *Recueil des harangues et traictez*, Paris, 1606.
- Eberhardt (Isabelle), *Notes de Routes: Maroc, Algérie, Tunisie*, Paris, 1908.
- Ébrard (Jean), ver Cabié (Edmond).

- Eck (Otto), *Seeräuberei im Mittelmeer. Dunkle Blätter europätscher Geschichte*, Múnich, 1940; 2ª ed., 1943.
- Egidi (Pietro), *Emmanuele Filiberto, 1559-1580*, Turín, 1928.
- Ehrenberg (Richard), *Das Zeitalter der Fugger. Geldkapital und Creditverkehr im 16. Jahrhundert*, Fráncfort, 1896; 3ª ed., 1922, 2 vols.
- Einaudi (Luigi), ver Malestroict (*sieur de*).
- Eisenmann (Louis), ver Milioukov (P.), Seignobos (Charles) y Eisenmann (Louis).
- Élie de la Primaudaie (F.), *Documents inédits sur l'histoire de l'occupation espagnole en Afrique (1506-1574)*, Argel, 1875.
- Emmanuel (I. S.), *Histoire de l'industrie des tissus des Israélites de Salonique*, Lausana, 1935.
- Encyclopédie de l'Islam*, París-Leiden, 1913-1934, 4 vol., suppl., 1934.
- Epstein (F.), ver Staden (H. von).
- Eškenasi (Eli), ver Habanel (Aser) y Eškenasi (Eli).
- Espejo de Hinojosa (Cristóbal) y Paz y Espejo (Julián), *Las antiguas ferias de Medina del Campo*, Valladolid, 1912.
- Essad Bey (Mohammed), *Allah est grand!*, París, 1937.
- Essen (Léon van der), *Alexandre Farnése, prince de Parme. Gouverneur général des Pays-Bas. 1545-1592*. Bruselas, 1933-1934, 5 vols.
- Essen (Léon van der) y Louant (Armand), ver Frangipani (Ottavio Mirto).
- Estienne (C.), *La guide des chemins de France, revue et augmentée*, París, 1552.
- Estragin (Jean-Julien), *Études archéologiques, historiques et stadistiques sur Arlés*, Aix-en-Provenza, 1838.
- Eydoux (Henri-Paul), *L'homme et le Sahara*, París, 1943.

- Fagniez (Gustave), *L'économie sociale de la France sous Henri IV, 1589-1610*, Paris, 1897.
- Fail (Noël du), ver Du Fail (Noël).
- Falgairolle (Edmond), *Une expédition française à l'île de Madère en 1566*, Paris, 1895.
- Falke (Johannes), *Die Geschichte des deutschen Handels*, Leipzig, 1859-1860, 2 vols.
- Fanfani (Amintore), *Storia economica. Dalla crisi dell'Impero romano al principio del secolo XVIII*, 3^a ed., Milán, 1948.
- Fanfani (Pietro), *Saggi di un commento alla Cronica del Compagni*; I: *La descrizione di Firenze*. II: *I Priori*, Florencia, 1877.
- Febvre (Lucien), *Philippe II et la Franche-Comté, la crise de 1567, ses origines et ses conséquences*, Paris, 1911.
Le problème de l'incroyance au XVI^e siècle. La religion de Rabelais, Paris, 2^a ed., 1947.
Pour une Histoire à part entière, Paris, 1963.
- Febvre (Lucien) y Martin (Henri), *L'apparition du livre*, Paris, 1957.
- Féraud (Laurent-Charles), *Annales tripolitaines*, Paris, 1927.
- Fernández (Jesús), ver García Fernández (Jesús).
- Fernández Duro (Césareo), *Armada española desde la unión de Castilla y de Aragón*, Madrid, 1895-1903, 9 vols.
- Filippini (A. P.), *Istoria di Corsica*, 2^a ed., Pisa, 1827-1831, 5 vols.
- Fisher (Godfrey), *Barbary Legend. War, Trade, and Piracy in North Africa, 1415-1830*, Oxford, 1957.
- Flachat (Jean-Claude), *Observations sur le commerce et sur les arts d'une partie de l'Europe, de l'Asie, de l'Afrique et des Indes Orientales*, Lyon, 1766, 2 vols.

- Flores (Xavier A.), *Le "Peso político de todo el mundo" d'Anthony Sherley ou un aventurier anglais au service de l'Espagne*, París, 1963.
- Floristán Samanes (Alfredo), *La Ribera tudelana de Navarra*, Zaragoza, 1951.
- Foglietta (Uberto), *De sacro foedere in Selimum*, Génova, 1587.
- Fordham (Herbert), *Les guides routiers. Itinéraires et cartes routières de l'Europa*, Lille, 1926.
Les routes de France, París, 1929.
- Formentini (Marco), *La Dominazione spagnuola in Lombardia*, Milán, 1881.
- Forneron (Henri), *Histoire de Philippe II*, París, 1881-1882, 4 vols.
- Forster (William), ver Sanderson (John).
- Forti (U.), *Storia della tecnica italiana*, Florencia, 1940.
- Foscarini (J.), ver Stefani (Fr.).
- Fossombroni (V.), *Memorie idraulico-storiche sopra la Val di Chiana*, Florencia, 1789.
- Foucault (Michel), *L'histoire de la folie à l'âge classique*, París, 1961.
- Fouqueray (P. H.), *Histoire de la Compagnie de Jésus en France des origines à la suppression (1528-1752)*, París, 1910-1925, 5 vols.
- Fourastié (Jean), *Prix de vente et prix de revient*, 13 serie, París, sin fecha (1964).
- Foy (abate de), ver Busbec (barón Augier Ghislain de).
- Franc (Julien), *La colonisation de la Mitidja*, París, 1928.
- Francois (Michel), *Albisse del Bene, surintendant des finances françaises en Italie, 1551 à 1556*, "Bibliothèque de l'École des Chartes", París, 1933.

Correspondance du cardinal François de Tournon, 1521-1562, París, 1946.

Le cardinal François de Tournon, homme d'État, diplomate, mécène et humaniste, 1489-1562, "Bibliothèque des Écoles françaises d'Athènes et de Rome", París, 1951, fasc. 173.

Frangipani (Ottavio Mirto), *Correspondance d'Ottavio Mirto Frangipani, premier nonce de Flandre (1596-1606)*, I, Roma, 1924, ed. por L. van der Essen; II-III (1-2), ed. por Armand Louant, 1932 y 1942.

Franklin (Alfred), *Dictionnaire historique des arts, métiers et professions exercés dans Paris depuis le XIII^e siècle*, París, 1906.
La vie privée d'autrefois: arts et métiers, modes, moeurs, usages des Parisiens du XII^e au XVIII^e siècle, París, 1887-1902, 27 vols.; XIII: *Le café, le thé, le chocolat*, 1893; XV y XVI: *Les magasins de nouveautés*, 1894-1895.

Franz (G.), *Der Dreissigjährige Krieg und das deutsche Volk. Untersuchungen zur Bevölkerungs- und Agrargeschichte*, Jena, 1940.

Fremerey (Gustav), *Guicciardinis finanzpolitische Anschauungen*, Stuttgart, 1931.

Freyre (Gilberto), *Introdução à história da sociedade patriarcal no Brasil*; I: *Casa grande y senzala*, Río de Janeiro, 5^a ed., 1946, 2 vols.; II: *Sobrados e mucambos*. Río de Janeiro, 2^a ed., 1951, 3 vols.

Friaroro (Rafaele), ver Nobili (Giacinto).

Fried (Ferdinand), *Wandlungen der Weltwirtschaft*, Múnich, 1950; trad. al francés de la 1^a ed., con el título *Wende der Weltwirtschaft*, Leipzig, 1939: *Le tournant de l'économie mondiale*, París, 1942.

Friederici (Georg), *Der Charakter der Entdeckung und Eroberung Amerikas durch die Europäer*, Stuttgart, 1925-

1936, 3 vols.

Frobenius (Leo), *Histoire de la civilisation africaine*, trad. del alemán por el Dr. H. Back y D. Ermont, París, 1936.

Frödin (J.), *Zentraleuropas Alpwirtschaft*, Oslo, 1940-1941, 2 vols.

Fromentin (Eugène), *Voyage en Egypte (1869)*, ed. por J. M. Carré, París, 1935.

Fuchs (R.), *Der Bancho Publico Nürnberg*, Berlín, 1955.

Fuentes Martiáñez (M.), *Despoblación y repoblación de España (1482-1920)*, Madrid, 1929.

Fueter (Eduard), *Geschichte des europäischen Staatensystems von 1492-1559*, Múnich, 1919.

Fugger, ver Klarwill (V. von).

Gabre (Dominique du), ver Vitalis (A.).

Gachard (L. P.), *Correspondance de Philippe II sur les affaires des Pays-Bas (jusqu'en 1577)*, Bruselas, 1848-1879, 5 vols.

Retraite et mort de Charles Quint au monastère de Yuste, Bruselas, 1854-1855, 3 vols.

Don Carlos et Philippe II. Bruselas, 1863, 2 vols.

Correspondance de Marguerite d'Autriche avec Philippe II (1559-1565), Bruselas, 1867-1881, 3 vols.

Lettres de Philippe II à ses filles, les infantes Isabelle et Catherine, écrites pendant son voyage au Portugal, 1581-1583, París, 1884.

Gachard (L. P.) et Piot (Ch.), *Collection des voyages des souverains des Pays-Bas*, Bruselas, 1876-1882, 4 vols.

Gaffarel (P.), *Histoire du Brésil français au XVI^e siècle*, París, 1878.

Galanti (G. M.), *Descrizione geografica e politica delle Due Sicilie*, Naples, 1788, 4 t. en 2 vols.

Gallardo y Víctor (Manuel), *Memoria escrita sobre el rescate de*

- Cervantes, Cádiz, 1896.
- Galluzzi (R.), *Istoria del granducato di Toscana sotto il governo della casa Medici*, Florencia, 1781, 5 vols.
- Gamir Sandoval (A.), *Organización de la defensa de la costa del Reino de Granada desde su reconquista hasta finales del siglo XVI*, Granada, 1947.
- Gandilhon (René), *Politique économique de Louis XI*, París, 1941.
- Ganier (Germaine), *La politique du connétable Anne de Montmorency*, El Havre, sin fecha (1957).
- Ganivet García (Ángel), *Obras completas; I: Granada la Bella. Idearium español*, Madrid, 1943.
- García (Juan), ver Catalina García (Juan) y Pérez Villamil (Manuel).
- García de Quevedo y Concellón (Eloy), *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538*, Burgos, 1905.
- García Fernández (Jesús), *Aspectos del paisaje agrario de Castilla la vieja*, Valladolid, 1963.
- García Mercadal (G.), *Viajes de extrangeros [sic] por España y Portugal: I: Viaje del noble bohemio León de Rosmithal de Blatina por España y Portugal hecho del año 1465 a 1467*, Madrid, 1952.
- García y García (Luis), *Una embajada de los Reyes Católicos a Egipto*, Valladolid, 1947.
- Gassot (Jacques), *Le discours du voyage de Venise à Constantinople*, París, 1606.
- Gautier (Dr. Armand), *L'alimentation et les régimes chez l'homme sain et chez le malade*, París, 1904.
- Gautier (Émile-Félix), *L'islamisation de l'Afrique du Nord. Les siècles obscurs du Maghreb*, París, 1927.
- Un siècle de colonisation*, París, 1930.

- Moeurs et coutumes des Musulmans*, París, 1931.
- Genséric, roi des Vandals*, París, 1932.
- Le passé de l'Afrique du Nord*, París, 1937.
- Gautier (Théophile), *Voyage en Espagne*, París, ed. de 1845 a 1879.
- Constantinople*, París, 1853.
- Gavy de Mendonça (Agostinho), *Historia do famoso cerco que o xafire pos a fortaleza de Mazagão no año de 1562*, Lisboa, 1607.
- Gédoyn “le Turc”, ver Boppe (Léon).
- Gelzer (H.), *Geistliches und Weltliches aus dem türkisch-griechischen Orient*, Leipzig, 1900.
- Gentil da Silva (J.), *Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607*, París, 1956.
- Géographie Universelle*, pub. bajo la dirección de P. Vidal de La Blache y L. Gallois, París, 1927, XV t. en 23 vols.
- George (P.), *La région du Bas-Rhône, étude de géographie régionale*, París, 1935.
- Gerlach (R.), *Dalmatinisches Tagebuch*, Darmstadt, 1940.
- Gerometta (B.), *I forestieri a Venezia*, Venecia, 1858.
- Gévay (Anton von), *Urkunden und Aktenstücke zur Geschichte der Verhältnisse zwischen Österreich. Ungarn und der Pforte im 16. und 17. Jahrhundert*, Viena, 1840-1842, 9 vols.
- Giannone (Pietro), *Istoria civile del Regno di Napoli*, La Haya, 1753, 4 vols.
- Gillet (Louis), *Dante*, París, 1941.
- Gioffrè (Domenico), *Genova e Madera nel 1º decennio del secolo XVI*, in “*Study Colombian*”. t. III, Génova, 1951.
- Gènes et les foires de change: de Lyon à Besançon*, París, 1960.

- Girard (Albert), *La rivalité commerciale et maritime entre Séville et Cadix jusqu'à la fin du XVIII^e siècle*, Paris, 1932.
- Giraud (Paul), *Les origines de l'Empire français nord-africain*, Marsella, 1937.
- Giustiniani (Girolamo), *La description et l'histoire de l'île de Scios*, 1506 (¿por 1606?).
- Glamann (K.), *Dutch-Asiatic Trade. 1620-1740*, La Haya, 1958.
- Goldschmidt (L.), *Universalgeschichte des Handelsrechts*, Stuttgart, 1891.
- Goleta. Warhafftige eygentliche Beschreibung wie der Türck die... Vestung Goleta... belägert...*, Núremberg, 1574.
- Gollut (L.), *I es Mémoires historiques de la république séquanoise*, Dole, 1592.
- Gomes de Brito (Bernardo), *Historia tragico-maritima*, Lisboa, 2^a ed., 1904-1909, 2 t. en 3 vols.
- Gómez Moreno (Manuel), ver Hurtado de Mendoza (Diego).
- Gondola (Francesco), ver Voinovitch (L.).
- González (Tomás), *Censo de la población de las provincias y partidos de la Corona de Castilla en el siglo XVI*, Madrid, 1829.
- González Palencia (Ángel), *Gonzalo Pérez secretario de Felipe II*, Madrid, 1946, 2 vol.
- Gooss (Roderich), *Die Siebenbürger Sachsen in der Planung deutscher Sudostpolitik. Von der Eiwanderung bis zum Ende des Thronstreites zwischen König Ferdinand I. und König Johann Zápolya (1538)*, Viena, 1940.
- Gosselin (E.-H.), *Documents authentiques et inédites pour servir à l'histoire de la marine normande et du commerce rouennais pendant les XVI^e et XVII^e siècles*, Ruán, 1876.

- Götz (Wilhelm), *Historische Geographie. Beispiele und Grundlinien*, Leipzig, 1904.
- Goubert (Pierre), *Beauvais et le Beauvaisis de 1600 à 1730*, París, 1960, 2 vols.
- Gounon-Loubens (J.), *Essais sur l'administration de la Castille au XVI^e siècle*, París, 1860.
- Gourou (Pierre), *La Terre et l'homme en Extrême-Orient*, París, 1940.
- Gothein (A.), *Geniza*.
- Grammont (Henri Delmas de), *Relations entre la France et la Régence d'Alger au XVII^e siècle*, Alger, 1879-1885, 4 vols.
- Grandchamp (Pierre), *La France en Tunisie à la fin du XVI^e siècle (1582-1600)*, Túnez, 1920.
- Granvella (cardenal), *Papiers d'État du cardinal Granvelle*, publ. bajo la dirección de Ch. Weiss, "Collection de documents inédits sur l'histoire de France", París, 1841-1852, 9 vols.
Correspondance du cardinal Granvelle. 1566-1586, ed. por Edmond Poulet y Charles Piot, Bruselas, 1877-1896, 12 vols.
- Grataroli (G.), *De regimine iter agentium, vel equitum, tel peditum, vel mari vel curru seu rheda*, Basilea, 1561.
- Graziani (A.), *Economisti del Cinque e Seicento*, Bari, 1913.
- Grekov (B.), y Iakoubovski (A.), *La Horde d'Or*, trad. del ruso por François Thuret, París, 1939.
- Grenard (Fernand), *Grandeur et décadence de l'Asie*, París, 1939.
- Grevin (Emmanuel), *Yerba, l'île heureuse, et le Sud Tunisien*, París, 1937.
- Griziotti Kretschmann (Jenny), *Il problema del trend secolare*

- nelle fluttuazioni dei prezzi*, Turín, 1935.
- Gröber (G.), *Grundriß der romanischen Philologie*, Estrasburgo, 1888-1902, 3 vols.; 2ª ed., vol. I: 1904-1906.
- Grottanelli (Lorenzo), *La Maremma toscana: studi storici ed economici*, Siena, 1873-1876, 2 vol.
- Grousset (René), *L'empire des steppes*, París, 1939.
- Gsell (S.), Marçais (G.), Yver (G.), *Histoire d'Algérie*, París, 1927.
- Guardia (G. M.), ver Pérez (Antonio).
- Guarnieri (Giuseppe Gino), *Un'audace impresa marittima di Ferdinando dei Medici, con documenti e glossario indo-caraibico*, Pisa, 1928.
- Cavalieri di Santo Stefano. Contributo alla storia della marina militare italiana. 1562-1859*, Pisa, 1928.
- Guéneau (Louis), *L'organisation du travail à Nevers aux XVII^e et XVIII^e siècles (1660-1790)*, París, 1919.
- Guevara (A. de), *Épistres dorées, morales et familières*, trad. del español al francés por el señor de Guterry, Lyon, 1558-1560.
- Guglielmotti (Alberto), *La guerra dei pirati e la marina pontificia dal 1500 al 1560*, Florencia, 1876, 2 vol.
- Guicciardini (Francesco), *La historia d'Italia*, Venecia, 1568.
- Diario del viaggio in Spagna*, Florencia, 1932.
- Guijo (G. M. de), *Diario de Gregorio Martín de Guijo. 1648-1664*, ed. por M. R. de Terreros, México, 1953.
- Guillaume de Vaudoncourt (Frédéric François), *Memoirs of the Ionian Islands*, Londres, 1816.
- Guillon (Pierre), *Les trépieds du Ptoion*, París, 1943.
- Günther (A.), *Die Alpenländische Gesellschaft als sozialer und politischer, wirtschaftlicher und kultureller Lebenskreis*, Jena,

1930.

- Ha Cohen (Joseph), *Emek Habakha, la Vallée des Pleurs. Chronique des souffrances d'Israël dans sa dispersion jusqu'à 1575 y Contion de la Vallée des Pleurs*, ed. por Julien Sée, París, 1881.
- Haebler (Konrad), *Die wirtschaftliche Blute Spaniens im 16. Jahrhundert und ihr Verfall*, Berlín, 1888.
Geschichte Spaniens unter den Habsburgern, t. I (único aparecido); *Geschichte Spaniens unter der Regierung Karls I. (V.)*, Gotha, 1907.
- Haedo (P. Diego de), *Topografía e historia general de Argel y Epítome de los Reyes de Argel*, Valladolid, 1612, 1 vol.
- Hagedorn (B.), *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert*, Berlín, 1914.
- Hahn (W.), *Die Verpflegung Konstantinopels durch staatliche Zwangswirtschaft. nach türkischen Urkunden aus dem 16. Jahrhundert*, Stuttgart, 1926.
- Hakluyt (R.), *The principal navigations, voyages, traffiques and discoveries of the English nation*, Londres, 1599-1600, 3 vols.
- Halperin Donghi (Tulio), *Un conflicto nacional: Moriscos y Cristianos viejos en Valencia*, Buenos Aires, 1955.
- Halphen (E.), ver Henri IV.
- Hamilton (Earl J.), *El florecimiento del capitalismo y otros ensayos de historia económica*, Madrid, 1948.
American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650, Cambridge, Mass., 1934.
- Hammen y León (Lorenzo Vander), ver Vander Hammen y León (Lorenzo).
- Hammer-Purgstall (J. von), *Histoire de l'Empire ottoman depuis son origine jusqu'à nos jours*, trad. del alemán por J. J.

- Hellert, París, 1835-1848, 18 vols.
- Häpke (Rudolf), *Niederländische Akten und Urkunden zur Geschichte der Hanse und zur deutschen Seegeschichte*, t. I (único aparecido): 1531 -1557, Múnich y Leipzig, 1913.
- Harris (John), *Navigantium atque itinerantium bibliotheca, or a complet collection of voyages and travels*, Londres, 1705, 2 vols.
- Hartlaub (F.), *Don Juan d' Austria und die Schlacht bei Lepanto*, Berlín, 1940.
- Hassel (U. von), *Das Drama des Mittelmeers*, Berlín, 1940.
- Hauser (Henri), *La preponderance espagnole (1559-1560)*. 2ª ed., París, 1940.
Ver también Bodin (Jean).
- Hauser (Henri) y Renaudet (Augustin), *Les débuts de l'âge moderne, la Renaissance et la Réforme*. 3ª ed., 1946, t. VIII de l'*Histoire générale*, publ. bajo la dirección de Louis Halphen y Philippe Sagnac.
- Hayward (F.), *Histoire de la Maison de Savoie*, París, 1941-1943, 2 vols.
- Heckscher (E. F.), *Der Merkantilismus*, Jena, 1932, 2 vol.; trad. esp. *La época mercantilista*. México, 1943.
- Heeringa (K.), *Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen Handel*, La Haya, 1910-1917, 2 vol.
- Heers (Jacques), *Gênes au xv^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, París, 1961.
- Hefele (Charles-Joseph), *Le cardinal Ximénès et l'église d'Espagne à la fin du xvi^e et au début du xvii^e siècle*, trad. del alemán por el abate A. Sisson y el abate A. Crampon, París, Lyon, 1856.
- Hefele (Charles-Joseph) y Hergen Roether (cardenal J.), *Histoire des Conciles d'après des documents originaux*, trad. al

- francés por Dom H. Leclercq y continuado hasta nuestros días; t. IX: primera parte, *Concile de Trente* por P. Richard, París, 1930.
- Hefele (Hermann), *Geschichte und Gestalt. Sechs Essays*, Leipzig, 1940.
- Helwig (Werner), *Braconniers de la mer en Grèce*, trad. del alemán: *Raubfischer in Hellas*, por Maurice Rémon, Leipzig, 1942.
- Hennig (Richard), *Terrae incognitae. Eine Zusammenstellung und kritische Bewertung der wichtigsten vorcolumbischen Entdeckungsreisen an Hand der darüber vorliegenden Originalberichte*, Leyde, 1936-1939, 4 vols.; 2ª ed.: 1944-1956, 4 vols.
- Henri IV, *Lettres inédites à M. de Sillery, ambassadeur à Rome, du 1.^{er} avril au 27 juin 1601*. ed. por Eugène Halphen, París 1866.
Lettres inédites à M. de Villiers, ambassadeur à Venise, ed. por Eugène Halphen, París, 1885-1887, 3 vol.
Lettres au comte de La Rochepot, ambassadeur en Espagne (1600-1601), ed. por P. Laffleur de Kermaingant, París, 1889.
- Hentzner (Paul), *Itinerarium Germaniae, Galliae, Italiae*, Núremberg, 1612.
- Herder (Johann Gottfried von), *Ideen zur Geschichte der Menschheit*, Riga y Leipzig, 1784-1791, 4 vols.; trad. al francés: *Philosophie de l'histoire de l'humanité*, por Emile Tandel, París, 1874, 3 vols.
- Hering (Ernest), *Die Fugger*, Leipzig, 1940.
- Héritier (Jean), *Catherine de Médicis*, París, 1940.
- Herre (Paul), *Europäische Politik im cyprischen Krieg (1570-1573), mit Vorgeschichte und Vorverhandlungen*, Leipzig,

1902.

Papsttum und Papstwahl im Zeitalter Philipps II., Leipzig, 1907.

Weltgeschichte am Mittelmeer, Leipzig, 1930.

Herrera (Gabriel Alonso de), *Libro de Agricultura*, Alcalá, 1539, ed. de 1598.

Herrera Oria (Enrique), *La Armada Invencible*, colección “Archivo Histórico Español”, Madrid, 1929.

Herrera y Tordesillas (Antonio de), *Primera (tercera) parte de la Historia general del mundo*, Madrid, 1601-1612, 3 vols.

Heyd (W.), *Histoire du Commerce du Levant au Moyen Age*, trad. y publ. por Furcy-Raynaud, Leipzig, 1885-1886, 2 vols.

Hiltebrandt (Philipp), *Der Kampf ums Mittelmeer*, Stuttgart, 1940.

Hinojosa (Ricardo de), *Los despachos de la diplomacia pontificia en España*, Madrid, 1896.

Hirth (Friedrich C. A. J.), *Chinesische Studien*, t. I (único aparecido), Múnich, 1890.

Hispanic studies in honour of J. González Llubera, ed. por Frank Pierce, Oxford, 1959.

Histoire et Historiens de l'Algérie, París, 1931.

Historiadores de Indias, colección dirigida por Manuel Serrano y Sanz, Madrid, 1909, 2 vols.; II: “Guerra de Quito”, de Pedro de Cieza de León; “Jornada de Managua y Dorado”, de Toribio de Ortiguera; “Descripción del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile”, de Fr. Reginaldo de Lizárraga, en Nueva Biblioteca de autores españoles, dirigida por Marcelino Menéndez y Pelayo, vols. XIV y XV.

Höffner (Joseph), *Wirtschaftsethik und Monopole im 15. und 16. Jahrhundert*, Jena, 1941.

- Holland (Henry), *Travels in the Ionian Isles, Albania, Thessaly, Macedonia, etc., during the years 1812 and 1813*, Londres, 1815.
- Holleaux (Maurice), *Rome, la Grèce et les monarchies hellénistiques au III^e siècle av. J.-C. (273-205)*, París, 1921.
- Hollister (J. S.), ver Ashauer (H.) y Hollister (J. S.).
Hommage à Lucien Febvre. Éventail de l'histoire vivante, París, 1953, 2 vols.
- Hopf (Carl), ver Musachi (Giovanni).
- Hoszowski (St.), *Les prix à Léopolis (XVI^e-XVII^e siècles)*, trad. del polaco, París, 1954.
- Howe (Sonia E.), *Les grands navigateurs à la recherche des épics*, trad. del inglés por el general Fillonneau, París, 1939.
- Howe (W.), *The Mining guild of New Spain and its Tribunal General, 1770-1821*, Cambridge, 1949.
- Hugo (Victor), *William Shakespeare*, París, 1882.
- Hürlimann (Martin), *Griechenland mit Rhodos und Zypern*, Zúrich, 1938.
- Hurtado de Mendoza (Diego), *De la guerra de Granada, comentarios*, ed. por Manuel Gómez Moreno, Madrid, 1948.
- Huvelin (P.), *Essai historique sur le droit des marchés et des foires*, París, 1897.
- Huxley (Aldous), *Tour du monde d'un sceptique*, trad. del inglés por Fernande Dauriac, París, 1932.
- Iakoubowski (A.), ver Grekov (B.) e Iakoubowski (A.).
- Ibn Iyâs, *Journal d'un bourgeois du Caire. Histoire des Mamlouks*, trad. y notas de Gaston Wiet, París, 1955-1960, 2 vols.
- Ibn Verga (Salomon), *Liber Schevet Jehuda*, ed. por M.

- Wiener, Hannover, 1855-1856, 2 vols.
- Illescas (Gonzalo de), *Historia pontifical y católica*, Salamanca, 1573.
- Imbart de la Tour (Pierre), *Les origines de la Réforme*. 2ª ed., Melun, 1944-1945, 2 vols.
- Imbert (Gaston-Paul), *Des mouvements de longue durée Kondratieff*, Aix-en-Provenza, 1959.
- Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval*, Madrid, 1946.
- Instructions Nautiques du service hydrographique de la Marine Française*, principalmente las notas 357, 360 y 368, París, 1932 y 1934.
- Iorga (N.), *Geschichte des osmanischen Reiches*, Gotha, 1908-1913, 5 vols.
Points de vue sur l'histoire du commerce de l'Orient au moyen âge, París, 1924.
Ospiti romeni in Venezia, Bucarest, 1932.
- Jacobeit (Wolfgang), *Schafhaltung und Schäfer in Zentraleuropa bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts*, Berlín, 1961.
- Jadin (J.), ver Cuvelier (J.) y Jadin (J.).
- Jäger (Fritz), *Afrika*. 3ª ed., Leipzig, 1928.
- Jal (A.), *Glossaire nautique*, París, 1848.
- Janaček (J.), *Histoire du Commerce de Prague avant la bataille de la Montagne Blanche* (en checo), Praga, 1955.
- Janssen (Johannes), *Geschichte des deutschen Volkes, seit dem Ausgang des Mittelalters*, Friburgo-en-Brisgovia, 1878-1894, 8 vols.
- Jardé (Auguste), *Les céréales dans l'Antiquité; I: La production*. "Bibliothèque des Écoles françaises d'Athènes et de Rome", París, 1925.
- Jean-Bunhes-Delamarre (Mariel), ver Deffontaines (Pierre),

- Jean-Brunhes-Delamarre (Mariel) y Bertoquy (P.).
- Jelavich (C. y B.), *The Balkans in Transition; essays on the development of Balkan life and politics since the eighteenth century*, ed. por C. y B. Jelavich, Berkeley, 1963.
- Jireček (Constantin), *Die Romanen in den Städten Dalmatiens während des Mittelalters*, Viena, 1901-1904, 3 vols.
- Joly (Barthélemy), *Voyage en Espagne. 1601-1604*, ed. por L. Barrau-Dihigo, París, 1909.
- Joly (Henry), *La Corse française au XVI^e siècle*, Lyon, 1942.
- Jones (W. H. S.), *Malaria, a Neglected Factor in the History of Greece and Rome*, Cambridge, 1907.
- Jonge (Johannes Cornelis de), *Nederland en Venetie*, La Haya, 1852.
- Juchereau de Saint-Denys (Antoine), *Histoire de l'empire ottoman depuis 1792 jusqu'en 1844*, París, 1844, 4 vols.
- Julien (Charles-André), *Histoire de l'Afrique du Nord*, París, 1931.
- Jurien de la Gravière (vicealmirante J. B. E.), *Les chevaliers de Malte et la marine de Philippe II*, París, 1887, 2 vols.
- Justinian (Jérosme), ver Giustiniani (Girolamo).
- Kellenbenz (Hermann), *Sephardim an der unteren Elbe. Ihre wirtschaftliche und politische Bedeutung vom Ende des 16. bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts*, Wiesbaden, 1958.
- Kerhuel (Marie), *Les mouvements de longue durée des prix*, Rennes, 1935.
- Kermaingant (P. Laffleur de), ver Henri IV; ver también Laffleur de Kermaingant (Pierre-Paul).
- Kernkamp (J. H.), *De handel op den vijand. 1572-1609*, Utrecht, 1931-1934, 2 vols.
- Kerremans (Charles), ver Doehaerd (Renée) y Kerremans

(Charles).

Kirchner (Walther), *The Rise of the Baltic Question*, Newark, 1954.

Klarwill (Victor von), *The Fugger News-Letters*, Londres, 1924-1926, 2 vols.

Klaveren (Jacob van), *Europäische Wirtschaftsgeschichte Spaniens im 16. und 17. Jahrhundert*, Stuttgart, 1960.

Klein (Julius), *The Mesta; A Study in Spanish Economic History, 1273-1836*, Cambridge, 1920.

Koch (Matthias), *Quellen zur Geschichte des Kaisers Maximilian II.*, Leipzig, 1857-1861, 2 vols.

Konetzke (R.), *Geschichte des spanischen und portugiesischen Volkes*, Leipzig, 1939.

Kretschmann (Jenny), ver Griziotti Kretschmann (Jenny).

Kretschmayr (H.), *Geschichte von Venedig*, Gotha y Stuttgart, 1905-1934, 3 vol.

Kroker (E.), *Handelgeschichte der Stadt Leipzig*, Leipzig, 1925.

Kronn und Aussbunde aller Wegeweiser, Colonia, 1597 (anónimo).

Kulischer (Josef), *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit*, Múnich, 1928-1929, 2 vol.; reimpresión, 1958.

Kunze (A.), ver Aubin (G.) y Kunze (A.).

Laborde (Cte. Alexandre-Louis de), *Itinéraire descriptif de l'Espagne*, París, 1827-1830, 6 vol.

La Borderie (Bertrand de), *Le Discours du voyage de Constatinople*, Lyon, 1542.

La Boullaye Le Gouz (François), *Les voyages et observations du sieur de La Boullaye le Gouz où sont décrites les religions, gouvernements et situations des États et royaumes d'Italie*,

Grèce, Natolie, Syrie, Palestine, Karaménie, Kaldée, Assyrie, Grand Mogol, Bijapour, Indes orientales des Portugais, Arabie, Égypte, Hollande, Grande-Bretagne, Irlande, Dannemark, Pologne, isles et autres lieux d'Europe, Asie et Afrique..., París, 1653.

La Bruyère (René), *Le drame du Pacifique*, París, 1943.

La Civiltà veneziana del Rinascimento, Fondazione Giorgio Cini, Venecia, 1958.

Lacoste (L.), *Mise en valeur de l'Algérie. La colonisation maritime en Algérie*, París, 1931.

La Ferrière-Percy (conde Héctor de), *Lettres de Catherine de Médicis (1533-1587)*. "Collection de Documents inédits sur l'Histoire de France", París, 1880-1909, 10 vols., Index, París, 1943, 1 vol.

Laffleur de Kermaingant (Pierre-Paul), *Mission de Jean de Thumery, sieur de Boissise (1598-1602)*, París, 1886.
Ver también Henri IV.

La Jonquière (Vte. A. de), *Histoire de l'empire ottoman depuis les origines jusqu'à nos jours*, París, 1914, 2 vols., en *Histoire Universelle* de Victor Duruy.

La Lauzière (J. F. Noble de), ver Noble de la Lauzière.

Lamansky (Vladimir), *Secrets d'État de Venise, documents, extraits, notices et études*, San Petersburgo, 1884.

La Marmora (Alberto Ferrero de), *Voyage en Sardaigne on description statistique, physique et politique de cette île*, 2^a ed., París y Turín, 1839-1857, 4 vols.

Landry (Adolphe), *Traité de démographie*, París, 1945.

Lane (Frederic C.), *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore, 1934, *Andrea Barbarigo, Merchant of Venice, 1418-1449*, Baltimore, 1944.

Lanz (Karl), *Correspondenz des Kaisers Karl V. Aus dem kgl.*

- Archiv und der "Bibliothèque de Bourgogne" zu Brüssel*, Leipzig, 1844-1846, 3 vols.
- Lanza del Vasto, *La baronne de Carins*, París, 1946.
- Lapeyre (Henri), *Une famille de marchands, les Ruiz: contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne au temps de Philippe II*, París, 1955.
- Géographie de l'Espagne morisque*, París, 1960.
- Lapini (Agostino), *Diario fiorentino di Agostino Lapini dal 252 al 1596*, ed. por G. O. Corazzini, Florencia, 1900.
- La Primaudaie, ver Élie de la Primaudaie (F.).
- La Roncière (Charles de), *Histoire de la marine française*, París, 1899-1932, 6 vols.
- Larruga (Eugenio), *Memorias políticas y económicas sobre los frutos, comercio, fábricas y minas de España*, Madrid, 1745-1792, 45 vols.
- La Torre y Badillo (M.), *Representación de los autos sacramentales en el periodo de su mayor florecimiento*, Madrid, 1912.
- Lattes (E.), *La libertà delle banche a Venezia*, Milán, 1869.
- Laval (François Pyrard de), ver Pyrard de Laval (François).
- Lavedan (Pierre), *Histoire de l'Art*, París, 1949-1950, 2 vols.
- Lavissee (Ernest), *Histoire de France depuis les origines jusqu'à la révolution*, París, 1903-1911, 9 t. en 18 vols.
- Lebel (Roland), *Le Maroc et les écrivains anglais aux XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles*, París, 1927.
- Leca (Philippe), *Guide bleu de la Corse*, París, 1935.
- Leclercq (Dom H.), ver Hefele (Charles-Joseph) y Hergen Roether (cardenal J.).
- Leclercq (Jules), *De Mogador à Biskra; Maroc et Algérie*, París, 1881.

- Le Danois (Édouard), *L'Atlantique, histoire et vie d'un océan*, Paris, 1938.
- Lefaiivre (Albert), *Les Magyars pendant la domination ottomane en Hongrie, 1526-1722*, Paris, 1902.
- Lefebvre (Georges), *La grande Peur de 1789*, Paris, sin fecha (1957).
- Lefebvre (Th.), *Les modes de vie dans les Pyrénées atlantiques*, Paris, 1933.
- Lefebvre des Noëttes (comandante), *L'attelage. Le Cheval de selle à travers les âges. Contribution à l'histoire de l'esclavage*, Paris, 1931.
- Lefevre-Pontalis (Germain), ver Selve (Odet de).
- Le Glay (Dr. André), *Négociations diplomatiques entre la France et l'Autriche durant les trente premières années du XVII^e siècle*, "Collection de documents inédits sur l'histoire de France", Paris, 1845, 2 vols.
- Le Lannou (Maurice), *Pâtres et paysans de la Sardaigne*, Paris, 1941.
- Lenglet du Fresnay (abate), ver Comines (Ph. de).
- León el Africano, *De l'Afrique, contenant la description de ce pays et la navigation des anciens capitaines portugais aux Indes Orientales et Occidentales*, trad. de Jean Temporal, Paris, 1830, 4 vols.
- Le Roy (Loys), *De l'excellence du gouvernement royal avec exhortation aux François de persévérer en iceluy*, Paris, 1575.
- Le Roy Ladurie (Emmanuel), *Les paysans de Languedoc*, Paris, 1966, 2 vols.
- Leti (Gregorio), *Vita del Catolico re Filippo II monarca delle Spagne*, Coligny, 1679, 2 vols., trad. al francés por J.-C. de Chevières con el título: *La vie de Philippe II, roi d'Espagne*, Ámsterdam, 1734.

- Lescarbot (Marc), *Histoire de la Nouvelle France*, París, 1611.
- Levi (Carlo), *Le Christ s'est arrêté à Éboli*, trad. del italiano por Jeanne Modigliani, París, 1948.
- L'Herba (G. da), *Itinerario delle poste per diverse parti del mondo*, Venecia, 1564.
- L'Hermite de Soliers (Jean-Baptiste, llamado Tristán), *La Toscane françoise*, París, 1661.
- Lilley (S.), *Men, Machines and History; a short history of tools and machines in relation to social progress*, Londres, 1948.
- Lisičar (V.), *Lopud. Historički i savremeni prikaz*, Dubrovnik, 1931.
- Livet (Roger), *Habitat rural et structures agraires en Basse Provence*, Gap, 1962.
- Livi (Giovanni), *La Corsica e Cosimo de' Medici*, Florencia-Roma, 1885.
- Livi (R.), *La schiavitù domestica nei tempi di mezzo e nei moderni*, Padua, 1928.
- Lizárraga (Fr. Reginaldo de), ver *Historiadores de Indias*.
- Lonchay (Henri) y Cuvelier (Joseph), *Correspondance de la cour d'Espagne sur les affaires des Pays-Bas, 1598-1621*, Bruselas, 1923.
- Longlée (Pierre de Ségusson de), *Dépêches diplomatiques de M. de Longlée, résident de France en Espagne, 1581-1590*, ed. por A. Mousset, París, 1912.
- Lopez (Roberto S.), *Studi sull'economia genovese nel medio evo*, Turín, 1936.
- Lortz (Joseph), *Die Reformation in Deutschland*, 2ª ed., Friburgo-en-Brisgovia, 1941, 2 vol.
- Los Españoles pintados por sí mismos* (obra colectiva), Madrid, 1843.

- Lot (Ferdinand), *Les invasions barbares et le peuplement de l'Europe, introduction à l'intelligence des derniers traités de paix*, Paris, 1937.
- Louant (Armand), ver Frangipani (Ottavio Mirto).
- Loyal Serviteur, *La très joyeuse et très plaisante Histoire composée par le Loyal Serviteur des faits, gestes, triomphes du bon chevalier Bayart*, ed. por J. C. Buchon, col. "Le Panthéon littéraire", Paris, 1836.
- Lozach (J.), *Le delta du Nil, étude de géographie humaine*, El Cairo, 1935.
- Lubimenko (Inna), *Les relations commerciaux et politiques de l'Angleterre avec la Russie avant Pierre le Grand*, Paris, 1933.
- Luccari (G.), *Annali di Rausa*, Venecia, 1605.
- Lucchesi (E.), *I monaci benedettini vallombrosani in Lombardia*, Florencia, 1938.
- Lucio de Azevedo (J.), *Historia dos Christãos novos portugueses*, Lisboa, 1921.
- Luetić (J.), *O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII. stoljeću*, Dubrovnik. 1959.
- Lusignano (Stefano), *Chorografia et breve historia universale dell'isola de Cipro*, Bolonia, 1573; trad. al francés, Paris, 1580.
- Luzac (Élie de), ver Accarias de Sérionne (Jacques).
- Luzzatto (G.), *Storia economica dell'età moderna e contemporanea*, Padua, 1932.
Storia economica di Venezia dall' XI al XVI secolo, Venecia 1961.
- Macaulay Trevelyan (G.), ver Trevelyan (G. Macaulay).
- Madariaga (S. de), *Spain and the Jews*, Londres, 1946.
- Maffée (P. Jean-Pierre), *Histoire des Indes*, Lyon, 1603.

- Magalhães Godinho (Vitorino), *Historia economica e social da expansão portuguesa*, t. I, Lisboa, 1947.
- Os descubrimientos e a economia mundial*, Lisboa, 1963.
- Les finances de l'État portugais des Indes orientales au XVI^e et au début du XVII^e siècle*, tesis mecanografiada, París, 1958.
- L'économie de l'Empire portugais aux XV^e et XVI^e siècles. L'or et le poivre. Route de Guinée et route du poivre*, París, Sevpen, 1969.
- Maisons et villages de France*, obra colectiva, París, 1945.
- Mal (J.), *Uskočke seobe i slovenske pokrajine*, Liubliana, 1924.
- Mâle (Émile), *L'art religieux après le Concile de Trente. Étude sur l'iconographie de la fin du XVI^e siècle, du XVII^e siècle, du XVIII^e siècle. Italie, France, Espagne, Flandres*, París, 1932.
- Malestroict (sieur de), *Paradoxes inédits du Sieur de Malestroict touchant les monnoyes*, ed. por Luigi Einaudi, Turín, 1937.
- Malraux (André), *La lutte avec l'Ange*, Ginebra, 1945.
- Malynes (Gerard), *A Treatise of the Canker of England's Commonwealth*, Londres, 1601.
- Mandich (Giulio), *Le pacte de ritorsa et le marché italien des changes au XVII^e siècle*, París, 1953.
- Manfroni (C.), *Storia della marina italiana*, Roma, 1897.
- Mankov (A. G.), *Le mouvement des prix dans l'Etat russe du XVI^e siècle*, trad. francesa, París, 1957.
- Mans (Raphaël du), ver Raphaël du Mans.
- Mantran (Robert), *Istanbul dans la seconde moitié du XVII^e siècle*, París, 1962.
- Marañón (Gregorio), *Antonio Pérez*, 2^a ed., Madrid, 1948, 2 vol.
- Marca (P. de), *Histoire de Béarn*, París, 1640.

- Marçais (Georges), ver Diehl (Charles) y Marçais (Georges); también Gsell (S.), Marçais (Georges), Yver (G.).
- Marciani (Corrado), *Lettres de change aux foires de Lanciano au XVI^e siècle*, París, 1962.
- Marcucci (Ettore), ver Sasseti (F.).
- Marguerite d'Autriche, ver Gachard (J.-P.).
- Mariana (Juan), *Storiae de rebus Hispaniae*, libri 25; t. I, de la continuación p. Manuel José de Medrano, Madrid, 1741.
- Marliani (Giovanni Bartolomeo), *Topographia antiquae Romae*, Lyon, 1534.
- Martiáñez (M.), ver Fuentes Martiáñez (M.).
- Martin (Alfred von), *Sociología del Renacimiento*, México, 1946.
- Martin (Henri-Jean), ver Febvre (Lucien) y Martin (Henri-Jean).
- Martínez (Mariano), ver Alcocer Martínez (Mariano).
- Martínez de Azcoitia (Herrero), *La población palentina en los siglos XVI y XVII*, Palencia, 1961.
- Martínez Ferrando (J. E.), *Privilegios otorgados por el emperador Carlos V...*, Barcelona, 1943.
- Marx (Karl), *Contribution à la critique de l'économie politique*, trad. de la 2^a ed. alemana por J. Molitor, París, 1954.
- Mas-Latrie (Jacques-M.-J.-L.), *Traité de paix et de commerce...*, París, 1866, 2 vols.
- Massieu (abate Guillaume), *Histoire de la Poésie française avec une défense de la Poésie*, París, 1739.
- Massignon (Louis), *Annuaire du monde musulman*, París, 1955.
- Masson (Paul), *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII^e siècle*, París, 1896. *Histoire du commerce français dans*

- le Levant au XVIII^e siècle*, París, 1911.
- Les compagnies du Corail*, París, 1928.
- Maull (Otto), *Geographie der Kulturlandschaft*, Berlín y Leipzig, 1932.
- Maunier (René) y Giffard (A.), *Faculté de droit de París. Salle de travail d'ethnologie juridique. Conférences 1929-1930. Sociologie et Droit romain*, París, 1930.
- Maurand (Jérôme), *Itinéraire de Jérôme Maurand d'Antibes à Constantinople (1544)*, ed. por Léon Dorez, París, 1901.
- Maurel (Paul), *Histoire de Toulon*, Tolón, 1943.
- Mauro (F.), *Le Portugal et l'Atlantique au XVII^e siècle, 1570-1670*, París, 1960.
- Mayer-Löwenschwerdt (Erwin), *Der Aufenthalt der Erzherzöge Rudolf und Ernst in Spanien. 1564-1571*, Viena, 1927.
- Mayerne (Théodore Turquet de), *Sommaire description de la France, Allemagne, Italie, Espagne, avec la guide des chemins et postes*, Ruán, 1615.
- Mazzei (J.), *Politica doganale differenziale e clausola della nazione più favorita*, Florencia, 1930.
- Mecatti (G. M.), *Storia cronologica della città di Firenze*, Nápoles, 1755, 2 vols.
- Médicis (Catherine de), ver La Ferrière (conde Héctor de).
- Medina (Pedro de), *Libro de grandezas y cosas memorables de España*, Alcalá de Henares, 1595.
- Medrano ((José de), ver Mariana.
- Meester (B. de), *Le Saint-Siège et les troubles des Pays-Bas. 1566-1579*, Lovaina, 1934.
- Meilink-Roelofs (M. A. P.), *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, La Haya, 1962.

- Meinecke (F.), *Die Idee der Staatsräson in der neueren Geschichte*, Múnich, 1924.
- Meister der Politik*, publ. por Erich Marcks y Karl Alexander v. Müller, 2ª ed., Stuttgart, 1923-1924, 3 vol.
- Mélanges en l'honneur de Marcel Bataillon*, París, 1962.
- Mélanges Luzzatto. Studi in onore di Gino Luzzatto*, Milán, 1950, 4 vol.
- Melis (Federigo), *Aspetti della vita economica medievale*, Siena-Florenca, 1962.
- Mellerio (Joseph), *Les Mellerio, leur origine et leur histoire*, París, 1895
- Méndez de Vasconcelos (Luis), “Diálogos do sitio de Lisboa”, 1608, en Antonio Sérgio, *Antologia dos Economistas Portugueses*, Lisboa, 1924.
- Mendonça, ver Gavy de Mendonça.
- Mendoza (Diego de), ver Hurtado de Mendoza.
- Mendoza y Bovadilla (cardenal Francisco), *Tizón de la nobleza española*, Barcelona, 1880.
- Menéndez Pidal (Gonzalo), *Los caminos en la historia de España*, Madrid, 1951.
- Menéndez Pidal (Ramón), *Idea imperial de Carlos V*, Madrid, 1940.
- Mentz (Georg), *Deutsche Geschichte im Zeitalter der Reformation, der Gegenreformation und des Dreissigjährigen Krieges. 1493-1648*, Tubinga, 1913.
- Mercadal (G. García), ver García Mercadal (G.).
- Mercier (Ernest), *Histoire de l'Afrique septentrionale (Berbérie) depuis les temps les plus reculés jusqu'à la conquête française (1830)*, París, 1888-1891, 3 vol.
- Mérimée (Henri), *L'art dramatique à Valencia depuis les*

- origines jusqu'au commencement du XVII^e siècle*, Tolosa, 1913.
- Merle (L.), *La métairie et l'évolution agraire de la Gâtine poitevine de la fin du Moyen Age à la Révolution*, Paris, 1958.
- Merner (Paul-Gerhardt), *Das Nomadentum im nordwestlichen Afrika*, Stuttgart, 1937.
- Meroni (Ubaldo), *I "Libri delle uscite delle monete" della Zecca di Genova dal 1589 al 1640*, Mantua, 1957.
- Merriman (R. B.), *The Rise of the Spanish Empire in the Old World and in the New*, Nueva York, 1918-1934, 4 vols.
- Mesnard (Pierre), *L'essor de la philosophie politique au XVI^e siècle*, Paris, 1936.
- Meyer (Arnold O.), *England und die katholische Kirche unter Elisabeth und den Stuarts*, t. I (único aparecido): *England und die katholische Kirche unter Elisabeth*, Roma, 1911.
- Michel (Francisque), *Histoire des races mandites de la France et de l'Espagne*, Paris, 1847, 2 vols.
- Michel (Paul-Henri), *Giordano Bruno, philosophe et poète*, Paris, 1952 (extrait du "Collège philosophique": *Ordre, désordre, lumière*).
La cosmologie de Giordano Bruno, Paris, 1962.
- Michelet (Jules), *Histoire de France*, t. VII. *La Renaissance*, Paris, 1855.
- Mignet (F.-Auguste-A.), *Charles Quint, son abdication, son séjour et sa mort au monastère de Yuste*, Paris, 1868.
- Milano (Attilio), *Storia degli ebrei in Italia*, Turín, 1963.
- Milioukov (P.), Seignobos (Charles) y Eisenmann (Louis), *Histoire de Russie*, Paris, 1932-1939, 2 vols.
- Milojović (Borivoje), *Littoral et Îles dinariques dans le royaume*

- de Yougoslavie* (Mémoires de la Société de Géographie, vol. 2), Belgrado, 1933.
- Minguijón (S.), *Historia del derecho español*, Barcelona, 1933.
- Mira (Giuseppe), *Aspetti dell'economia comasca all'inizio dell'età moderna*, Como, 1939.
- Moheau, *Recherches et considérations sur la population de la France*, Paris, 1778.
- Monchicourt (Charles), *L'expédition espagnole de 1560 contre l'île de Yerba*, Paris, 1913.
- Mondoucet (C. de), *Lettres et négociations de Claude de Mondoucet résident de France aux Pays Bas (1571-1574)*, ed. por L. Didier, Paris, 1891-1892, 2 vols.
- Monod (Th.), *L'hippopotame et le philosophe*, Paris, 1943.
- Montagne (R.), *Les Berbères et le Makhzen dans le Sud du Maroc*, Paris, 1930.
- Montaigne (Michel Eyquem de), *Journal de voyage en Italie*, ed. por Ed. Pilon, Paris, 1932.
- Montanari (Geminiano), *La zecca in Consulta di Stato*, ed. A. Graziani, Bari, 1913.
- Montchrestien (Antoine de), *L'économie politique patronale, traité d'oeconomie politique*, ed. por Th. Funck-Brentano, Paris, 1889.
- Monteil (Amans-Alexis), *Histoire des Français*, Paris, 1828-1844, 10 vols.
- Morales (A. de), *Las antigüedades de las ciudades de España*, Madrid, 1792.
- Morand (Paul), *Lewis et Irène*, Paris, 1931.
- Morazé (Charles), *Introduction à l'histoire économique*, Paris, 1943.
- Morel-Fatio (Alfred), *L'Espagne au XVI^e et au XVII^e siècle*,

- Heilbronn, 1878.
- Études sur l'Espagne*. 1ª serie, 2ª ed.: *L'Espagne en France*, París, 1895.
- Études sur l'Espagne*. 4ª serie, París, 1925.
- Ambrosio de Salazar et l'étude de l'espagnol en France sous Louis XIII*, París, 1900.
- Moscardo (L.), *Historia di Verona*, Verona, 1668.
- Mousset (A.), ver Longlée (P. de Ségusson de).
- Mouton (Léo), *Le Duc et le roi: d'Épernon, Henri IV, Louis XIII*, París, 1924.
- Müller (Georg), *Die Türkenherrschaft in Siebenburgen, Verfassungsrechtliches Verhältnis Siebenbürgens zur Pforte, 1541-1688*, Hermannstadt-Sibiu, 1923.
- Müller (Johannes), *Zacharias Geizkofler, 1560-1617, des Heiligen Romischen Reiches Pfennigmeister und oberster Proviantmeister im Königreich Ungarn*, Baden, 1938.
- Müller (K. O.), *Welthandelsbräuche (1480-1540)*, Stuttgart, 1934; reimpresión, Wiesbaden, 1962.
- Musachi (Giovanni), *Historia genealogica della Casa Musachi*, ed. por Cari Hopf, en *Chroniques gréco-romaines inédites ou peu connues*, Berlín, 1873.
- Nadal (G.) y Giralt (E.), *La population catalane de 1553 à 1717*, París, 1960.
- Nalivkin (K.), *Histoire du Khanat de Khokand*, París, 1889.
- Naudé (W.), *Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13. bis zum 18. Jahrhundert*, Berlín, 1896.
- Navagero (Andrea), *Il viaggio fatto in Spagna*, Venecia, 1563.
- Nef (John U.), *The Rise of the British Coal Industry*, Londres, 1932, 2 vols.
- Nelson (John Charles), *Renaissance Theory of Lote, the Context of Giordano Bruno's "Eroici furori"*, Nueva York, 1958.

- Niccolini (Fausto), *Aspetti della vita italo-spagnuola nel Cinque e Seicento*, Nápoles, 1934.
- Nicot (Jean), *Jean Nicot, ambassadeur de France au Portugal au XVI^e siècle. Sa correspondance inédite*, ed. por E. Falgairolle, París, 1897.
- Nicolay (Nicolas de), *Navigations, pereginations et voyages faicts en la Turquie*, ed. de Amberes, 1576.
Description générale de la ville de Lyon et des anciennes provinces du Lyonnais et du Beanjolais, Lyon, ed. de 1889, 2 vols.
- Nielsen (A.), *Dänische Wirtschaftsgeschichte*, Jena, 1933.
- Niemeier (G.), *Siedlungsgeographische Untersuchungen in Niederandalusien*, Hamburgo, 1935.
- Nistor (J.), *Handel und Wandel in der Moldau bis zum Ende des 16. Jahrhunderts*, Czernowitz, 1912.
- Noailles (MM. de), ver Vertot (abate Aubert de).
- Noberasco (F.), ver Scovazzi (Italo) y Noberasco (F.).
- Nobili (Giacinto, llamado Rafaele Frianoro), *Il vagabondo*, Venecia, 1627.
- Noble de Lalauzière (J.-F.), *Abrégé chronologique de l'histoire d'Arlés*, Arlés, 1808.
- Nueva recopilación de las leyes de España*, Madrid, 1772-1775, 3 vols.
- Nuntiaturberichte aus Deutschland nebst ergänzenden Aktenstücken*, 1. *Abt.*, 1533-1559, Gotha, 1892-1912, 12 vols.; 2. *Abt.*, 1560-1572, Vienne, 1897-1939, 6 vols.; 3. *Abt.*, 1572-1585, Berlín, 1892-1909, 5 vols.; (4. *Abt.*) 1585 (1584)-1590 (1592), Paderborn, 1895-1919, 3 t. en 5 vols.
- Obermann (Karl), ver *Probleme der Okonomie und Politik in den Beziehungen zwischen Ost und West*.

- Oexmelin (Alexandre O.), *Histoire dès aventuriers flibustiers...*, Trévoux, 1775, 2 vols.
- Olagüe (L.), *La decadencia española*, Madrid, 1950-1951, 4 vols.
- Oncken (Wilhelm), *Allgemeine Geschichte in Einzelerstellungen*, Berlín, 1878-1892 (1893), 43 vols.
- Ortega y Gasset (José), *España invertebrada*, Madrid, 1934.
Papeles sobre Velázquez y Goya, Madrid, 1950.
- Ortega y Rubio (Juan), *Historia de Valladolid*, Valladolid, 1881, 2 vols.
Relaciones topográficas de los Pueblos de España, Madrid, 1918.
- Palatini (Leop.), *L'Abruzzo nelle Storia documentata di Carlo V di Giuseppe de Leva*, Aquila, 1896.
- Palencia, ver González Palencia (Ángel).
- Paléologue (M.), *Un grand réaliste. Cavour*, París, 1926.
- Parain (Charles), *La Méditerranée: les hommes et leurs travaux*, París, 1936.
- Pardessus (J.-M.), *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, París, 1828-1845, 6 vols.
- Paré (Ambroise), *œuvres*, 5^a ed., París, 1598.
- Parenti (G.), *Prime ricerche sulla rivoluzione dei prezzi in Firenze*, Florencia, 1939.
- Paris (L.), ver Aubespine (Sébastien de l').
- Pariset (G.), *L'Etat et les églises en Prusse sous Frédéric-Guillaume I^{er}*, París, 1897.
- Parpal y Marqués (C.), *La isla de Menorca en tiempo de Felipe II*, Barcelona, 1913.
- Paruta (Andrea), *Relazione di A. P. console per la Repubblica Veneta in Alessandria presentata nell'esc. mo Collegio ai 16*

- dicembre* 1609... a cura di Luigi Baschiera, per nozze Arbib-Levi, Venecia, 1883.
- Paruta (Paolo), *Historia vinetiana*, Venecia, 1605.
- La legazione di Roma* (1592-1595), ed. por Giuseppe de Leva, Venecia, 1887, 3 vols.
- Pastor (Ludwig von), *Geschichte der Päpste seit dem Ausgang des Mittelalters*, 3ª y 4ª ed., Friburgo-en-Brisgovia, 1901-1933, 16 vols.; trad. al francés, *Histoire des Papes*, por Furcy-Raynaud, 1888-1934, 16 vols.
- Paz Espeso (Julián), *Catálogo de la Colección de documentos inéditos (CODOIN)*, Madrid, 1930, 2 vols. Ver también Espejo de Hinojosa (Cristóbal) y Paz Espeso (Julián).
- Pédelaborde (P.), *Le climat du bassin parisien, essai d'une méthode rationnelle de climatologie physique*, París, 1957.
- Pegolotti, ver Balducci Pegolotti.
- Pellegrini (Amedeo), *Relazioni inedite di ambasciatori luchesi alla corte di Roma, sec. XVI-XVII*, Roma, 1901.
- Pellisier de Raynaud (E.), *Mémoires historiques et géographiques sur l'Algérie*, París, 1844.
- Pereyra (Carlos), *Historia de la América española*, Madrid, 1924-1926, 8 vols.
- Perez (Antonio), *L'art de gouverner*, ed. por J. M. Guardia, París, 1867.
- Pérez (Damião), *Historia de Portugal*, Barcelona, 1926-1933, 8 vols.
- Pérez (Juan Beneyto), ver Beneyto Pérez (Juan).
- Pérez de Messa (D.), ver Medina (Pedro de).
- Pérez Villamil (Manuel), ver Catalina García (Juan) y Pérez Villamil (Manuel).
- Peri (Domenico), *Il negociante*, Génova, 1638.

- Perret (Jacques), *Siris*, París, 1941.
- Petit (Edouard), *André Doria, un amiral condottiere au XVI^e siècle*, 1466-1560, París, 1887.
- Petrocchi (Massimo), *La rivoluzione cittadina messinese del 1674*, Florencia, 1954.
- Peyeff (Christo), *Agraverfassung und Agrarpolitik in Bulgarien*, Charlottenburg, 1926.
- Pfandl (L.), *Introducción al siglo de oro*, Barcelona, 1927.
Geschichte der spanischen Nationalliteratur in ihrer Blütezeit, Friburgo-en-Brisgovia, 1928.
Johanna die Wahnsinnige, ihr Leben, ihre Zeit, ihre Schuld, Friburgo-en-Brisgovia, 1930; trad. en francés por R. de Liedekerke bajo el título: *Jeanne la Folle*, Bruselas, 1938.
Philipp II. Gemälde eines Lebens und einer Zeit, Múnich, 1938; trad. al francés: *Philippe II*, París, 1924.
- Philipp (Werner), *Ivan Peresvetov und seine Schriften zur Erneuerung des Moskauer Reiches*, Königsberg, 1935.
- Philippson (Alfred), *Das Mittelmeergebiet, seine geographische und kulturelle Eigenart*, Leipzig, 1904; 4^a ed., 1922.
- Philippson (Martin), *Ein Ministerium unter Philipp II. Kardinal Granvella am spanischen Hofe (1579-1586)*, Berlín, 1895.
- Pieri (Piero), *La crisi militare italiana nel Rinascimento*, Nápoles, 1934.
- Pierling (Paul), *Rome et Moscou, 1547-1579*, París, 1883.
Un nonce du Pape en Moscovie, préliminaires de la trêve de 1582, París, 1884.
- Piffer Canabrava (Alice), *O commercio português no Rio da Plata, 1580-1640*, São Paulo, 1944.
- Piganiol (A.), *Histoire de Rome*, París, 1939.
- Pino-Branca (A.), *La vita economica degli Stati italiani nei secoli*

XVI, XVII, XVIII secondo le relazioni degli ambasciatori veneti, Catania, 1928.

Piot (Charles), ver Granvella y también Gachard (L.-P.) y Piot (Charles).

Pirenne (Henri), *Les villes du Moyen Age*, Bruselas, 1927.

Histoire de Belgique, Bruselas, 1900-1932, 7 vols.

Pirenne (Jacques), *Les grands courants de l'histoire universelle*, Neuchâtel, 1948-1953, 3 vols.

Planhol (Xavier de), *De la plaine pamphylienne aux lacs pisidans. Nomadisme et vie paysanne*, París, 1958.

Plantet (Eugène), *Les Consuls de France à Alger avant la conquête*, París, 1930.

Platter (Félix), *Mémoires de Félix Platter*, traducción y notas de Édouard Fick, Ginebra, 1866.

Platzhoff (W.), *Geschichte des europäischen Staatensystems. 1559-1660*, Múnich, 1928.

Plesner (J.), *L'émigration de la campagne à la ville libre de Florence au XIII^e siècle*, Copenhague, 1934.

Pohlhausen (H.), *Das Wanderhirtentum und seine Vorstufen*, Braunschweig, 1954.

Poirson (A.-S.-J.-C), *Histoire du règne de Henri IV*, París, 1865-1866, 4 vols.

Poliakov (Léon), *Histoire de l'antisémitisme; I: Du Christ aux Juifs de Cour*, París, 1955; II: *De Mahomet aux Marranes*, París, 1961.

Les "banchieri" juifs et le Saint-Siège, du XIII^e au XVII^e siècle, París, 1965.

Poni (Carlo), *Gli aratri e l'economia agraria nel Bolognese dal XVII al XIX secolo*, Bolonia, 1963.

Porcar (Moisés Juan), *Cosas evengudes en la ciutat y regne de*

- Valencia. *Dietario de Moisés Juan Porcar, 1589-1629*, ed. por Vicente Castaneda Alcover, Madrid, 1934.
- Porchnev (Boris), *Les soulèvements populaires en France de 1623 à 1648*, París, 1963, trad. al francés.
- Porreño (Baltasar), *Dichos y hechos del señor rey don Philipe segundo el prudente...*, Cuenca, 1621.
- Pose (Alfred), *La monnaie et ses institutions*, París, 1942, 2 vols.
- Poulet (Edmond) y Piot (Charles), ver Granvella (cardenal).
- Pouqueville (F.-C.-H.-L.), *Voyage de la Grèce*, París, 1820-1821, 5 vols.
- Presotto (Danilo), “*Venuta Terra*” e “*Venuta Mare*” nel biennio 1605-1606, tesis mecanografiada de la Facultad de Economía y Comercio de Génova, 1963.
- Prestage (E.), *The Portuguese Pioneers*, Londres, 1933.
- Prévost (abate A.-F.), *Histoire générale des voyages*, París, 1746, 20 vols.
- Primeira Visitaçãdo do Santo Officio as partes do Brasil pelo Licenciado Heitor Furtado de Mendouça ... deputado do Santo Officio*; I: *Confissões de Bahia, 1591-1592*, São Paulo, 1922; II: *Denunciações de Bahía, 1592-1593*, São Paulo, 1925; III: *Denunciações de Pernambuco, 1593-1595*, São Paulo, 1929.
- Probleme der Okonomie und Politik in den Beziehungen zwischen Ost-und Westeuropa vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart*, ed. por Karl Obermann, Berlín, 1960.
- Ptasnik (S.), *Gli Italiani a Cracovia dal XVI secolo al XVIII*, Roma, 1909.
- Puig y Cadafalch (J.), *L'architecture romanica a Catalunya* (en colaboración), Barcelona, 1909-1918, 3 vols.
Le premier art roman, París, 1928.
- Pugliese (S.), *Condizioni economiche e finanziarie della*

- Lombardia nella prima metà del secolo XVIII*, Turín, 1924.
- Putzger (F. W.), *Historischer Schulatlas*, 3 ed., d'A. Hansel, Bielefeld, Berlín y Hannover, 1958.
- Pyrard de Laval (François), *Voyage... contenant sa navigation aux Indes orientales...*, 3ª ed., París, 1619.
- Quadt (M.), *Deliciae Galliae sive itinerarium per universam Galliam*, Fráncfort, 1603.
- Quarti (Guido Antonio), *La battaglia di Lepanto nei canti popolari dell'epoca*, Milán, 1935.
- Queirós Vegoso, José María de, *Dom Sebastião, 1554-1578*, 2ª ed., Lisboa, 1935.
- Quétin, *Guide en Orient, itinéraire scientifique, artistique et pittoresque*, París, 1846.
- Quevedo y Villegas (Francisco Gómez de), "Isla de los Monopantos", en *Obras satíricas y festivas*, Madrid, 1958, t. II, Madrid, 1639.
- Quinet (Edgar), *Mes vacances en Espagne*, París, 4ª ed., 1881.
Les revolutions d'Italie, París, 1848-1851, 2 vols.
- Quiqueran de Beaujeu (P.), *La Provence louée*, Lyon, 1614.
- Rabelais (François), *Gargantua*, ed. "Les Belles Lettres", París, 1955.
Le Quart Livre du noble Pantagruel, en *œuvres de Rabelais*, ed. Garnier, París, 1962, 2 vols.
- Rachfahl (F.), *Le registre de Franciscus Liscaldius, trésorier général de l'armée espagnole aux Pays-Bas de 1567 a 1576*, Bruselas, 1902.
- Raffy (Adam), *Wenn Giordano Bruno ein Tagebuch geführt hätte*, Budapest, 1956.
- Rahola (Federico), *Economistas españoles de los siglos XVI y XVII*, Barcelona, 1885.
- Ramel (François de), *Les Vallées des Papes d'Avignon*, Dijon,

1954.

Ranke (Leopold von), *Die Osmanen und die spanische Monarchie im 16. und 17. Jahrhundert. 4. Aufl. des Werkes "Fürsten und Völker von Südeuropa"*, Leipzig, 1877, 2 vols.; trad. al francés: *Histoire des Osmanlis et de la monarchie espagnole pendant les XVI^e et XVII^e siècles*, París, 1839.

Raphael du Mans, *Estat de la Perse en 1660...*, ed. por Ch. Schefer, París, 1890.

Rau (Virginia), *Subsidios para o estudo das feiras medievais portuguesas*, Lisboa, 1943.

Raveau (Paul), *L'agriculture et les classes paysannes. La transformation de la propriété dans le Haut-Poitou au XVI^e siècles*, París, 1926.

Raynaud (E. Pellissier de), ver Pellissier de Raynaud (E.).

Razzi (Serafino), *La storia di Raugia*, Luca, 1595.

Rebora (Giovanni), *Prime ricerche sulla "Gabella Caratorum sexaginta Maris"*, tesis mecanografiada de la Facultad de Economía y Comercio de Génova, 1963.

Recherches et Matériaux pour servir à une Histoire de la domination française aux XIII^e, XIV^e et XV^e siècles dans les provinces démembrées de l'empire grec à la suite de la quatrième croisade, ed. por J. A. C. Buchon, "Panthéon littéraire", París, 1840, vol. III, 2 t. en 1 vol.

Recopilación de las leyes destes reynos hecha por mandado del Rey, Alcalá de Henares, 1581, 3 vols.

Recouly (Raymond), *Ombre et soleil d'Espagne*, París, 1934.

Recueils de la Société Jean Bodin; V: *La foire*, Bruselas, 1953; VII: *La ville*, Bruselas, 1955, 3 vols.

Renaudet (Augustin), *Machiavel*, París, 1942.

L'Italie et la Renaissance italienne (curso en la Sorbona),

- París, 1937. Ver también Hauser (Henri) y Renaudet (Augustin).
- Reparaz (Gonzalo de), *Geografía y política*, Barcelona, 1929.
- Reparaz (Gonzalo de), hijo del anterior, *La época de los grandes descubrimientos españoles y portugueses*, Buenos Aires, 1931.
- Retaña (Luis de Fernández), *Cisneros y su siglo*, Madrid, 1929-1930.
- Reumont (Alfred von), *Geschichte Toscana's seit dem Ende des florentinischen Freistaates*, Gotha, 1876-1877, 2 vols.
- Reznik (J.), *Le duc Joseph de Naxos, contribution à l'histoire juive du XVI^e siècle*, París, 1936.
- Riba y García (Carlos), *El consejo supremo de Aragón en el reinado de Felipe II*, Valencia, 1914.
- Ribbe (Charles de), *La Provence au point de vue des bois, des torrents et des inondations avant et après 1789*, París, 1857.
- Ribier (Guillaume), *Lettres et mémoires d'estat*, París, 1666, 2 vols.
- Ricard (Samuel), *Traite général du commerce*, 2^a ed., Ámsterdam, 1706.
- Richard (P.), ver Hefele (Charles-Joseph) y Hergen Roether (cardenal J.).
- Rilke (R. M.), *Lettres à un jeune poète*, trad. al francés, París, 1937.
- Rivet (P.) y Arsандаux (H.), *La métallurgie en Amérique précolombienne*, París, 1946.
- Riza Seifi (Ali), *Dorghut Re'is*, 2^a ed., Constantinopla, 1910 (ed. en alfabeto turco-latino, 1932).
- Rochechouart (L.-V.-L. de), *Souvenirs sur la Révolution, l'Empire et la Restauration*, París, 1889.
- Rodocanachi (Emmanuel-P.), *La réforme en Italie*, París, 1920.

- Rodriguez (Domingos), *Arte de Cozinha*, Lisboa, 1652.
- Rodríguez Marín (Francisco), *El ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha*, Madrid, 1916.
- Roger (Noëlle), *En Asie Mineure: la Turquie du Ghazi*, París, 1930.
- Röhricht (R.), *Deutsche Pilgerreisen nach dem Heiligen Lande*, nueva ed., Innsbruck, 1900.
- Romanin (Samuele), *Storia documentata di Venezia*, Venecia, 1853-1861, 10 vols.
- Romano (Bartolomeo), ver Crescentio (Bartolomeo).
- Romano (Ruggiero), *Commerce et prix du blé à Marseille au XVIII^e siècle*, París, 1956.
- Romano (Ruggiero), Spooner (Frank C.), Tucci (Ugo), *Les prix à Udine*, ver también Braudel (F.) y Romano (R.).
- Romier (Lucien), *Les origines politiques des guerres de religion*, París, 1913-1914, 2 vols.
La conjuration d'Amboise, París, 1923.
Catholiques et huguenots à la cour de Charles IX, París, 1924.
Le royaume de Catherine de Médicis, 3^a ed., París, 1925, 2 vols.
- Rossi (E.), *Il dominio degli Spagnoli e dei Cavalieri di Malta a Tripoli (1530-1551)*, Intra 1937.
- Roth (Cecil), *The House of Nasi: I. Doña Gracia*, Filadelfia, 1948; II: *The Duke of Naxos*, Filadelfia, 1948.
- Roth (Johann Ferdinand), *Geschichte des nürnbergischen Handels*, Leipzig, 1800-1802, 4 vols.
- Roupnel (Gaston), *Le vieux Garain*, 7^a ed., París, 1939.
Histoire et destin, París, 1943.
La ville et la campagne su XVII^e siècle. Etude sur les populations du pays dijonnais, 2^a ed., París, 1955.

- Rousseau (baron Alphonse), *Annales Tunisiennes*, Argel, 1864.
- Rovelli (Giuseppe), *Storia di Como*, Milán, 1789-1803, 3 vols.
- Rowlands (R.), *The Post of the World*, Londres, 1576.
- Rubio Ortega, ver Ortega y Rubio (Juan).
- Ruble (Alphonse de), *Le traité du Cateau-Cambrésis (2 et 3 avril 1559)*, París, 1889. Ver también Aubigné (Théodore Agrippa d’).
- Rubys (Claude), *Histoire véritable de la ville de Lyon*, Lyon, 1604.
- Ruiz Martín (F.), *Lettres marchandes échangées entre Florence et Medina del Campo*, París, 1965.
Los algunos españoles, índice de la conjuntura económica de l’Europe au XVI^e siècle, en preparación.
El siglo de los Genoveses en Castilla (1528-1627); capitalismo cosmopolita y capitalismo nacionales, en preparación.
- Rumeu de Armas (Antonio), *Piraterías y ataques navales contra las islas Canarias*, Madrid, 1947, 6 vols.
- Rybarski (R.), *Handel i polityka handlowa Polski u’ XVI stuleciu*, Poznan, 1928-1999, 2 vols. en 1.
- Sachau (Eduard), *Am Euphrat und Tigris, Reisenotizen aus dem Winter 1897-1898*, Leipzig, 1900.
- Saco de Gibraltar*, en *Tres relaciones históricas*. “Colección de libros raros o curiosos”, Madrid, 1889.
- Sagarminaga (Fidel de), *El gobierno y régimen foral del señorío de Vizcaya*, reed. por Darío de Areitio, Bilbao, 1934, 3 vols.
- Saint-Denys (Antoine Juchereau de), ver Juchereau de Saint-Denys (Antoine).
- Saint-Sulpice, ver Cabié (E.).
- Sakâzov (Ivan), *Bulgarische Wirtschaftsgeschichte*, Berlín y Leipzig, 1928.

- Salazar (J. de), *Política española*, Logroño, 1617.
- Salazar (Pedro de), *Hispania victrix*, Medina del Campo, 1570.
- Salomon (Noël), *La campagne en Nouvelle-Castille à la fin du XVI^e siècle d'après les "Relaciones Topográficas"*, París, 1964.
- Salva (Jaime), *La Orden de Malta y las acciones españolas contra Turcos y Berberiscos en los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1944.
- Salvestrini (Virgilio), *Bibliografía di Giordano Bruno, 1581-1950*, 2^a ed. póstuma, ed. por Luigi Firpo, Florencia, 1958.
- Salzman (L. F.), *English Trade in the Middle Ages*, Oxford, 1931.
- Samanes (Floristán), ver Floristán Samanes (Alfredo).
- Samazeuilh (Jean-François), *Catherine de Bourbon, régente du Béarn...*, París, 1863.
- Sánchez Alonso (Benito), *Fuentes de la historia española e hispano-americana*, 3^a ed., Madrid, 1946.
- Sanderson (John), *The Travels of John Sanderson in the Levant (1584-1602)*, ed. por William Forster, Londres, 1931.
- Sandoval (A.), ver Gamir Sandoval (A.).
- Sansovino (Francesco), *Dell'istoria universale dell'origine et imperio de' Turchi*, Venecia, 1564.
- Sanudo (Marin), *Diarii*, Venecia, 1879-1903, 58 vols.
- Sapori (Armando), *Studi di Storia economica medievale*, Florencia, 1946, 2 vols.
- Saraiva (Antonio José), *L'inquisition et la légende des Marranes*, en preparación.
- Sardella (P.), *Nouvelles et spéculations à Venise*, París, 1948.
- Sassetti (F.), *Lettere edite di Filippo Sassetti*, ed. por Ettore Marcucci, Florencia, 1855.
- Sauermann (Georg), *Hispaniae Consolatio*, Lovaina, 1520.

- Sauvaget (J.), *Introduction à l'histoire de l'Orient musulman*, Paris, 1943.
- Alep. Essai sur le développement d'une grande ville syrienne des origines au milieu du XIX^e siècle*, Paris, 1941.
- Savary (François), ver Brèves (François Savary, *sieur de*).
- Savary des Bruslons (Jacques), *Dictionnaire universel de commerce, d'histoire naturelle et des arts et métiers*, Copenhague, 1759-1765, 5 vols.
- Sayous (A.-E.), *Le commerce des Européens à Tunis depuis le XII^e siècle jusqu'à la fin du XVI^e*, Paris, 1929.
- Scarron (P.), *Le Roman comique*, Paris, 1651, ed. Garnier, Paris, 1939.
- Schafer (Ernst), *Beiträge zur Geschichte des spanischen Protestantismus und der Inquisition im 16. Jahrhundert*, Gütersloh, 1902, 3 t. en 2 vols.
- Schalk (Carlo), *Rapporti commerciali tra Venezia e Vienna*, Venecia, 1912.
- Scharten (Théodora), *Les voyages et séjours de Michelet en Italie, amitiés italiennes*, Paris, 1934.
- Schefer (Ch.), ver Raphaël du Mans.
- Schiedlausky (G.), *Tee, Kaffee, Schokolade, ihr Eintritt in die europäische Gesellschaft*, München, 1961.
- Schmidhauser (Julius), *Der Kampf um das geistige Reich. Bau und Schicksal der Universität*, Hamburgo, 1933.
- Schnapper (Bernard), *Les rentes au XV^e siècle. Histoire d'un instrument de crédit*, Paris, 1957.
- Schnürer (Gustav), *Katholische Kirche und Kultur in der Barockzeit*, Paderborn, 1937.
- Schöffler (Herbert), *Abendland und Altes Testament. Untersuchung zur Kulturmorphologie Europas, insbesondere*

- Englands*, 2^a ed., Fráncfort del Meno, 1941.
- Schulte (Aloys), *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehr zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig*, Leipzig, 1900, 2 vols.
- Die Fugger in Rom (1495-1523), mit Studien zur Geschichte Finanzwesens jener Zeit*, Leipzig, 1904, 2 t. en 1 vol.
- Geschichte der grossen Rawsensburger Handelsgesellschaft, 1380-1530*, Stuttgart y Berlín, 1923, 3 vols.
- Schumacher (Rupert von), *Des Reiches Hofzaun. Geschichte der deutschen Militärgrenze im Südosten*, Daarmstadt, 1940.
- Schumpeter (Joseph), *History of Economic Analysis*, Londres, 1954, trad., italiana: *Storia dell'analisi economica*, Turín, 1959, 3 vols.
- Schweiger (Salomon), *Ein neue Reissbeschreibung auss Teutschland nach Konstantinopel und Jerusalem*, 4^a ed., Núremberg, 1639.
- Schweinfurth (G.), *Im Herzen von Afrika. Reisen und Entdeckungen im centralen Äquatorial-Afrika während der Jahre 1868 bis 1871*, Leipzig, 1874, 2 vols.
- Sclafert (Th.), *Cultures en Haute-Provence: déboisements et pâturages au Moyen Age*, París, 1959.
- Scovazzi (Italo) y Noberasco (F.), *Storia di Savona*, Savone, 1926-1928, 3 vols.
- Sée (Henri), *Esquisse d'une histoire du régime agraire en Europa aux XVIII^e et XIX^e siècles*, París, 1921.
- Sée (Julien), ver Ha Cohen (Joseph).
- Segarizzi (A.), *Relazioni degli Ambasciatori Veneti al Senato*, t. III (1-2): *Firenze*, Bari, 1916.
- Segni (B.), *Storie Fiorentine... dall'anno 1527 al 1555*, Augsburgo, 1723.
- Ségusson de Longlée (P. de), ver Longlée (P. de Ségusson de).

- Seidlitz (W. von), *Diskordanz und Orogenese der Gebirge am Mittelmeer*, Berlín, 1931.
- Seignobos (Charles), ver Milioukov (P.), Seignobos (Charles) y Eisenmann (Louis).
- Sella (Domenico), *Commerci e industrie a Venezia nel secolo XVII*, Venecia-Roma, 1961.
- Selve (Odet de), *Correspondance politique...*, ed. por Germain Lefèvre-Pontalis, París, 1888.
- Sens et usage du terme structure dans les sciences humaines et sociales*, obra colectiva, París-La Haya, 1962.
- Sepúlveda (P. de), *Sucesos del reinado de Felipe II*, ed. por J. Zarco Cueva en *Historia de varios sucesos...*, Madrid, 1922.
- Sercey (conde Félix-E. de), *Una ambassade extraordinaire. La Perse en 1839-1840*, París, 1928.
- Sereni (Emilio), *Storia del paesaggio agrario italiano*, Bari, 1961.
- Serra (Antonio), *Breve trattato delle cause che possono far abbondare li regni d'oro argento...*, con applicatione al Regno di Napoli, Nápoles, 1613.
- Serrano (Luciano), *Correspondencia diplomática entre España y la Santa Sede durante el Pontificado de Pío V*, Madrid, 1914, 4 vols.
La Liga de Lepanto, Madrid, 1918-1919, 2 vols.
- Serres (Olivier de), *Le Théâtre d'agriculture*, Lyon, 1675.
Le Théâtre d'agriculture et mesnage des champs (páginas escogidas), París, 1941.
- Servier (Jean), *Les portes de l'année, rites et symboles: l'Algérie dans la tradition méditerranéenne*, París, 1962.
- Sestini (dom), *Confronto della ricchezza dei paesi...*, Florencia, 1793.
- Sicroff (Albert-A.), *Les controverses des statuts de "pureté de sang"*

- en Espagne du XV^e au XVII^e siècle*, París, 1960.
- Siegfried (André), *Vue générale de la Méditerranée*, París, 1943.
- Signot (Jacques), *La division du monde*, París, 1539.
- Simiand (François-J.-Ch.), *Cours d'économie politique*, París, 1930 y 1932, 3 vols.
Le salaire, l'évolution sociale et la monnaie, París, 1932, 3 vols.
Recherches anciennes et nouvelles sur le mouvement général des prix du XVI^e au XIX^e siècle, París, 1932.
Les fluctuations économiques à longue période et la crise mondiale, París, 1932.
- Simon (Wilhelm), *Die Sierra Morena der Prinz Sevilla*, Fráncfort, 1942, trad. en español: *La Sierra Morena de la provincia de Sevilla en los tiempos postvariscios*, Madrid, 1944.
- Simonsen (Roberto), *Historia economica do Brasil, 1500-1820*, São Paulo, 1937.
- Simonsfeld (H.), *Der Fondaco dei Tedeschi und die deutsch-venetianischen Handelsbeziehungen*, Stuttgart, 1887, 2 vols.
- Singer (Charles) et al., *A History of Technology*, Oxford, 1954-1958, 5 vols.
- Sion (Jules), *La France méditerranéenne*, París, 1934.
- Siri (Mario), *La Svalutazione della moneta e il bilancio del Regno di Sicilia nella seconda metà del XVI secolo*, Melfi, 1921.
- Soetbeer (Adolf), *Litteraturnachweis über Geld- und Münzwesen*, Berlín, 1892.
- Sombart (Werner), *Krieg und Kapitalismus*, Múnich, 1913.
Der moderne Kapitalismus, Múnich, 1921-1928, 3 t. en 6 vols.
Die Juden und das Wirtschaftsleben, Múnich, 1922.

- Vom Menschen. Versuch einer geistwissenschaftlichen Anthropologie*, Berlín, 1938.
- Sorre (Maximilien-J.), *Les Pyrénées méditerranéennes*, París, 1913.
Méditerranée. Péninsules méditerranéennes, París, 1934, 2 vols. (t. VII de la *Géographie Universelle*.)
Les fondements biologiques de la géographie humaine, París, 1943.
- Sottas (J.), *Les messageries maritimes à Venise aux XIV^e et XV^e siècles*, París, 1938.
- Sources inédites de l'histoire du Maroc*, ed. por Philippe de Cossé-Brissac, 2^a serie: *Dynastie filalienne*. Archives et Bibliothèques de France, t. VI, París, 1953.
- Souza (A. S. de), *Historia de Portugal*, Barcelona, 1929.
- Soveral (vizconde de), *Apontamentos sobre relações politicas e commerciaes do Portugal com a Republica di Veneza*, Lisboa, 1893.
- Spenlé (Jean-Édouard), *La pensée allemande de Luther à Nietzsche*, París, 1934.
- Speziale (G. C.), *Storia militare di Taranto*, Bari, 1930.
- Spooner (Frank C.), *L'économie mondiale et les frappes monétaires en France, 1493-1680*, París, 1956.
 Ver tambien Romano (Ruggiero), Spooner (Frank C.) y Tucci (Ugo).
- Sprenger (Aloys), *Die Post- und Reiserouten des Orients*, Leipzig, 1864.
- Staden (H. von), *Aufzeichnungen über den Moskauer Staat*, ed. por F. Epstein, Hamburgo, 1930.
- Stählin N. (Karl), *Geschichte Russlands von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Stuttgart, Berlín y Leipzig, 1923-1939, 4 t. en 5 vols.

- Stasiak (Stefan), *Les Indes portugaises à la fin du XVI^e siècle d'après la Relation du voyage fait à Goa en 1546 par Christophe Pawlowski, gentilhomme polonais*, Leópolis, 1926-1928, 3 fasc.
- Stefani (Fr.), *Parere intorno al trattato fra Venezia e Spagna sul traffico del pepe e delle spezierie dell'Indie Orientali, di A. Bragadino e J. Foscarini*, ed. por nozze Correr-Fornasari, Venecia, 1870.
- Stella (C. de). *Poste per diverse parti del mondo*, Lyon, 1572.
- Stendhal, *Promenades dans Rome*, París, 1858, 2 vol.
L'abbesse de Castro, París, 1931.
- Sternbeck (Alfred), *Histoire des flibustiers et des boucaniers*, París, 1931.
- Stochove (Chevalier Vincent), *Voyage du Levant*, Bruselas, 1650.
- Stone (Lawrence), *An Elizabethan: Sir Horatio Palavicino*, Oxford, 1956.
- Storia di Milano*, ed. por La Fondazione Treccani degli Alfieri: *L'Età della Riforma cattolica. 1554-1630*, Milán, 1957.
- Strachey (Leytton), *Elizabeth and Essex*, 2^a ed., Londres, 1940.
- Stubenrauch (Wolfgang), *Kulturgeographie des Deli-Orman*, Stuttgart, 1933.
- Suárez (Diego), *Historia del maestre último que fue de Montesa...*, Madrid, 1889.
- Sully (Maximilien de Béthune, duque de), *Mémoires*, nueva ed., París, 1822, 6 vol.
- Susta (Josef), *Die römische Curie und das Konzil von Trient unter Pius IV.*, Viena, 1904-1914, 4 vol.
- Szekfü (J.), *État et Nation*, París, 1945.
- Taine (Hyppolite-A.), *Voyage aux Pyrénées*, 2^a ed., París, 1958.

- La philosophie de l'art*, 20 ed., París, 1926.
- Tamaro (Atilio), *L'Adriatico, golfo d'Italia*, Milán, 1915.
- Tassini (Giuseppe), *Curiosità veneziane*, Venecia, 1887.
- Tavernier (Jean-Baptiste), *Les six voyages qu'il a faits en Turquie, en Perse et aux Indes*, París, 1681.
- Tawney (R. H.) y Power (E.), *Tudor Economic Documents*, Londres, 1924, 3 vol.
- Telbis (Hans), *Zur Geographie des Getreidebaues in Nordtirol*, Innsbruck, 1948.
- Tenenti (A.), *Naufraques, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609*, París, 1959.
- Cristoforo Da Canal. La Marine vénitienne avant Lépante*, París, 1962.
- Termier (P.), *A la gloire de la Terre*, París, 1922.
- Terreros (M. R. de), ver Guiso (G. M. de).
- Teulet (J.-B.-T.-Alexandre), ed. de *Relations politiques de la France et de L'Espagne avec l'Écosse au XVI^e siècle (1551-1588)* (nueva edición), París, 1862, 5 vol.
- Tevins (J.), *Commentarius de rebus in India apud Dium gestis anno MDXLVI*, Coimbra, 1548.
- Tharaud (Jérôme et Jean), *La Bataille à Scutari*, 24 ed., París, 1927.
- Marrakech ou les seigneurs de l'Atlas*, París, 1929.
- Theissen (J. S.), ver Gachard (L.-P.).
- Thénaud (J.), *Le voyage d'Outremer*, París, 1884.
- Thomazi (comandante A.-A.), *Histoire de la navigation*, París, 1941.
- Thurmery (Jean de), ver Laffleur de Kermaingant (P.).
- Tiepolo (Lorenzo), *Relazione del console Lorenzo Tiepolo (1560)*, ed. por Cicogna, Venecia, 1857.

- Tocco (Vittorio di), ver Tocco (Vittorio).
- Tollenare (L.-F.), *Essai sur les entraves que le commerce éprouve en Europe*, París, 1820.
- Tomić (S. N.), *Naselje u Mltackoj Dolmaciji*, Nich, 1915.
- Tommaseo (Nicolò), *Relations des ambassadeurs vénitiens sur les affaires de France au XVI^e siècle*, París, 1838, 2 vol.
- Tongas (G.), *Les relations de la France avec L' Empire ottoman durant la première moitié du XVII^e siècle et l'ambassade à Constantinople de Philippe de Harlay, comte de Césy. 1619-1640*, Tolosa, 1942.
- Törne (P. O, von), *Don Juan d'Autriche et les projets de conquête de l'Angleterre, étude historique sur dix annés du XVI^e siècle (1568-1578)*, Helsingfors, 1915-1928, 2 vol.
- Torres (A.), ver Dragonetti de Torres.
- Tott (barón François de), *Mémoires sur les Turcs el les Tartares*, Ámsterdam, 1784, 4 vol.
- Tournon (cardenal François de), *Correspondance...*, ed. por Michel Francois, París, 1946.
- Toynbee (A.), *L'Histoire, un essai d'interprétation*; abreviada por D. C. Somervell desde el volumen I al VI de *A Study of Historia*, trad. del inglés, París, 1951.
- Trasselli (Carmelo), ver Della Rovere (Antonio).
- Trevelyan (George Macaulay), *History of England*, nueva ed., Londres, 1946.
- Tridon (M.), *Simon Renard, ses ambassades, ses négociations, sa lutte avec le cardinal Granvelle*, Besanzón, 1882.
- Truc (Gonzague), *Léon X et son siècle*, París, 1941.
- Tucci (Ugo), ver Romano (Ruggiero), Spooner (Frank) y Tucci (Ugo).
- Tudela (Benjamín), ver Benjamín de Tudela.

- Turba (Gustav), *Venetianische Depeschen von Kaisehof*, Viena, 1889-1896, 3 vol.
Geschichte des Thronfolgerechtes in allen habsburgischen Ländern, Viena, 1903.
- Turquet de Mayerne (Théodore), ver Mayerne (Théodore Turquet de).
- Tyler (Royall), *Spain, a Study of her Life and Arts*, Londres, 1909.
- Uccelli (Arturo), *Storia della tecnica del Mediaevo ai nostri giorni*. Milán, 1944.
- Ugolini (L. M.), *Malta, origini della civiltà mediterranea*, Roma, 1934.
- Uhagón (Francisco K. de), *Relaciones históricas de los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1896.
- Ukers (William H.), *All about Coffee*, Nueva York, 1922.
- Ulloa (Modesto), *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Roma, 1963.
- Usher (A. P.), *The Early History of Deposit Banking in Mediterranean Europe*, vol. I (único aparecido), Cambridge, Mass., 1943.
- Ustariz (Jerónimo de), *Theorica y practica de comercio y de marina...*, 2ª ed., Madrid, 1742.
- Vair (Guillaume du), ver Du Vair (Guillaume).
- Valle de la Cerda (Luis), *Desempeño del patrimonio de su Magestad y de los reynos, sin daño del Rey y vassallos y con descanso y alivio de todos*, Madrid, 1618.
- Van der Essen y León (Lorenzo), *Don Filipe el Prudente, segundo deste nombre, rey de las Españas*, Madrid, 1625.
- Varenius (Bernardus), *Geographia generalis*, Ámsterdam, 1664.
- Varenes (Claude de), ver *Voyage en France...*

- Vasconcellos (L. Mendes de), ver Méndez de Vasconcelos (L.).
- Vaudoncourt (Guill.), ver Guillaume de Vaudoncourt (Frédéric).
- Vaudoyer (J. L.), *Beautés de la Provence*, 15 edición, París, 1926.
- Vaumas (G. de), *L'éveil missionnaire de la France d'Henri IV à la fondation du Séminaire des Missions étrangères*, Lyon, 1941.
- Vayrac (Jean de), *État présent de L'Espagne*, Ámsterdam, 1719.
- Vázquez de Prada (V.), *Lettres marchandes d'Anvers*, París, 1960, 4 vol.
- Verlinden (Charles), *L'esclavage dans L'Europa médiévale. I: Péninsule ibérique, France*, Brujas, 1955.
- Vertot (René Aubert de), *Ambassades de MM. de Noailles en Angleterre*, ed. por C. Villaret, Leiden y París, 1763.
- Vicens Vives (J.), *Historia Social y Económica de España*, Barcelona, 1957, 3 vol.
Manual de Historia Económica de España, Barcelona, sin fecha (1959).
- Vidal de La Blache (Paul), *États et nations de l'Europe*, París, 1889.
Tableau de la géographie de la France, 3ª ed., París, 1908.
Principes de géographie humaine, París, 1922.
- Viet (Jean), *Les méthodes structuralistes dans les sciences sociales*, París, 1965.
- Vilar (Pierre), *La Catalogne dans l'Espagne moderne*, París, 1962, 3 vol.
- Villalón (Christóval de), *Viaje de Turquía... 1555*, Madrid-Barcelona, 1919, 2 vol.
- Villamil (M.), ver Catalina García (Juan) y Pérez Villamil (Manuel).
- Villaret (C.), ver Vertot (René Aubert de).

- Vital (L.), *Premier voyage de Charles-Quint en Espagne de 1517 à 1518*, Bruselas, 1881.
- Vitale (Eligió) y Brunetti (Mario), *Corrispondenza da Madrid di Leonardo Donà, 1570-1573*, Venecia-Roma, 1963, 2 vol.
- Vitale (Vito), *Breviario della storia di Genova*, Génova, 1955, 2 vol.
- Vitalis (A.), *Correspondance politique de Dominique du Gabre (évêque de Lodève), trésorier des armées à Ferrare (1551-1554), ambassadeur de France à Venise (1555-1557)*, París, 1903.
- Vivoli (G.), *Annali di Livorno*, Liorna, 1842-1846, 4 vol.
- Voinovitch (L.), *Depeschen des Francesco Gondola, Gesandten der Republik Ragusa bei Pius V. und Gregor XIII, 1570-1573*, Viena, 1909.
Histoire de Dalmatie, París, 1935, 2 vol.
- Voyage de France, dressée pour l'instruction et commodité tant des François que des étrangers*, 4^a ed. trad. por Cl. de Varennes, Ruán, 1647.
- Wahrmund (L.), *Das Ausschliessungsrecht (jus exclusiva) der katholischen Staaten Osterreich, Frankreich und Spanien bei den Paptwahlen*, Viena, 1883.
- Walcher (Joseph), *Nachrichten von den Eisbergen in Tyrol*, Viena, 1773.
- Walsingham (Francis), *Mémoires et instructions pour les ambassadeurs*, Ámsterdam, 1700.
- Waltz (Pierre), *La Question d'Orient dans l'antiquité*, París, 1943.
- Wätjen (Hermann), *Die Niederländer im Mittelmeergebiet zur Zeit ihrer höchsten Machtsellung*, Berlín, 1909.
- Weber (Erich), *Beiträge zum Problem des Wirtschaftsverfalls*,

- Viena, 1934.
- Wee (Herman van der), *The Growth of the Antwerp Market and the European Economy, fourteenth-sixteenth centuries*, Lovaina, 1963, 3 vol.
- Weiller (Jean), *Problèmes d'économie internationale*, París, 1946-1950, 2 vol.
l'économie internationale depuis 1950, du plan Marshall aux grandes négociations commerciales entre pays inégalement développés, París, 1965.
- Weiss (Charles), *L'Espagne depuis le règne de Philippe II jusqu'à l'avènement des Bourbons*, París, 1844, 2 vol.
(Ver también Granvella, cardenal).
- Werth (Emil), *Grabstock, Hacke und Pflug*, Luisburgo, 1954.
- Weurlersse (Jacques), *Paysans de Syrie et du Proche-Orient*, París, 1946.
- Wiet (G.), ver Ibn Iyâs.
- Wilezek (Eduard Graf), *Das Mittelmeer, seine Stellung in der Weltgeschichte und seine Historische Rolle im Seewesen*, Viena, 1895.
- Wilhelmy (Herbert), *Hochbulgarien*, Kiel, 1935-1936, 2 vol.
- Wilkinson (Maurice), *The Last Phase of the League in Provence, 1588-1598*, Londres, 1909.
- Williamson (James A.), *Maritime Enterprise. 1485-1588*, Oxford, 1913.
- Wood (Alfred C.), *A History of the Levant Company*, Londres, 1935.
- Wright (I. A.), *Documents concerning English Voyages to the Spanish Main, 1569-1580*, Londres, 1932.
- Wyrobisz (Andrzej), *Budownictwo Murouane w Malopolsce w XIV^e et XV^e wieku* (resumido en francés), Cracovia, 1963.

- Yver (G.), *Le commerce et les marchands dans l'Italie meridionale au XIII^e et au XIV^e siècle*, París, 1903.
- Ver también, Gsell (S.), Marçais (G.) e Yver (G.).
- Zanelli (A.), *Delle condizioni interne di Brescia dal 1642 al 1644 e del moto della borghesia contro la nobilit  nel 1644*, Brescia, 1898.
- Zanetti (Armando), *L'ennemi*, Ginebra, 1939.
- Zanetti (Dante), *Problemi alimentari di una economia preindusiriale*, Pavía, 1964.
- Zarco Cuevas (padre J.), *Historia de varios sucesos y de las cosas*, ed. de Madrid, 1922. *Relaciones de pueblos de la diócesis de Cuenca, hechas por orden de Felipe II*, Cuenca, 1925, 2 vol.
- Zeller (Berthold), *Henri IV et Marie de Médicis*, 2^a ed., París, 1877.
- Zeller (Gaston), *La réunion de Metz à la France, 1552-1648*, París-Estrasburgo, 1927, 2 vol.
Le si ge de Metz par Charles-Quint, oct-dic. 1552, Nancy, 1943.
Les institutions de la France au XVI^e siècle, París, 1948.
La vie économique de l'Europe au XVI^e siècle (curso en la Sorbona), París, 1953.
- Ziere (Otto), *Bilder aus der Geschichte des Bauerntums und der Landwirtschaft*, M nich, 1954-1956, 4 vol.
- Zinkeisen (J. W.), *Geschichte des osmanischen Reiches in Europa*, Gotha, 1840-1863, 7 vol.
- Zweig (Stefan), *Les heures étoilées de l'humanité*, trad. franc. d'A. Hella, París, 1939.
- Entre los libros recientemente publicados que no he tenido tiempo de utilizar plenamente, conviene citar:
- Aymard (Maurice), *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la second moitié du XVI^e siècle*, París, 1966.

Gestrin (Ferdo), *Trgovina slovenskega Zaledja s Drimorskimi Mesti od 13. don Konga 16. stoletja*, Liubliana, 1965.

Manolescu (Radu), *Comertul Târri Romînești și Moldovei cu Brașovul (secolele XVI-XVI)*, Bucarest, 1965.

Randa (Alexander), *Pro Republica Christiana*, Múnich, 1964.

Rougé (Jean), *Recherches sur l'organisation du commerce en Méditerranée sous l'empire romain*, París, 1966.

Las investigaciones de Maurice Aymard sobre la Sicilia de los siglos XV al XVIII, que he seguido con interés, critican, con razón, las cifras de Bianchini, sobre todo en lo concerniente a las que aparecen en la figura 49 del volumen I de este libro. Las futuras investigaciones habrán de tener en cuenta estas correcciones de detalle.

PRINCIPALES ABREVIATURAS EMPLEADAS EN LAS REFERENCIAS

1º Para las abreviaturas corrientes que se refieren a los archivos, ver t. II, pp. 800-801

2º Otras abreviaturas frecuentes:

Ar. st. it.: Archivio storico italiano.

CODOIN: Colección de documentos inéditos para la historia de España.

G. Z.: Geographische Zeitschrift.

R. H.: Revue Historique.

R. st. it.: Rivista storica italiana.

Vj. f. S. u W.: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte.

ÍNDICES

ÍNDICES

I. ÍNDICE DE NOMBRES PROPIOS

Aachen, *ver* Aquisgrán.

Aarón, voivoda de Moldavia, II 739.

Abbas, sha de Persia, I 62. II 102, 690, 691, 700.

Abdalmu'Min, II 164.

Abd-el-Malek, cherif, II 706, 707.

Abdón, San, II 215.

Abisina, I 227, 240, 241, 244, 727. II 164.

Abravanel, familia judía establecida en Nápoles, II 214, 218.

Abruzos; montes y región de Italia, I 48, 51, 103, 104 *n.* 282, 116, 122, 451, 500, 558, 754, 765, 786, 788. II 74, 112, 116, 128, 446, 510, 638.

Abu Horaira, compañero de Mahoma, I 228.

Abu's-su'ud, jurista turco, II 43.

Abukir, batalla de, I 134 *n.* 9.

Acapulco, I 298, 502.

Acida, Joan, patriarca de la Iglesia griega de Rodas, II 660.

Acomato de Natolia, agente turco, II 663.

Acquaviva, Anna, hermana del duque de Conversano, II 109.

Acuña, don Juan de, II 83.
Acuña, don Martín de (Cugnaletta), II 661-663.
Achmet Chaouch, embajador turco, I 882 .
Achmet Pacha, II 599, 680, 697.
Adana (Asia Menor), I 233.
Adda, río, I 91, 92, 343, 370.
Adelantado de Castilla, el, I 302, 334. II 79.
Aden, I 723, 727, 733. II 13, 216, 701.
Adigio, río y valle, I 85, 101, 273, 276, 366, 370, 420, 434, 567.
Adorne, Philippe, I 644.
Adorno, Giovanni Agostino, fundador de la congregación de clérigos menores regulares, II 293.
Adrianópolis, I 264, 421. II 19, 24, 25, 90, 124, 149, 172, 263, 515.
Adriático, mar, *passim*.
Affaitati, familia, I 279, 589, 729 *n.* 66, 754. II 58.
África, I 238, 291, 308, 309. II 24, 27, 28, 39, 52, 119, 148, 161, 229, 250.
— del Este, I 748.
— del Norte, *passim*.
— del Oeste, I 635.
— del Sur, I 243, 356.
África, ciudad de Tunicia, *ver* Djerba.
Agadir, I 155.
Agde, golfo de, II 288.
Aghlabita, dinastía, I 150.
Agnadello, batalla de, I 59, 167, 518. II 328.
Agnello, Giovanni, I 804 *n.* 408.

Agordo, I [569](#).

Agria, obispo de, II 530.

Agrigento (Girgenti), I [332](#), [756](#), [766](#). II 268.

Águila, don Juan del, agente español en Nantes, II 288.

Águila, marqués del, II 650.

Águila, obispo de, II 424.

Aguilar, I [683](#).

Aguilón, secretario del embajador, II 609-612.

Agustín de Hypona, san, I [219](#). II 165.

Ahmed I, sultán de Turquía, II 96.

Aiguesmortes, I [80](#), [273](#), [332](#), [396](#), [521](#).

Ailly, II 752.

Ain Bedia, II 161.

Aini Ali, intendente financiero de Ahmed I, II 96.

Air, I [229](#).

Aix, Louis d', II 756.

Aix-en-Provence, I [121](#), [285](#), [358](#), [449](#), [610](#). II 748, 749, 751.

Aix-la-Chapelle, *ver* Aquisgrán.

Ajaccio, I [39](#) *n.* [40](#), [440](#), [508](#). II 468.

Ajjers, I [231](#).

Akaba, I [231](#).

Alaska, I [364](#).

Alava, Francés de, embajador de Felipe II en Francia, I [632](#). II 180, 293, 454, 469, 471, 497, 498, 499, 530, 542, 551, 561, 568, 588, 591, 593, 610.

Alba, conde de, II 78, 80, 726, 727.

Alba, Fernando Álvarez de Toledo, duque de, *passim*.

Albain Bey, embajador turco, II 529.

Albani, Dina, I [354](#).

Albania, albanos, *passim*.
Albanos, montes, I 79.
Albaqui, el, capitán general de los rebeldes granadinos, II 559.
Albarracín, I 529.
Albenga, puerto ligur, I 80 *n.* 207.
Alberti, Tomasso, mercader de Bolonia, I 264, 265.
Alberto, Archiduque, II 758, 765, 780.
Albi, condado de, II 74, 87.
Albissola, I 551. II 307.
Albret, duque de, II 357.
Albret, Juana de, reina de Navarra, II 498-499, 633.
Albuquerque, duque de, gobernador de Milán, II 591.
Alcalá de Henares, I 669. II 42.
Alcalá, duque de, virrey de Nápoles, I 375, 618, 647, 696. II 79, 123, 420, 427, 434, 438-441, 447, 450, 451, 453, 454, 465, 596, 772.
Alcántara, Orden Militar de, I 119.
Alcántara, puente de (Lisboa), II 713.
Alcaudete, Alonso de, II 460.
Alcaudete, conde Martín de, II 430, 460.
Alcaudete, familia, II 281.
Alcaudete, Martín de, II 430, 460, 462.
Alcazarquivir, batalla de, II 256, 659, 706-712.
Alcocaba, Pedro de, secretario de la *Fazenda*, II 708.
Alcudia, II 269.
Aldigala, M., consejero de Felipe II, II 110 *n.* 188.
Aldobrandini, cardenal, II 585, 767.
Aleati, Giuseppe, II 793.
Alejandreta (Iskenderum), I 82 *y n.* 217, 411, 747 *y n.* 158,

824. II 311.

Aleandría (Italia), I 696. II 503-504.

Aleandría (Egipto), *passim*.

Alejandro Magno, I 219, 312. II 195.

Alejandro VI, papa, I 82.

Alemania, alemanes, *passim*.

Alençon, François, duque de, I 498, 644.

Alentejo (Alemtejo), I 529, 560, 774.

Alepo, I 82, 128, 230, 231, 242, 243, 326, 343, 366, 370, 378, 420, 513, 567, 585, 587, 623, 646, 661, 712, 725, 726, 734, 741, 745, 746, 747, 748, 750. II 22, 101, 124, 220, 222, 372, 452, 695.

Alés, cuenca de, I 288.

Alessio, II 160, 298.

Alessandri, Vincenzo degli, I 329.

Alessandrino, cardenal, II 512, 523, 585.

Alfamén (España), II 191.

Alfarache, Guzmán de, I 68, 319, 324, 329, 367. II 138.

Alfonso V el Magnánimo, rey de Aragón (y I de Nápoles), I 68, 115, 157, 620.

Algarbe (Algarve), I 152, 529. II 306, 430, 713.

Alghero (Cerdeña), I 157, 198.

Ali, historiador, II 691.

Ali (Sidi Ali), almirante-poeta, I 723. II 701-702.

Ali Pachá de Tebelen, I 48.

Ali Pachá, hijo de, II 664.

Ali Potuc, II 508.

Alicante, I 68, 120, 137, 139 *n.* 21, 194, 199, 249, 370, 392, 407, 482, 652 *n.* 219, 764, 776, 803, 806, 815, 820. II 270,

298, 373, 607.

Alife, príncipe de, I 460.

Aliprandi, Lorenzo, veneciano, I 519.

Aljubarrota, batalla de, II 712.

Almadén, II 58, 194.

Almería, I 152, 194, 199, 806. II 186, 291, 547.

Almohades, I 152. II 203.

Almonacid, región aragonesa, II 178.

Almorávides, I 152, 235.

Alpes, *passim*.

Alpujarras, las, I 42. II 180, 183, 185, 551, 559, 561.

Alsacia, I 700.

Altomonte (Calabria), I 182.

Altucaria, agente de Carlos IX en Constantinopla, II 618.

Allegretti, Christofano, agente ragusino, I 726.

Amador, Juan, renegado madrileño, II 297.

Amalfi, I 184, 433.

Amantea, I 184.

Amasia, ciudad de Anatolia, I 33. II 696.

Amat di San Filippo, Pietro, historiador, I 198.

Amberes, *passim*.

Amboise, conspiración de, II 399.

Ambrogio, valle de, I 86.

América, *passim*.

Amiens, I 315, 491 *n.* 65. II 760, 761, 762, 764.

Ammirato, Scipione, historiador florentino, II 11.

Ampaza, puerto del este de África, II 702.

Ampurdán, el, I 98.

Ámsterdam, I 62, 258, 259, 277, 281, 284, 287, 424, 523, 560, 590, 596 *n.* 500, 662, 676, 834, 839, 840, 841, 843. II 68, 203, 204, 212, 219, 220, 224, 225, 227, 232, 763.

Amurad Pacha, gran visir, II 145.

Amurat III, sultán, sucesor de Selim II, II 53, 667, 675, 695, 700, 734, 735, 741.

Amurat IV, *ver* Murat IV.

Ana de Austria, reina de España, cuarta esposa de Felipe II, I 572.

Ana de Hungría, emperatriz, esposa de Fernando, hermano de Carlos V, II 30.

Anapa, puerto circasiano, I 54.

Anatolia (Asia Menor), *passim*.

Ancona, I 67, 165, 167, 168, 175, 370, 378, 419, 447, 499, 500, 617, 734. II 102, 105, 114, 223, 226, 268, 288, 571, 576, 604.

Anchioli, palacio de, II 59.

Andalucía, *passim*.

Andrade, familia de mercaderes, I 795, 841.

Andrade, Gil de, II 596, 626.

Andria, ciudad de Apulia, I 67.

Angers, II 106.

Angevinos, I 150, 156.

Anglería, Pedro Mártir de, I 230.

Angola, I 204.

Angumois, II 752.

Anjou, *ver* Angers.

Anjou, Charles de, *ver* Provence, conde de.

Anjou, Enrique, duque de, *ver* Enrique III.

Ankara, I 78, 81 *n.* 211, 130, 370. II 220, 741.

Annoni, familia de transportistas, I 279.

Ansedonia, marisma de, I 86 *n.* 229.

Antalaya, en Pamfilia, I 113.

Antibes, I 188 *n.* 154, 408, 412. II 750.

Antioquía, II 164.

Antivari (Bar), Dalmacia, I 70. II 599.

Antonelli, Giovan Battista, arquitecto militar, I 37 *n.* 34. II 272.

Antonio, Dom, prior de Crato, II 78, 684, 710, 712, 713, 714.

Apeninos, I 31, 36 *n.* 26, 41 *n.* 49, 48, 70, 91, 104, 132, 161, 211, 223, 309, 357, 370, 420. II 379.

Appenzell, II 762.

Apuanos, Alpes, I 357.

Apulia, I 59 *n.* 124, 67, 115, 116, 122, 162, 168 y *n.* 98, 169, 339, 341, 375, 410, 431, 436, 439, 461, 519, 563, 587, 593, 754, 760, 762, 766, 770, 786, 803. II 130, 213, 215, 267, 268, 292, 487, 495, 507, 528, 586, 599, 627, 638, 769.

Apuleyo, I 219.

Aqkerman (Cetatea Alba, Bialogrado, Dnestrovskiy), ciudad de la costa oeste del estuario del Dniester, I 147, 258.

Aquila (Aquileya), I 51, 54, 61, 87 y *n.* 233, 274, 451- 452, 500. II 103, 116, 123.

Aquino, Bartolomeo d', financiero napolitano, II 109.

Aquisgrán, II 30.

Aquitania, I 307.

Árabes, I 90, 106, 128, 175, 176, 212, 219, 229, 766. II 113, 126, 144, 147, 148, 161, 162, 163, 553.

Arabia, I 123, 225, 227, 229, 235, 307, 733. II 163, 233, 702.

Aragón, aragoneses, *passim*.
Aragón, cardenal de, I 312.
Aragón, Carlos de, II 408.
Arajora, ciudad en el monte Parnaso, I 38.
Aramon, Gabriel de Luitz, barón de, embajador francés, I 481.
II 360, 361.
Aranda, conde de, II 178.
Aranda, duque de, II 178.
Aranjuez, I 530. II 499, 596.
Ararat, I 49.
Arcos, duque de, I 180 *n.* 118. II 77, 559.
Archipiélago, mar, *ver* Egeo, mar.
Ardèche, región, I 57, 308.
Ardèche, río, I 358.
Ardinghelli, II 405.
Ardres, II 339.
Arenys de Mar, ciudad pesquera de Cataluña, I 189.
Arenys de Munt, ciudad de Cataluña, I 189.
Aresch (Transcaucasia), II 693.
Arezzo, I 370, 371.
Argelia, I 66, 73, 113, 155, 198, 235, 238, 244, 306, 525 *n.*
197, 629. II 178, 182.
Argens, río francés, II 753.
Argos, planicie de, I 84.
Ariano, puerto de, I 390.
Arica, puerto de las minas del Potosí, I 298.
Aristófanes, I 325.
Arkángel, I 225, 256.
Arlés, I 57 *n.* 111, 98, 110, 121, 288, 289, 358, 420, 438. II

471, 748, 756.

Armenia, armenios, I 32 *n.* 6, 62, 63, 130, 142, 216, 254, 262, 447, 521, 747. II 41, 101, 102, 149, 168, 248, 689, 691, 696.

Armenteros, Diego de, visitador, I 839, 840.

Arno, río, I 327, 764.

— valle del, I 79.

Aromunes, pueblo de los, II 168, 174.

Arrás, obispo de, II 355, 402, 420-421.

Arrigo, Agostino, I 354.

Arslan, pachá de Buda, II 513.

Arta, golfo de, I 130.

Arteaga, inquisidor, II 414.

Ártico, océano, I 31, 255, 355.

Artois, I 708.

Arzila, II 707.

Ascoli, I 54, 375.

Ashkenazim (Ascanasi), doctor Salomón, II 662, 672, 673, 680, 681.

Asia Menor (Anatolia), *passim*.

Askenazis (judíos alemanes), II 205.

Asola, I 418.

Asso, Ignacio de, I 131, 510. II 148.

Asti, I 271, 421.

Astorga, I 594.

Astorga, marqués de, II 83.

Astrakán, I 148, 252, 254. II 145, 691.

Asturias, I 55, 64, 402, 779. II 177.

Ataide, don Luis de, virrey portugués, I 734.

Atenas, I 144, 148, 162, 331. II 19.
Athos, monte, II 146.
Ática, I 194 *n.* 255.
Atjeh (Sumatra), I 751.
Atlántico, océano, *passim*.
— islas del, I 704, 805.
Atlas, montes, I 31, 41, 49, 69, 79, 216, 226, 416.
— Alto, I 48.
Aubespine, Sebastian de l', embajador francés, II 403.
Aude, I 185.
Audisio, Gabriel, II 149-150, 789.
Ausburgo, I 264, 276 *n.* 181, 278, 282, 290 *n.* 246, 294, 418,
483, 634, 680, 719. II 33, 347, 350, 351, 358, 359-360,
369, 376.
— Dieta de, II 38, 352-355, 358.
— paz de, I 277. II 219, 382, 386, 423, 518.
Augusta, II 264, 267, 446.
Auñón, marqués de, I 457.
Aurès, I 40, 124.
Auribeau, I 89.
Australia, II 147.
Austria, austriacos, I 496, 714, 797. II 29, 236, 262, 424.
— Casa de, *ver* Habsburgo.
Auvernia, I 54, 58, 198, 289, 553, 554. II 213.
Auxerre, I 285.
Aversa, I 90, 505.
Ávila, I 43, 536. II 188.
Aviñón, I 288, 342, 358, 491, 499, 654 *n.* 228. II 213, 239.
Avis, Casa de, I 774.

Avogadro, conde Ottavio, II 131.
Ayala, Luys Gaitán de, visitador, I [832](#).
Ayas Pachá, II 93.
Aydar, agente español, II 680.
Aytona, conde de, II 87.
Azaro, hermano de Mariano, carmelita descalzo, I [736](#).
Azerbaiján, II 700.
Azevedo, fray Agostinho d', fraile agustino portugués, I [746](#).
Azevedo, Lucio de, historiador, II 211.
Azof, mar de, I [516](#). II 543.
Azores, I [140](#), [203](#), [221](#), [295](#), [302](#), [307](#), [308](#), [408](#), [749](#), [774](#). II 715.
Azpilcueta, Martín de, profesor en la Universidad de Salamanca, I [689](#).
Ba Hassún, pretendiente a la Corona de Marruecos, II 371, 379.
Baasch, E., historiador, I [402](#).
Baba Ganje, II 169.
Babalis, Hieronimus Johannes de, I [646](#).
Bab-Azoum (puerta del sur), Argel, I [416](#).
Bab-el-Manded, I [731](#). II 702.
Bab-el-Oued (puerta del norte), Argel, I [416](#).
Babilonia, I [230](#), [725](#). II 20.
Bacchiglione, río, I [101](#).
Bactriana, I [123](#).
Badajoz, I [80](#) *n.* [207](#), [507](#). II 137, 411, 713.
Baehrel, René, I [74](#), [442](#). II 323, 790.
Baeza (España), II 546.
Bagdad, I [228](#), [242](#) y *n.* [53](#), [343](#), [420](#), [741](#), [745](#), [746](#), [747](#). II

163, 699.

Baglioni, familia, II 125.

Bagnacavallo (Romaña), I 788.

Bahía, cerca de Nápoles, I 82, 160.

Bahrein, I 733.

Bajacet, *ver* Bayaceto.

Baker, Peter, capitán de barco, I 819.

Bakú, II 698.

Balagne, aldea en la región de Calvi, II 472.

Balcanes, *passim*.

Baldinucci, G., II 111.

Balducci-Pegoiotti, Francisco, I 496.

Baleares, islas, I 135, 153, 157, 174, 176, 190, 192, 196, 199, 201, 482, 804, 808. II 27, 276, 306, 341, 393, 457.

Baljandjis, nómadas de los Balcanes, II 168.

Báltico, mar, I 183, 221, 248, 251, 253, 258, 266, 267, 278, 296, 306, 361, 362, 402, 511, 515, 600, 775, 792. II 150, 294.

Ballesteros, A., I 301 *n.* 277.

Bambuk, en el Sudán, I 625.

Banat (Servia), II 113.

Bandello, Matteo, I 44, 56, 57, 97, 206, 215, 319, 327, 342, 406, 441, 447, 531. II 21, 104, 162, 258, 397.

Banduf, Antoine, capitán de un navío marsellés, II 289.

Bantella, Piero del, florentino, I 423.

Barawa, puerto africano, II 702.

Barbari, Cándido di, I 744.

Barbarigo, Agostino, *provveditore*, II 600.

Barbaro, Marco Antonio, I 446.

Barbarroja, hermanos, I 149, 176, 329, 803, 805. II 271, 310, 339, 340, 342, 344, 345, 370, 428, 555, 575, 656, 720.

Barcelona, *passim*.

Bárdenas Reales, estepa aragonesa, I 111.

Bardi, familia de mercaderes de Florencia, I 794.

Bareli, (Barelli), Giovanni o Juan, caballero de Malta, II 660-663.

Bari, duque de, II 87.

Bari, puerto italiano en el Adriático, I 67, 162, 519, 558, 803. II 267, 303.

Barjols, I 89.

Barletta, puerto italiano en el Adriático, I 67, 370, 375, 716. II 265, 267.

Barlovento, flota de, I 710.

Baroccio (Barocchio), Federico, pintor italiano, I 234 n. 381. II 236.

Barres, Maurice, I 97. II 105.

Barrois, región de Francia, II 362.

Barros, João de, I 140.

Bartoccio, Bartolomeo, mercader de Umbría que comerciaba en Ginebra, II 154.

Basca (Roggia), I 93.

Basilea, I 271, 294, 394, 569, 641 n. 142. II 153 n. 50.

Basilicata, provincia italiana, I 52 n. 84, 558.

Basora, I 242 n. 53, 726, 733, 746. II 701.

Bastelica (Córcega), I 509.

Bastia, II 371, 378, 393, 471.

Bastide, François, II 793.

Bataillon, Marcel, II 32, 152, 408.

Batavia, II 182.

Bathory, Segismundo, príncipe de Transilvania, II 739.

Baudaert, Nicolas, mercader en Inglaterra, I 840.

Bauer, Clemens, II 61, 238.

Bauer, Walter, I 313.

Baulant, Micheline, I 688.

Baviera, bávaros, I 276, 353, 434, 786, 787.

Bayaceto, hijo de Solimán el Magnífico, II 427, 428, 445, 452.

Bayard, Pierre Terrail, señor de, I 250, 431, 530, 716. II 116.

Bayeux, I 312. II 146.

Bayona, I 182, 286, 474, 778. II 212, 241, 486, 497, 498, 499, 500.

Bazán Álvaro de, marqués de Santa Cruz, I 408. II 274, 290, 413, 465, 476, 486, 487, 490, 496, 574, 596, 643, 652, *ver también* Santa Cruz, Álvaro de Bazán, marqués de.

Bearne, I 47 *n.* 62, 477, 513, 554. II 152, 747, 748.

Bearne, Enrique de, *ver* Enrique IV.

Beucaire, I 286, 289, 358.

Beaurevoir, II 391.

Beauvais La Fin, Jacques de, II 751.

Beckers, C., II 97.

Beduinos, I 231, 236, 239, 245.

Beira, I 529.

Beirut, I 113, 184, 396, 406, 517 *n.* 164, 521, 719, 810. II 161.

Beja, llanura de (Túnez), II 555.

Belgrado, I 252 *n.* 78, 335, 421, 511, 784. II 19, 21, 24, 30, 90, 124, 160, 328, 515, 737.

Beloch, Karl Julius, I 540, 542, 543.

Belon du Mans, Pierre, I 33, 77, 134, 135, 143, 233, 244, 320, 337, 340, 476, 478, 727, 728, 729. II 20, 206, 209, 219, 261, 292.

Beltrami, Daniele, I 312- 313, 541 *n.* 269.

Bellay, Joachim du, II 397.

Bellet, George de, capitán de un galeón, I 411.

Bellièvre, canceller, II 767.

Bembo, Alvise, *provveditore* veneciano, I 83, 170.

Benavarre, I 78 *n.* 201.

Benavides, empleado judío de la cancellería turca, II 680.

Benevento, I 370, 375. II 109, 127.

Bengala, I 243.

Beni larba, tribu nómada, I 231, 235.

Bennassar, I 545.

Bentivoglio, Alessandro, I 258.

Bentivoglio, familia, II 125.

Bentomiz, sierra de, II 562.

Bérard, Victor, I 54, 370, 471.

Berbería (África del Norte), *passim*.

Berberiscos, corsarios, I 151, 155, 158, 169, 194, 198, 202, 531, 592, 622, 623, 624, 794, 803, 825, 834. II 250, 266, 270, 286, 294, 295, 303 y ss., 341, 370, 427, 429, 455 y ss., 478, 560 y ss., 640, 784.

Beréberes, I 41, 46, 204, 445.

Bérgamo, *bergamaschi*, I 56, 61, 271, 273, 283, 450, 505, 527, 587, 745. II 525.

Bergier, Jean-François, I 278.

Berkovitsa, II 92.

Bermeja, sierra, II 176.

Bermejo o Vermejo, nombre usado por el enviado de Antonio de Borbón a Madrid, II 474.

Bermúdez de Pedraca, Francisco, historiador, I 42.

Bernabé, padre, superior de los capuchinos, I 331.

Bernáldez, Andrés, historiador de los reyes católicos, II 207.

Bernard, Étienne, agente real en Marsella, II 756.

Bernia, sierra de, I 37.

Bernon, Galeazzo, agente español en Constantinopla, II 771.

Berre, II 748.

Berry, I 289.

Bertholoti, Alexio, bandido, II 133.

Bertucci, Francesco Antonio, capuchino, II 67.

Berzighelli, mercaderes florentinos, I 794.

Besançon, I 651, 654 *n.* 228, 667 *n.* 281, 792. II 59.
— ferias de, I 301, 426, 504, 614 *n.* 10, 667, 668, 670, 792.

Besarabia, I 246.

Bética, I 30, 40 *n.* 45, 105, 176.

Beutin, Ludwig, I 830.

Biachinelli, mercaderes florentinos, I 794.

Biachorali, mercaderes florentinos, I 794.

Bialogrado, *ver* Aqkerman.

Bianchini, L., historiador, I 757, 768, 769. II 74, 88.

Biandrato, Alonso, hereje, II 154 *n.* 58.

Biguglia, llanura corsa, I 78.

Bilbao, I 69, 120, 419, 654, 775.

Binet, padre, I 392.

Biot (Provenza), I 89.

Biraga (Roggia), I 93.

Biraghi (Birague), familia, II 591.
Birka, cerca de El Cairo, I 239.
Biskra, I 66. II 555.
Bitonto, ciudad de Apulia, I 67.
Bizancio y bizantinos, I 48, 106, 148, 156, 172, 176, 212, 217, 455, 615. II 9, 15, 20, 38, 96, 97, 167, 168, 689.
Bizerta, I 174, 178. II 291, 315, 345, 574, 595, 620, 625, 640, 645, 647, 655.
Blanco, cabo, I 622.
Blanchard, Raoul, I 36.
Bloch, Marc, I 47, 512, 777.
Bloch-Wartburg, I 131.
Blois, I 483. II 358, 609.
Boccaccio, Giovanni, I 326, 531. II 285.
Bocksai, Stephen, II 741.
Bocognano (Córcega), I 509.
Bodenham, Roger, capitán de barco, I 812.
Bodin, Jean, filósofo político, I 689. II 65.
Bogdiana, I 381, 765.
Bogiascho, cerca de Génova, II 143.
Bohemia, I 253, 277, 280, 457, 513, 544. II 209, 236, 253, 329, 353, 382, 424.
Boisseron, cerca de Lunel, II 106.
Boistallé, II 451.
Bolgara (Roggia), I 93.
Bolonia, I 66, 173, 264, 319, 325, 371, 419, 454, 476, 546, 548, 549, 794. II 61, 91, 234, 237, 390, 793.
Bolzano, I 271, 505. II 253.
Bomino, marino de Chioggia, II 571.

Bon, Alessandro, I 101.

Bon, cabo, I 336. II 277.

Bona (Argelia), I 150, 174 *n.* 111, 331, 416, 620. II 274, 278, 307, 340, 343, 463, 555, 729.

Bongars, Jacques, II 264.

Bonifacio, II 372, 373.

Bontempelli, Hieronimo y Antonio, I 749.

Bonvisi, *ver* Buonvisi.

Borbón, Antonio de, rey de Navarra, II 473-475.

Borbón, Enrique de, *ver* Enrique IV.

Borbonesado, II 752.

Borghese, cardenal Camillo, I 134 *n.* 8. II 81.

Borghese, familia, I 103.

Borgoña, borgoñeses, I 57 *n.* 118, 158, 285, 287, 288, 438, 764. II 32, 77, 106, 354, 362, 520, 757, 760.

Borja, don J. de, II 190.

Borlandi, Franco, I 789.

Borlotti, G. Steffano y Michel Ángelo, I 659.

Borromeo, cardenal Federico, arzobispo de Milán, I 39 *n.* 40. II 462.

Borromeo, conde Federico, II 480 *n.* 270.

Borromeo, conde Ludovico, II 105.

Borromeo, san Carlos, I 39 *n.* 40. II 239, 502.

Bosco, cerca de Alejandría (Italia), II 503.

Bósforo, I 264, 327 *n.* 92, 341, 463, 465, 466. II 677.

Bosio, “burgués” de Malta, II 361.

Bosnia, I 72 *n.* 177, 315, 380, 381, 421. II 17, 19, 113, 516, 734.

Botero, Giovanni, I 253, 423, 426, 493, 528, 529, 532. II 11,

220, 284.

Bouc, puerto francés, I [420](#).

Boulogne, II [349](#), [351](#), [357](#), [358](#).

Bourg, Claude du, I [497](#)- [498](#). II [567](#), [568](#), [589](#), [663](#), [679](#).

Bourgeois, Émile, II [283](#), [764](#).

Bourget, lago de, I [273](#).

Boyardos, los, I [60](#).

Brabante, I [573](#). II [353](#).

Bradi, Lorenzo di, I [60](#).

Bragadino, Antonio, I [739](#).

Bragança, Constantino de, virrey portugués, I [400](#).

Braganza, Casa de, II [709](#).

Braganza, Catalina, duqueza de, II [709](#).

Brailía, II [739](#).

Brandeburgo, II [525](#).

Brantôme, Pierre de Boudeille, señor de, I [293](#). II [242](#), [243](#), [493](#), [512](#).

Brasil, I [137](#) y *n.* [18](#), [204](#), [295](#), [296](#), [298](#), [402](#), [414](#), [447](#), [454](#), [628](#), [635](#), [717](#), [808](#), [834](#) *n.* [547](#), [842](#). II [66](#), [133](#), [204](#), [234](#), [715](#), [716](#).

Brasov (Rumania), I [277](#).

Bratianu, G. I., II [164](#).

Bratli, Charles, historiador, II [405](#), [407](#).

Brea, Pedro, empleado de la cancillería turca, II [680](#).

Brederode, Hendrick van, II [519](#).

Bremen, I [268](#), [269](#), [277](#). II [356](#).

Brémond, general, I [175](#), [232](#).

Brennero, I [223](#), [269](#), [274](#), [374](#), [420](#), [434](#). II [368](#).

Brenta, río, I [448](#).

— valle del, I 271.

Brentano, banqueros de Fráncfort, I 61.

Brenzio, Val di, en los Alpes milaneses, I 61.

Brescia, brescianos, I 44, 57 *n.* 109, 86, 88, 271, 343, 431, 450, 505, 527, 574- 576, 603. II 226.

Breslau (Wroclaw), I 259, 264, 279.

Bresse, II 764.

Bretaña, I 289, 511, 806. II 48, 288, 364, 613, 716, 743, 757, 760, 766.

Bréton, le, abogado marsellés, II 758.

Bretones, I 107, 183, 286, 340, 394, 775, 776, 793 *n.* 805, 814, 837.

Brèves, François Savary de, embajador, I 76, 555 *n.* 332.

Briare (Francia), I 285.

Briatico, conde, gobernador provisional de la provincia de Calabria, II 128.

Brielle, en la isla de Voorn, en la desembocadura del Mosa, II 539, 611, 612, 622.

Brinckmann, A. E., historiador, II 234.

Brindisi (Brindis), I 8 *n.* 207, 162. II 264, 267, 512.

Briones, Juan de, agente español, II 680.

Briscon, fuerte de, II 745.

Brissac, Charles I de, conde y después duque de, II 363, 377, 395.

Bristol, I 809, 810, 829. II 763.

Brito, G. de, *ver* Gomes de Brito, Bernardo.

Bronzino, II 102.

Brosses, presidente Charles de, I 104.

Bruca (Brucoli), *caricatori* siciliano, I 766.

Brujas, I 249, 299, 383, 390, 396, 399, 499, 515, 635, 775.
Brugnon, Didier, I 227, 239.
Brulez, Wilfred, I 383, 589.
Brunhes, Jean I 150, 315.
Bruno, Giordano, II 154.
Brusa, *ver* Bursa.
Bruselas, I 233, 476, 478, 483. II 270, 345, 353, 381, 384, 388, 402, 404, 422, 431, 521, 610, 612.
Bruti, Aurelio, agente español, II 672, 680.
Bucarest, I 239 *n.* 45. II 739.
Bucer, Martín, protestante, II 365.
Buda (Hungría), I 252 *n.* 78, 483. II 21, 52, 513, 514, 733, 737.
Budwitz, I 250 *n.* 71.
Buena Esperanza, cabo de, I 137, 295, 297, 301, 661, 718. II 22, 66.
Buenos Aires, I 298.
Bugía, I 66, 152, 185, 619. II 165, 221, 274, 275, 340, 379, 380, 430, 650, 729.
Bul, I 728.
Bulgaria, búlgaros, I 36 *n.* 27, 38, 94 *n.* 255, 97, 98 *n.* 262, 367, 421, 479, 770. II 19, 92, 133, 168, 172-174.
Buonaccorsi, mercaderes de Florencia, I 794.
Buondelmonti, caballero florentino, I 36 *n.* 26.
Buonvisi, mercaderes de Lyon y Luca, I 794.
Burckhardt, Jacob, I 242. II 233, 241.
Burdeos, I 476, 724. II 212, 592, 611, 613, 760.
Burghley, William Cecil, lord, I 638. II 536, 610, 765.
Burgo, El, posición fortificada de Malta, II 489, 496.

Burgos, I 69, 120, 298, 339, 419, 429, 457, 475, 483, 491 *n.* 65, 536, 640, 643, 654, 775, 779. II 54, 58, 81, 100, 101, 124, 138, 277 *n.* 102.

Bursa (Brusa), Turquía, I 33, 77, 374, 381, 685. II 25, 90, 741.

Busbec, Augier (Ogier) Ghiselin de, embajador imperial en la Corte de Solimán II, I 33, 78, 130, 318, 320, 366, 511, 530, 532. II 21, 149, 199, 262, 445, 446, 515.

Buscio, Corrado del, profesor de leyes, I 607.

Buschia, doctor, agente español en Ragusa, II 448.

Busch-Zantner, R., I 785. II 22, 97.

Cabilia, Cabilias, I 30, 31, 36, 39, 40, 44, 129, 326, 445, 629. II 165, 430, 555.

Cabo Verde, islas, I 203, 749.

Cabrera, población de pescadores de Cataluña, I 189.

Cabrera de Córdoba, Luis, I 360. II 300.

Cabrières, I 41 *n.* 49.

Cabries, villa catalana, I 189.

Caccia, Giulio del, agente florentino en Madrid, II 640, 652.

Cádiz, I 154, 176, 191, 302, 340, 388, 398, 400, 402, 403, 482, 496, 661, 706, 776, 794, 802, 809, 812, 814 *n.* 462, 815, 816, 817 *n.* 479, 818, 820, 840, 842. II 276, 430-431, 465, 706.

Cachemira, I 221, 492.

Cadore, región de Venecia, I 445.

Caffa, I 144, 145, 252, 258, 455, 577 *n.* 163. II 509, 698.

Çafra, *ver* Zafra.

Cagliari, I 198, 411, 508, 827 *n.* 525.

Cahours (norte de África), II 728.

Caillé, René, I 238.

Cairo, El, I 229, 231, 239, 242, 343, 368, 483, 517, 532, 661, 713, 725, 727, 728, 732, 741. II 22, 52, 101, 161, 195, 220, 222, 720, 726, 730.

Calabria, I 37, 47, 111, 121, 186, 359, 505, 567. II 20, 54, 55, 112, 113, 123, 125-130, 197, 305, 393, 441, 556, 599, 775.

Calais, I 249, 392, 480, 483, 822 *n.* 493. II 376, 392, 405 nn. 760, 767.

Calanda (España), II 191.

Calatrava, Orden Militar de, I 119, 776. II 86.

Calcuta, II 182.

Caldagno, Francesco, erudito, I 116.

Caldea, I 130.

Caldeira, familia portuguesa, I 743. II 218.

Calderina, sierra de la, I 507.

Caldetas, pueblo pesquero de Cataluña, I 189.

Calicut (Kozhikode), I 581, 719, 728, 729, 734, 746.

California, I 364.

Calignano, II 267.

Calvi, I 60. II 372, 374, 378.

Calvino, Jean, I 474.

Calvo, Bartolomeo, I 644.

Calvo, Jacopo, corsario siciliano, II 303.

Callot, Jacques, II 123.

Camarasa (Cataluña), I 90.

Camaré (Vaucluse), I 288.

Camarga, I 78 *n.* 199, 98 *n.* 263, 104, 110, 358.

Camboya, I 242, 728.

Cambrai, II 760.

— Liga de, II 210.

Camões, Luis Vaz de, I 215, 11 633.

Camonica, Val di, I 577.

Campana, II 432.

Campanella, I 359. II 113.

Campodimeglio, Gieronimo, genovés cautivo en Argel, II 143.

Canal, Cristoforo da, almirante veneciano, I 181.

Canal, Fabio, almirante veneciano, I 511.

Cananor (India), I 728.

Canarias, islas, I 203, 204, 217 *n.* 233, 295, 302, 749, 777. II 46, 464.

Canaye, Philippe de, aristócrata inglés, señor de Fresne, I 76, 164, 755. II 198, 212, 630, 638.

Candía (Creta), cretenses, *passim*.

Canea (Khanía), La, Candía, I 783. II 599.

Canete, Juan, valenciano, capitán de un bergantín, II 296.

Canfranc, provincia de Huesca, I 512, 633.

Canisia, fortaleza en Hungría, II 736 *n.* 76.

Cannes, II 750.

Cano, Tomé, I 134, 708. II 66.

Cántabra, costa, I 296, 316, 712. II 79.

— montañas, I 41. II 175.

— puertos, I 594.

Cantacuceno, Miguel, II 59, 101.

Cantal, I 54.

Cantarana (Rosellón), I 98.

Cantimori, Delio, II 155.

Cañadas, Felipe, corsario, II 303.

Caparso, marqués de, agente del virrey de Nápoles en

- Constantinopla, II 527 y *n.* 108.
- Capitanata, provincia italiana, I 558. II 510.
- Capmany y de Montpalau, Antonio de, I 427.
- Capodistria, II 217.
- Capoliveri (Elba), II 371.
- Capponi, familia, I 424, 659, 794.
- banco de, I 654 *n.* 228.
- Capri, II 307.
- Capriola, sierra (en la Capitanata), II 510.
- Capua, I 87, 306.
- Capucin charitable, Le*, I 443.
- Caracciolo, pintor, II 240.
- Carcciolo, san Francisco, fundador de los clérigos menores regulares, II 239.
- Caraffa, Carlo, cardenal, II 388, 503.
- Caraffa, familia, II 386-388.
- Carande, Ramón, I 398, 537.
- Carcacandella, Anadrea, mercader griego de Constantinopla, I 262.
- Carcasona, II 746.
- Carces, conde de, II 468, 750.
- Cardona, Juan de, comandante de las galeras sicilianas, II 489, 544, 621, 643, 651.
- Carg, Thomas, agente de los Fugger en España, I 680.
- Caribrod, cantón de Bulgaria, II 172.
- Carintia, provincia de, II 732.
- Carlos, archiduque, II 516.
- Carlos de Lorena, *ver* Lorena, Carlos de.
- Carlos, don, hijo de Felipe II, I 33. II 399, 420, 500, 538.

- Carlos Emmanuel I, duque de Saboya, II 749, 750, 754, 761, 764.
- Carlos II, rey de España, II 221 *n.* 339.
- Carlos III, rey de España, I 106 *n.* 286.
- Carlos V, emperador de Alemania y I de España, *passim*.
- Carlos VI, rey de Francia, I 203.
- Carlos VII, rey de Francia, I 451.
- Carlos VIII, rey de Francia, I 82, 458, 515, 542. II 10, 12, 87, 146, 249, 328.
- Carlos IX, rey de Francia, I 162, 205, 258, 342, 475, 476 *n.* 16, 491, 686, 765. II 127, 410, 515, 549, 590-593, 614, 615, 616, 619, 636, 643, 709.
- Carlota, La, I 96 *n.* 258, 106 *n.* 286.
- Carmelita, Orden, I 43. II 156, 239.
- Carniola, provincia de, I 70, 171. II 283, 733.
- Çarnota Bey, II 660, 661.
- Caro Baroja, Julio, II 183, 191.
- Cárpatos, II 171, 736, 737.
- Carpentras, I 285.
- Carrara, señores de, I 429.
- Carrera de Indias, la*, I 300, 399, 596, 802, 838.
- Carreto, Alfonso de, II 76.
- Carrillo, Juan de, secretario de la Inquisición de Toledo, II 188.
- Carsan mosieur, rico propietario de Uzés, II 106.
- Cartagena (España), I 154, 209, 332, 340, 403, 408, 478, 482, 486, 595, 648, 708, 736, 764, 807, 808, 820. II 119, 270, 276, 279, 373, 461-463, 470, 487, 490, 533, 595.
- Cartago, cartagineses, I 156, 160, 176, 219, 531. II 142, 654.

Casa, Giovanni della, II 387.

Casa de Indias, I 596, 741.

Casa de la Contratación, I 106, 400, 580, 664, 666, 679, 683.
II 413.

Casal Monferrato (Piamonte), II 377.

Casalmaggiore (Lombardía), I 514.

Casaulx, Charles de, II 753, 759.

Cascáis, en la orilla norte del Tajo, II 713.

Casibilde, provincia de Siracusa, II 488.

Casitérides, islas (Sicilia), I 295.

Caspio, mar, I 124, 251, 253, 255, 731, 747. II 145, 543, 689,
691, 696, 698, 700, 718.

Cassis (Provenza), I 189. II 288.

Castelfranco (provincia de Treviso), II 217.

Casteline, Giovanni, agente italiano en Constantinopla, II 771.

Castelnuovo, presidio en Albania (ahora, Erceg Novi), II 259,
428, 509, 511, 570, 782.

Castellammare, puerto siciliano, I 766. II 268.

Castelleto (Monferrato), II 223.

Castello, Bartolomeo, transportista, I 279.

Castello, Giovanni Battista, arquitecto de Bérgamo, I 56.

Castellón, marqués de, II 133.

Caster, Gilles, II 324, 793.

Castiglione, lago italiano, I 85 *n.* 226.

Castiglione della Pescaia, provincia de Grosseto, II 371.

Castilla, castellanos, *passim*.

— la Nueva, I 68, 505, 507, 627, 684, 731, 749, 779. II 187.

— la Vieja, I 68, 339, 510, 684. II 175.

Castilla, almirante de, II 79, 80.

Castilla, gran comendador de, *ver* Requeséns, don Luis de.
Castilla, gran condestable de, I 388, 474. II 79.
Castillo Pintado, Álvaro, I 538. II 47, 57.
Castro, Américo, II 111, 154, 230.
Castro, fortaleza de (posesión del duque de Parma), I 762. II 265, 639.
Catalina, hermana de Enrique IV de Francia, II 747.
Catalina de Médicis, *ver* Médicis, Catalina de.
Cataluña, catalanes, *passim*.
Catania (Sicilia), I 90, 543, 766, 800. II 265, 266, 268, 300, 660.
Catanzaro (Calabria), I 111.
Cateau-Cambresis, tratado de, I 136, 215, 218 *n.* 234, 275, 336, 783. II 110, 284, 328, 394-399, 415, 423, 426, 428, 467, 472, 477, 767.
Catelet, Le, II 391.
“Cathay”, I 813.
Católicos, reyes, *ver* Fernando el Católico e Isabel de Castilla.
Cattaro, I 83, 163, 370, 378, 486 *n.* 51, 495, 571. II 259, 509, 510, 570, 632, 666.
— golfo de, I 162, 184.
Catti, Giovan Andrea, notario de Venecia, I 385.
Cáucaso, I 31, 36 *n.* 27, 42, 54 *n.* 97, 62, 213, 249, 251, 356, 747. II 543, 689, 694, 696, 698, 700.
Cavalcanti, Guido, I 82 *n.* 214.
Cavalla, I 141 *n.* 29, 766 *n.* 256. II 52.
Cavendish, familia, I 402. II 110.
Cavour, conde Camillo, I 94.
Caxa de Leruela, Miguel, I 562.

Caxino, cabo, I 151, 154.

Cayano, Domenego de, mercader de Pera, II 529.

Çayas, *ver* Zayas.

Cayto Ramadán, renegado sardo, gobernador de Túnez, II 556.

Cazalla, doctor Agustín, judío converso, capellán de Carlos V, II 408.

Cecil, familia, II 110.

Cecil, William, *ver* Burghley, lord.

Cefalonia, I 163, 195, 605, 821. II 145, 259, 625, 629, 632, 635.

Cefalú (Sicilia), II 268.

Ceilán, I 615, 751.

Celino, Livio, II 667.

Cellano, condado de, II 87.

Celle, cerca de Génova, II 307.

Cellini, Benvenuto, I 103, 697. II 134.

Cenis, Mont-, I 269, 272, 273, 286.

Centurione, Adamo, mercader genovés, I 555 *n.* 332. II 493.

Centurione, Luciano, I 639 *n.* 130.

Centurione, Marco, II 462, 479, 480 *n.* 270.

Centurione, Ottavio, I 651.

Centurione, Paolo, I 255 *n.* 99.

Centurione, Vincenzo, I 659.

Cerda, don Luis de la, II 83.

Cerda, Juan de la, *ver* Medinaceli, duque de.

Cerdaña, condado de, II 745.

Cerdeña, sardos, *passim*.

Cerigo (Kíthira), isla griega, I 656. II 300, 492, 625, 627, 628.

Cerigotto (Andikíthira), isla griega, II 300.

Cernomen, batalla de (sobre el Maritza), II 19.

Cervantes, Miguel de, I 55, 60, 68, 194, 361, 366, 374, 453, 529, 715. II 60, 119, 124, 149, 242, 243, 285, 462, 630, 633.

Cervelló (Cataluña), I 90.

Cervellon, Gabrio, ver Serbéllone, Gabriele.

César, Julio, I 219. II 645, 714.

Cesi, cardenal, II 585.

Cesino, isla dalmata, II 259.

Cetatea Alba, ver Aqkerman.

Ceuta, I 140, 153, 155 y n. 55, 619, 621, 804. II 47, 278.

Cévennes, I 5, 58, 94 n. 255, 567.

Chaabia, I 234.

Chabats, en el río Save, II 515.

Chabert, Alexandre, historiador, I 690.

Chalon, Philibert de, I 451.

Chalon-sur-Saône, I 285.

Chambéry, I 285, 654 n. 228, 668. II 762.

Chambord, tratado de, II 365.

Champaña, I 286. II 221.

— ferias de, I 270, 292, 299, 425, 504. II 221.

Chamson, André, II 789.

Chancellor, Richard, navegante inglés, I 225, 812, 813.

Chantonnay, Thomas Perrenot de, embajador de Felipe II, I 474, 487, 808. II 264, 506, 530, 531, 574, 582.

Chantung, I 493.

Chaouch, Achmet, *ver* Achmet Chaouch.

Charrière, E., II 668, 683.

Chartres, I 487.

Chateaubriand, François-René de, I 60, 130, 197 *n.* 181, 315, 331.

Chaton, Étienne, mercader francés, I 806.

Chaul, posesión portuguesa en la India, I 746.

Chaunu, Pierre, I 296. II 326.

Chaunu, Pierre y Huguette, I 389, 393.

Chauch Pachá, II 686, 697.

Chavigni, Jean Aimé, II 67.

Cherchell (Argelia), I 185, 376. II 274, 457.

Cherranola, marismas de (cerca de Capua), I 86.

Cherso, isla dálmata, *ver* Querso.

Chiana, Val di, I 65, 85, 86. II 379.

Chiaravalle, I 93.

Chiavenna, I 271, 273.

Chieri (Piamonte), I 287. II 363.

Chiítas (shiites), II 165, 254, 692.

Chile, I 297.

China, chinos, I 50, 63, 80, 203, 220, 223, 224, 238, 243, 298, 398, 493, 615, 661, 709, 728, 751, 835. II 147, 163, 164, 225, 285 *n.* 127.

Cinchón, conde de, II 190.

Chioggia, I 787. II 571.

— laguna de, I 310.

Chipre, *passim*.

Chott-el-Hodna, I 66.

Chur (Coir), I 271.

Cícladas, I 310.

Cid, Nicolás, tesorero del ejército de Lombardía, II 425.

Ciervos, isla de los, II 628.

Cigala, almirante turco, I 408, 656. II 699, 719, 774, 775, 779, 781, 782.

Cigala, corsario cristiano, padre del almirante turco del mismo nombre, II 289, 440, 719.

Cigala, Domenico, genovés de dudosa identidad, II 442.

Cilicia, I 125, 370.

Cipolla, Carlo M., I 696. II 63, 65, 322, 793.

Circasianos (Kirguises, tcherkeses, cherkeses), I 446 *n.* 305. II 41, 690.

Cirenaica, I 309.

Cirini, II 439.

Cisneros, cardenal Francisco Jiménez de, I 478. II 27, 176.

Ciudad Real, I 507.

Ciudad Rodrigo, II 43.

Ciudadela (Menorca), I 202 *n.* 193. II 393.

Civitavecchia, I 159, 194, 209, 289, 807, 816, 818. II 490, 602.

Clara Isabel Eugenia, hija de Felipe II, I 498. II 764, 784.

Clamor, canal de, I 90.

Cleinhaus, familia de transportistas, I 279.

Clemente VII, papa, II 63, 235.

Clemente VIII, papa, II 762, 763, 765.

Clements, Joseph, agente mercantil inglés, I 822.

Clifford, *ver* Cumberland, conde de.

Clissa, posesión turca en Croacia, I 380.

Coca (España), I 514.

Cocaine, Richard, dueño de un barco inglés, I 827 *n.* 527.

Cochin, al este de la India, I 497.

Codalia, en la costa cántabra, I 316.

Codignac, embajador francés, II 377.

Coeck d'Alost, Pierre, viajero flamenco, I 76.

Coimbra, II 714.

Coir, *ver* Chur.

Colbert, Jean-Baptista, I 291, 423. II 68.

Coligny, Gaspard de, almirante, II 387, 391, 523, 541, 590, 615, 617-618, 633.

Colón, Cristóbal, I 60, 83, 297, 400, 693. II 27, 233, 280.

Colón, Luis, II 280.

Colonia, I 274, 278, 283, 284, 290 *n.* 246, 459, 638 *n.* 124. II 195.

Colonna, cardenal Giovanni, I 82.

Colonna, Marcantonio, virrey de Sicilia, I 151, 760. II 54, 127, 307, 451, 578, 580, 581, 600, 604, 626, 627, 629, 632.

Colones, cabo de, II 639.

Colleone, familia de Bérgamo, I 56 *n.* 108.

Collio di Valnopia, villa alpina, I 603.

Collo (norte de África), I 330.

Comacchio, ciudad de la Emilia, I 180.

Commynes, Philippe de, I 160, 319. II 10.

Como, I 271, 428, 437, 551. II 503.

Como, lago, I 61, 93.

Comores, islas, I 831.

Comorn, fortaleza húngara, II 264.

Compagni, Compagno, I 652 *n.* 219.

Compañía de las Indias Orientales (holandesa), I 831.

Condé príncipe de, II 499, 523, 535, 541.

Conegliano (Venecia), II 217.

Conich, Blas Francisco, ragusino establecido en el Perú, II 142.

Conil, ciudad en la costa atlántica de España, I 181 *n.* 118.

Conique, Francisco de, mercader de Inglaterra, I 840.

Constantina (norte de África), I 32 *n.* 6, 374, 619. II 136, 161, 162, 555.

Constantino, judío converso, II 408.

Constantino VII (Porfirogeneta), I 38 *n.* 36.

Constantinopla (Estambul), *passim*.

Constanza, I 250, 290 *n.* 246.

— lago de, I 273.

— concilio de, II 61.

Contarini, Alessandro, caballero veneciano, I 814.

Contarini, Francesco, embajador veneciano en Londres y luego en Constantinopla, I 480.

Contarini, Giustiniano, caballero veneciano, I 814.

Contarini, Leonardo, embajador veneciano en Viena, II 455, 515.

Contarini, Nicolo, I 378 y *n.* 55, 379, 381.

Contarini, Pandolfo, *provveditore* veneciano, I 166 *n.* 89.

Contarini, Tommaso, capitán general de la mar, I 133 *n.* 3.

Contarini, Tommaso, embajador veneciano en Inglaterra, I 574.

Contreras, Alonso de, I 452. II 134, 291, 303, 775.

Córcega, corsos, *passim*.

Córdoba (España), I 78 *n.* 205, 96 *n.* 255, 106 y *n.* 286, 152, 370, 429, 485, 546, 572, 573, 577. II 176, 243, 278, 421, 546, 554, 557, 576.

Córdoba, Gonzalo Fernández de, el Gran Capitán, II 28.

Coreysi, Bartolomé, renegado marsellés, II 780.

Corfú, *passim*.
Corinto, I 560. II 625, 626.
Coriza (Albania), llanura de, II 96, 97.
Corna, Ascanio della, II 492, 507.
Cornaro, Andrea, mercader veneciano, I 519.
Corneto (Estado pontificio), I 762, 765.
Cornoça, Juan de, cónsul español, I 335.
Cornovi, Antonio, mercader veneciano, I 519.
Cornoza, Thomas, cónsul español en Venecia, I 757.
Corón, posesión veneciana en la costa griega, I 112, 178, 723.
II 428, 723.
Corona, Filippo, corsario siciliano, II 303.
Correggio, II 235.
Correr, Giovanni, mercader veneciano, I 519.
Corsi, Jacopo y Bardo, importantes mercaderes florentinos, I 756.
Corsini, Bartolomeo, I 756.
Corsini, familia de mercaderes florentinos, II 99.
Corso, cabo, I 159, 184, 191, 290, 377. II 149, 316, 373, 374.
Corso, Francisco Gasparo, agente español, I 52, 209.
Corso, Hassan, rey de Argel, I 61 *n.* 132, 209. II 389, 429, 430, 460, 477, 487.
Corso, Sampiero, I 209. II 371, 373, 374, 452, 453, 454, 455, 459, 467-472, 481, 533.
Corso, Thomas, hermano de Francisco Gasparo, I 210 *n.* 221.
Corso, Tomás (Thomas Lenche, también llamado), II 469.
Corte (Córcega), II 372, 467, 471.
Cortés, Hernán, II 80, 276.
Coruña, La, I 302.

Corvaja, Giulio Battista y Pietro, corsarios sicilianos, II 303.
Corvati, Juan Bautista, banquero italiano, I 650.
Cosacos, I 142 y *n.* 32, 252 y ss., 260. II 731, 732.
Cosenza, I 51.
Cosmópolis, *ver* Portoferraio (Porto Ferraio).
Costa, Agostino, I 572.
Costa, Manuel da, mercader portugués, I 842.
Cotentin, II 113.
Cotswolds (Inglaterra), I 585.
Courteville, de, II 403.
Couture de Martigues, capitán de barco, II 289.
Covarrubias de Leyva, don Diego, II 43.
Covarrubias de Leyva, Sebastián, II 43.
Cracovia, I 258, 259, 260, 261, 262, 263, 265, 279, 294, 316, 491, 686.
Craponne, Adam de, ingeniero hidráulico, I 88 y *n.* 236.
Crato, prior de, *ver* Antonio, Dom.
Crau (Provenza), I 88 *n.* 236, 110, 121, 531.
Crea (Cabilia), I 31, 32.
Crema, II 115.
Cremona, I 88, 283, 527. II 153.
Crespy-en-Laonnois, tratado de, II 338, 342.
Creta, *ver* Candía.
Creus, cabo de, I 330.
Crimea, I 48 *n.* 68, 80 *n.* 207, 141, 145, 197 *n.* 181, 252, 309. II 55, 542, 543, 696, 699.
Croacia, I 71, 171. II 160, 167, 262, 263, 516, 732, 733, 734, 738, 742.
Croce, Benedetto, II 794.

Croix-Haute, paso, I 285.
Cromwell, Oliver, I 512. II 212.
Crotona (Cotrone), puerto calabrés, II 267, 446.
Cruzzini (Córcega), I 508.
Cuacos, villorrio extremeño, II 412.
Cuba, II 216.
Cuco, reino de, *ver* Cabilia.
Cuenca, I 118, 429, 433, 507, 577. II 43, 85.
— obispo de, II 650.
Cuerno de Oro (Constantinopla), I 463, 464, 465. II 311.
Cueva, Alonso de la, II 440.
Cugnaletta, *ver* Acuña, don Martín de.
Cumberland, George Clifford, conde de, I 302, 400.
Curenzi, Juan, agente de Granvella, II 663.
Curzola (Dalmacia), II 599.
Cvijić, J., I 38, 70 *n.* 175, 73, 374. II 97, 159, 167.
Cyrille Lascaris, II 200 *n.* 235.

II. ÍNDICE DE MATERIAS

abejas, I 52.

abono, I 108.

accomandite, 424, 454.

aceite, II 169, 172-174;

comercio, I 134, 151, 159, 166 *n.* 92, 168, 200 *n.* 187, 311, 340, 461, 569, 587, 811;

en Córcega, I 509;

en Hispanoamérica, I 313;

en Yerba, I 206, 416;

exportaciones, I 561, 568;

inversiones en, I 664;

precios, I 510, 685, 686;

producción urbana, I 604;

sevillano, I 107, 313.

acémilas, I 239, 249, 251, 257, 316, 366, 373, 381, 506, 764, 766. II 704.

acero, *ver* hierro y acero.

administración: de ciudades, I 518;

y espacios, I 494-499.

agallas (nueces) de roble, I 166 *n.* 88, 726, 740. II 293.

agio, I 416. *Ver también* seguros marítimos.

agricultura: como fuente de riqueza, I 561;
Córcega, II 373;
España, I 779, 780. II 27, 74, 75, 159, 322;
estaciones del año, I 338, 339, 340, 352;
Francia, I 562;
historia, II 165;
inversión agrícola, I 352, 581, 582, 781;
Italia, I 94, 781;
judíos y, II 221;
Magreb, II 274;
nómada, I 234, 235, 236;
producción, I 545, 556-565, 569, 570, 778, 789;
reforma agraria, II 97, 98;
superficie laborable, I 563, 783, 784, 790, 791;
y crisis económica, II 100;
y necesidades urbanas, I 88, 89, 367, 368, 431.

agua: bebida, I 461;
en el desierto, I 243, 244;
problemas, I 78-83. *Ver también* pantanos; regadíos.

aguas residuales, I 461.

agustinos, II 153.

albañiles, II 182.

alcabalas, I 508, 546, 582, 583, 706. II 46. *Ver también* impuestos.

alcaldes, II 42, 50, 51, 80, 412. *Ver también* regidores.

aldeas, pueblos, I 31. II 73;
aragonesas, II 191;

artesanales, I 566;
castellanas, I 567;
cifras de población, I 544, 548, 604, 605, 779;
costeras, I 138, 139, 189;
economía, I 509-514, 604;
españolas, II 418;
ingresos señoriales, I 603, 604, 605;
montañesas, I 38, 41 *n.* 49, 49, 50, 187, 271, 357;
nivel de vida en, I 601-605, 779;
y el transporte, I 271. *Ver también* migraciones; campesinos.
algodón, I 205. II 53, 98, 148, 172, 182;
comercio, I 138, 205, 242, 275, 423, 586, 740;
explotación alemana, I 276, 284;
manufactura del, I 567;
tejidos de, I 811;
transporte de, I 379, 397, 413, 500, 501, 511. *Ver también*
tejidos; textil, industria.
alguaciles, II 412, 413.
alimentación, alimentos: aprovisionamiento, I 317-321, 357,
436-440, 453, 460, 461, 465, 467, 510-519. II 309;
escasez, II 450, 490, 528, 631, 634, 713;
para la flota aliada, II 587;
para la flota turca, II 579;
precios, I 683-688;
y consumo, I 556-560;
y la rebelión de los moriscos, II 562, 595;
y población, I 544-546. *Ver también* granos; hambre; trigo, y
los distintos alimentos.
almáciga, I 204.

almendros, almendras, I 158, 166 *n.* 92, 311, 507.
Almojarifazgo de Indias, I 389.
Almojarifazgo Mayor, I 388-389.
alubias (habas), II 147, 533;
 comercio, I 143, 311, 411, 559, 605, 634, 770;
 cultivo, I 780;
 suministros, I 786. *Ver también* legumbres.
aludes, avalanchas, I 31.
alumbre, I 289, 396, 575, 587, 597, 664, 793, 805-808, 820.
 II 64.
ámbar, I 262, 397, 730, 831.
anabaptistas, II 521.
ancorazzo, I 386.
anchoas, I 158, 507.
animal, vida, *ver* vida salvaje.
aparcería, cultivo en, I 677 *n.* 366.
apio, I 200.
arado, I 317, 320, 563, 564, 778, 779. II 172, 180, 733.
arak, I 464.
arbitristas, II 66.
arcabuces, arcabuceros, I 237, 252, 264, 275, 819. II 493;
 en la rebelión del norte de África, II 728;
 equipos de, II 251, 265, 275;
 españoles, II 602;
 fabricación, I 574;
 marroquíes, II 707;
 moriscos, II 177, 190, 430, 553;
 persas y, II 692;

piratas y, II 313;
turcos, II 199, 627. *Ver también* armamentos; armas de
fuego.

arcilla, II 274.

arcos, II 198, 199, 209;
y flechas, II 602, 627.

arenques, II 807, 818, 826.

aristocracia: búlgara, II 172, 173;
conflictos, I [669](#), [670](#);
corsa, II 373;
e italianización, I [171](#);
en los Países Bajos, II 519, 534;
española, II 76-86, 159, 182, 353, 405, 410-412, 418, 549,
559;
especulación financiera, I [426](#), [455](#), [457](#). II 74, 75;
francesa, II 377, 394, 395, 472, 615, 616, 743, 751, 754;
inglesa, II 540, 607;
italiana, II 629;
juego, I [581](#) *n.* 449;
obligaciones financieras, I [678](#), [769](#);
otomana, II 25;
polaca, I [261](#);
portuguesa, II 707, 708, 711;
posición social, II 70-99, 106, 107;
protestante, II 535;
rebeliones campesinas, II 112, 113, 115-117;
terratenientes, I [95-98](#), [103](#). II 72-76, 412, 413;
títulos de nobleza, II 106, 107;
tunecina, II 554;

urbana, I 447, 448;
venta de cédulas de hidalguía, II 377, 418;
y bandidaje, II 114, 115, 131-137;
y el ascenso de la burguesía, II 99, 104-110;
y las bonificaciones venecianas, I 101, 102;
y los judíos, II 207, 218, 219;
y los moriscos, II 177-183, 193.

armadas, *ver* flotas.

armadores, *ver* navegación; comercio.

armamento, armas, II 37, 252, 572, 612;
comercio de, I 209, 264, 748, 807, 818, 819. II 190, 199, 444;
desarrollo industrial, II 283;
industria de las, I 93, 575. II 178;
razas en armas, II 546;
y judíos, II 227; *ver también* los nombres de las diferentes armas.

armas de fuego, I 574. II 251 nn. 11 y 12. *Ver también* armamento; armas; arcabuces.

arqueros, *ver* arcos.

arquitectos, II 237, 272.

arquitectura morisca, II 194 n. 206. *Ver también* edificios.

arrieros, I 55, 68, 297, 594. II 182.

arroz, arrozales: aprovisionamiento, I 466, 467, 755, 787. II 533, 549;
comercio, I 143, 154, 239, 242, 289, 766;
consumo, I 557;
cultivo, I 311. II 172;
en Lombardía, I 94;

introducción del, I 87, 115. II 147;
precios, I 685;
transporte de, II 284;
y los piratas, II 297, 302;
y los terratenientes, II 99.

arsenales, II 476, 479, 482, 484, 502. *Ver también*
construcción naval;
— turco, *ver* Turquía en el índice de nombres propios;
— veneciano, *ver* Venecia en el índice de nombres propios.

arsénico, I 735.

Arte della Lana, *ver* Florencia y Venecia en el índice de
nombres propios.

Arte della Seta, *ver* Florencia y Venecia en el índice de nombres
propios.

artemisa, II 161.

artesanos, *ver* obreros.

artillería: baterías costeras, II 627, 628;
cerco de, II 346;
desembarco de, II 438;
embarcada en las naves, I 155, 403, 405, 407, 709, 835. II
294, 301, 380, 433, 434, 460, 476, 532, 571, 572, 579,
602, 627, 628;
en Creta, II 598;
en Holanda, II 611, 612;
en La Goleta, II 450;
en Modón, II 630;
en Navarino, II 631;
escuela de, II 198;
marroquí, II 707;

persa, II 692;
pesada, II 350, 728;
turca, II 694, 695;
veneciana, II 579.

asentistas, I 588, 589, 679. II 224, 440.

asientos, asentistas, I 634, 636, 648, 651, 661, 663, 669, 679.
II 57, 224, 415, 417, 422, 440, 580.

askenazis, II 205.

aspros, I 699, 700, 713, 715. II 93-96, 729, 730, 731.

astilleros, *ver* arsenales; construcción naval.

astrolabio, I 138, 140, 227.

atún, I 180 *n.* 118, 311, 341, 803. II 149.

audiencias, II 42, 46, 183, 184.

autarquía, I 510, 580.

auto de fe, II 176, 408, 409.

avena, I 74, 317, 604;
 aprovisionamiento, I 755;
 precios, I 694.

aves de corral, I 108. II 73, 274.

ayudas de costa, II 82.

azafrán, I 51, 274, 500, 512, 560, 587, 721. II 278.

azogue, I 721. *Ver también* mercurio.

azúcar: comercio, I 243, 296, 586, 720, 730, 802, 804, 842. II
 138, 214;
 consumo, I 461, 466;
 chipriota, II 575;
 importaciones, I 561;
 ingenios, I 635. II 226;
 intereses judíos, II 218, 219;

monocultivo, I 203, 204;
transporte, II 284;
y esclavitud, II 138;
y los piratas, II 297.

bacalao, I 255;
comercio, I 296, 818.

bajocco, I 713.

Balancellos, I 154, 194.

balaneros, I 193.

ballenas y balleneros, I 255.

bancarrotas, I 598;
castellana, I 662, 664, 676-683;
españolas, I 652, 653, 654, 662, 664, 675-683, 841. II 327,
392, 414, 646, 647, 703, 761, 765;
florentina, I 276;
italiana, I 701;
otomana, I 715. II 731;
veneciana, I 616.

bancos y banqueros, I 582;
e inflación, I 698, 699, 701, 702, 703;
evolución de la, I 422-428, 672-675;
públicos y estatales, I 597, 699, 701, 702. II 60;
y capitalismo, II 232;
y el Pontificado, II 61;
y la bancarrota española, II 414;
y las ferias, I 671;

— alemanes, I 281, 426, 664, 680, 681;
— españoles, I 425, 426, 427, 430;

- florentinos, II 102;
 - genoveses, I 425, 426, 427, 455, 456, 522, 523, 588, 590, 637, 662-673, 676, 682, 683, 702, 796, 837;
 - holandeses, I 282, 425, 637, 638;
 - italianos, I 426, 447, 654 *n.* 228, 699, 820;
 - judíos, II 217;
 - lyoneses, I 653, 699;
 - *marranos*, II 232;
 - napolitanos, I 352, 426, 589, 698, 702;
 - polacos, I 260;
 - portugueses, I 426, 588, 683;
 - protestantes, II 220;
 - romanos, I 426, 701;
 - sicilianos, I 699;
 - suizos, I 425, 665, 674, 699, 701;
 - turcos, I 179;
 - venecianos, I 425, 426, 520, 522.
- bandidos, I 265. II 111, 140, *passim* y 125, 126, 214, 248, 285;
- defensa contra los, I 72 *n.* 177;
- en Bulgaria, II 173;
- en Creta, I 812;
- en España, II 66, 183;
- en Francia, II 757;
- en Italia, II 217, 790;
- en la frontera polaca, I 266;
- en las áreas montañosas, I 47, 61, 71, 103, 132, 531;
- en los puertos de la costa genovesa, II 289;
- inquietud campesina, I 791. II 317;

la armada turca y los, II 515;
los moriscos rebeldes y los, II 564;
lucha contra los, I 104 *n.* 282;
tártaros, I 252, 253;
temporada de actividades de los, I 339.

barcas, I 158, 344, 391. II 292, 296, 300;
argelinas, II 310, 380, 463;
bretonas, I 775;
españolas, I 194. II 644;
francesas, I 348, 412;
genovesas, I 938 ;
marsellesas, I 291, 412, 413, 456;
napolitanas, I 194;
sicilianas, I 194;
turcas, I 463.

barcos: cambios y perfeccionamientos técnicos, I 159, 161, 182, 349, 392, 395, 404, 819, 836;
capturas de, I 145, 154, 166, 439, 637, 638, 655, 735, 760, 783, 806-809, 816;
comercio, I 299, 300;
duración de los viajes, I 349, 350, 477-482, 591;
ingleses, I 809-813;
invasión de los navíos atlánticos, I 718, 801-813;
tipos, I 159, 397;
tonelajes y dimensiones, I 159, 160 y *n.* 2, 185, 187, 373, 391-414, 590, 768, 781, 835. *Ver también* flotas, y los nombres de los diferentes navíos.

barraganes, II 295, 437.

Barroco, I 292, 297, 419. II 140, 151, 233-241, *passim*, 244,

330.

bautismos, I 345, 547.

bazar, I 382;

Constantinopla, I 329, 414-416.

beglerbeys, II 52, 53, 94, 693.

beneficios, II 25.

benjuí, I 747.

bergantines, I 34, 154, 194. II 288, 293, 295 y 296, 301, 446;

argelinos, II 311, 370, 558;

cristianos, II 297, 466;

franceses, II 745;

turcos, II 343.

bertoni (bertone), I 392, 413, 805.

bey, *ver* mamelucos.

bezestán, *ver* bazar.

bezzi, I 692 n. 355.

bienes raíces, II 221.

bisutería, artículos de, I 459.

bloqueos, I 170. II 213, 461, 631, 745;

de Lisboa, I 750;

y las especias, I 730-735.

bombasíes, I 281.

bora, I 307.

bosques, II 88, 693;

como refugio, I 124;

desforestación, I 789;

distribución, I 315;

en el norte de Europa, I 249, 250, 273;

en la montaña, I 51-53, 81;
y construcción naval, I 184-187. *Ver también* desforestación.

boticarios, II 220.

botte, I 393, 397.

boyardos, II 739.

bricks, I 141.

brocados, I 276, 551. II 246.

bronce, I 819.

Brucker, edicto de, II 262.

brujería y superstición, I 44, 45.

brújula, I 227. II 293.

bucaneros, II 293.

bueyes, I 317, 374. II 733.

buonavoglia, I 151.

buratos, I 281.

burguesía, burgueses, II 70, 99-111, *passim*, 116, 361;
aristocracia y, II 325;
conseguir la investidura, I 89 *n.* 244;
en Florencia, II 244;
en Francia, II 758;
judíos y, II 216, 217, 231.

burros, I 68, 297, 416, 420, 532. II 279, 461.

burchieri, I 366.

caballería: ligera a bordo de la flota aliada, II 587;
— alemana, II 515;
— argelina, II 429, 555;
— de los Caballeros de Malta, II 489;
— egipcia, II 727;

- española, II 347, 546, 641, 714;
 - francesa, II 617;
 - húngara, II 736;
 - imperial, II 736, 739, 740;
 - marroquí, II 707;
 - napolitana, II 268;
 - persa, II 695;
 - tártara, II 694, 696;
 - teutona, II 693;
 - turca, I 532. II 18, 19, 200, 283, 372, 631, 694, 725, 736, 737; *ver también spahis.*
 - valaca, II 739.
- caballeros de Malta, *ver* en el índice de nombres propios.
- caballos: alimento para, I 317, 322, 323, 799;
- árabes, I 532, 533;
 - comercio de, I 149, 242, 262, 620. II 437, 440, 508;
 - como botín, II 379;
 - cría, I 375, 532, 533;
 - de tiro, I 374;
 - en el desierto, I 228, 532, 618;
 - precios, I 511, 605 *n.* 532, 687;
 - tipos de, I 316;
 - transportes, I 374, 375, 380, 420, 532. II 628.
- cabotaje, I 133-139, 159, 593.
- cabras, cabritos, II 281 *n.* 117;
- en las montañas, I 51, 91;
 - para carne, I 315, 510;
 - y nomadismo, I 129.

cacerías, I 531.
cactus, II 147.
café, II 148.
caiques (caicas), I 149, 319, 462, 783. II 684.
calamares, I 141 *n.* 29.
caldereros, I 566.
calenturas, *ver* fiebres; malaria.
califas, II 24.
calvinismo, calvinistas, I 284. II 152, 518, 636.
cambios: ferias, I 426, 581, 614 *n.* 10, 671, 672, 697;
 judíos, II 201;
 precios, I 671, 672, 697, 713-715;
 volumen de, I 311, 555, 582, 600, 636;
 y crisis financieras españolas, II 415, 416;
 y metales preciosos, I 644, 651. *Ver también* bancos y
 banqueros; letra de cambio.
cambios en la línea de la costa, I 354.
camelotes, I 78, 170, 262, 379, 623, 740, 811.
camellos, I 123-125, 225, 229-233, 618. II 173, 282, 372,
 438, 440, 508, 631;
 convoyes de, II 222, 438;
 cría, I 532;
 en caravanas, I 238-240, 343, 344, 416, 532.
campanas, campanarios, I 818. II 163.
campesinos: agitaciones, I 72, 235, 791. II 112-117;
 aristocracia y, II 105;
 armenios, II 203, 216;
 cultivos, I 321, 759, 769, 777-779, 790;
 dependencia económica, I 72, 95, 779, 780;

en el Imperio turco, II 91-99;
en el saco de Roma, II 235;
en España, II 159;
en Languedoc, I 99, 102;
fellahs, II 176, 179;
franceses, II 377-378;
frugalidad, I 318, 320, 435;
húngaros, II 733;
italianos, II 790;
migraciones a la ciudad, I 444-449, 459, 554;
montañeses, I 56-59, 95;
moriscos, II 177-183;
nivel de vida, I 661-665;
pastizales, I 111, 115, 125, 126, 127, 778;
provenzales, II 748;
rumanos, II 542;
serbios, II 262;
Sixto V como, II 131;
terratenientes y, I 97, 563, 564;
trajes, I 510;
y abastecimiento de grano, I 771, 776-780, 791;
y bandidaje, II 135-137;
y hambre, I 434;
y los judíos, II 207, 216.
campo, campi, I 101.
canales, I 254, 288, 723. II 359, 543, 691.
cancillerías, II 78, 182.
canela, I 730, 746 n. 151, 751, 752.

cantar, I 407.

cañamo, I 255, 569, 808. II 172, 770.

cañones, II 251, 694;

cristianos, II 283, 581;

en Trípoli, II 361;

españoles, II 466, 491, 602;

italianos, II 510;

proscritos y, II 128, 129;

turcos, II 22, 209, 346.

capital, capitalismo: abastecimiento de, I 158, 190, 300, 301;

beneficios del, I 561, 562, 563, 586, 588;

concentración de, I 589, 590;

inversiones estatales, I 595-598, 703-709;

judío, II 216-228;

nórdico, I 277, 278, 301, 675, 841;

sistema, I 585, 587, 675-683. II 37, 40, 116, 217, 232, 322, 326, 327;

y bonificación de tierras, I 88, 562;

y la expansión industrial, I 569, 570; *ver también* bancos y banqueros;

— alemán, I 457;

— Amberes, I 277;

— español, I 378, 458, 644, 645;

— florentino, I 158, 454;

— genovés, I 158, 455-457, 502, 522, 523, 662-673, 815, 838;

— holandés, I 523, 661, 676, 839;

— italiano, I 287;

— judío, II 216, 228;

— Montpellier, I 289, 423;
— veneciano, I 426, 455, 791. *Ver también* comercio; bancos, banqueros; dinero; mercaderes; cambios.
capitulación, tratados de, II 554, 555, 684.
capuchinos, I 331. II 67, 145, 151, 197, 239, 315.
carabelas, I 140, 141, 392, 394;
 argelinas, II 460, 461;
 cristianas, II 466;
 portuguesas, I 805. II 370.
carabinas, *ver* armas; armas de fuego.
caramusali (caramuzales), I 149, 185, 200, 346, 413, 771. II 300, 486, 783.
Caratorum Maris, *ver* Génova en el índice de nombres propios.
caravanas: comercio transcontinental, I 420, 421;
 de carros de bueyes, I 374;
 en el desierto, I 227, 239, 245, 532;
 en España, I 68;
 ferias, I 505;
 intereses judíos en las, II 223;
 organización de, I 238, 239;
 rutas, I 66, 241, 306, 307, 378, 380, 465, 621, 725-728;
 y el comercio levantino, I 745;
 y los piratas, I 292.
caravanserrallos, I 66, 366, 465.
carbón: de piedra, I 288, 570 *n.* 405, 820;
 vegetal, I 116, 688.
cardenillo, I 289.
cargos, venta de, II 48-53, 59, 63, 85, 99.
caricatori, I 201, 766, 768, 769, 799. II 344.

cariseas, I 281, 288 *n.* 240, 397, 420-422, 500, 568, 578, 584, 617, 620, 623, 730, 745, 803, 808, 810, 817, 818-821.

carlino, I 700.

carmelitas, II 156, 239, 315, 785.

carne, II 461;

 aprovisionamiento, I 315, 316, 727;

 comercio, I 168, 311;

 en el régimen alimenticio, I 609;

 precios, I 511, 685;

 salazones, I 159, 466, 507, 818. II 646;

 y el abastecimiento de las ciudades, I 108, 158. *Ver también* ganado, y los diferentes animales.

carolus, I 713.

carracas, I 183, 396, 400, 401, 403 *n.* 137. II 294, 310.

Carrera de Indias, I 596.

carreteras, I 34, 49, 66, 68, 273;

 aumento de la importancia de las, I 377-384, 388-390;

 comerciales, I 145, 175, 377, 378;

 control cristiano de las, II 196;

 correos en las, II 617;

 duración de los viajes, I 478, 491, 496;

 inseguridad de las, I 257, 258. II 66, 124, 130, 137;

 rutas, I 366-384, 730;

 soldados en las, II 614;

 terrestres a la India, I 225 *n.* 5, 730, 743-747, 825, 827. II 659;

 transporte de metales preciosos, I 641-646. II 284;

 volumen de tráfico, I 594, 595;

 y ciudades, I 378, 379, 414-431;

- y mercado de grano, I 762-765;
 - y palmerales, I 226;
 - y población, I 184 *n.* 129;
 - alemanas, I 266-270, 279;
 - asiáticas, II 691;
 - de los Países Bajos, II 518;
 - del Languedoc, II 745, 758;
 - españolas, I 249, 369;
 - francesas, I 286, 289-293;
 - italianas, I 370;
 - provenzales, II 758, 759;
 - turcas, II 19, 527. *Ver también* comunicaciones; transportes.
- carros, I 374.
- cartas, *ver* mensajeros; correo; comunicaciones.
- cartas pueblas, II 73.
- cartografía, cartógrafos, II 191, 198.
- cartujos, II 153 *n.* 50.
- Casas de la Moneda: americanas, I 632;
- bajo control estatal, I 596;
 - genovesa, I 662 *n.* 264;
 - y metales preciosos, I 658-660;
 - y monedas bajas, I 695;
 - y valor monetario, I 613, 658, 659, 711. *Ver también* monedas, acuñación.
- cascos (de navíos), I 749. II 310.
- Cassem, I 333.
- castañas, castañares, I 51, 52, 83 *n.* 220, 166 *n.* 92;
- como alimento, I 755.

castelli romani, I 70, 452.

cautivos, II 732, 742;

cristianos, II 446, 526, 550, 555, 668, 670, 707, 726;

turcos, II 511, 516, 563, 603, 635. *Ver también* esclavitud; esclavos.

cavaier salvatje, I 47.

cavali, I 500.

caviar, I 143, 466.

cebada, I 51, 317, 322, 604;

cultivo, I 326, 780;

para Constantinopla, I 770, 771;

precios, I 685;

siciliana, I 799;

suministros, I 755, 761, 777. II 282, 527, 595;

transporte, I 763.

cedole (cedola), I 769. *Ver también* pagos adelantados.

ceniza, I 740.

censo, *ver* demografía, y población.

centeno, I 51, 260, 500, 557, 694, 778, 786, 794.

cequíes (zequíes, *zecchini*, sultaninas), I 614 *n.* 10, 625, 628, 646, 662, 713, 714. II 44, 730, 731.

cera, I 108, 151, 255, 310, 379, 456, 630 *n.* 88, 686. II 274, 316.

cerdos, I 431. II 367.

cereales, *ver* granos, y los distintos cereales.

cerveza, I 250, 260.

chalupas, II 476.

chamiceras, I 508.

chansons de geste, II 147.

chauch, II 667, 671.

cheques, II 220.

cherif, II 659, 706, 707.

chipre, árbol de, I 199 y 200.

chotoni, I 735.

churriguerescos, I 216.

cierzo, I 336.

cinabrio, I 831. *Ver también* azogue; mercurio.

Cinque Savii, I 166, 191, 282, 380, 391, 426, 561, 665, 735.
II 144, 210.

ciprés, II 147.

ciudades-Estado, II 9 y 10;

comunicaciones, I 418;

guerras, I 515;

ocaso de las, I 450-452.

ciudades y núcleos de población, II 9, 88;

abastecimiento de, I 159, 436-440, 453, 460, 461, 465, 512,
513, 514, 754, 755, 786. II 172;

alemanas, I 278-285;

andaluzas, I 104-107;

bancarias, privilegiadas, I 453-458;

bandidos en las, II 127, 128, 183;

búlgaras, II 173-174;

capitales, I 457-459, 467, 468. II 81, 82, 118, 119, 713, 715;

clasificación de, I 428-431;

como centros comerciales, I 107, 148, 189, 191, 192, 414-
431, 447, 453-463, 514-519, 522, 544-546, 558, 559;

control de los mares, I 148, 156, 157, 158, 162-167, 190,
191, 419-422;

crisis urbana, I 433, 449-453. II 100, 119-123;
en el desierto, I 227, 228, 244;
edificios públicos y monumentos, II 237, 238, 755;
en la montaña y en la llanura, I 63, 64, 65, 270;
epidemias, I 434, 440-443;
españolas, II 79, 175, 178, 187, 188, 192, 193, 412-414,
553;
fomento del esfuerzo agrícola, I 89, 90, 368, 429, 431, 447.
II 172, 173;
hambre y carestías, I 434-442;
industria en, I 422-431, 565-578;
italianas, I 148. II 55, 56;
migración hacia, I 444-449, 459;
población y crecimiento, I 431-434, 458-463, 544. II 80, 81,
82, 91, 97, 220, 221;
reales e imperiales, I 458-467;
riqueza de las, I 105, 416, 419, 433, 514-522;
turcas, II 55, 56;
y comunicaciones, I 366, 367, 368, 414, 418;
y nómadas, II 161;
y orden social, II 70, 71;
y riego, I 89;
y venta de tierras de la Corona, II 418.

clavo (especia), I 243, 730, 745, 750.

clearing-houses, I 283, 616 *n.* 22.

clima, II 165, 693;
altitud y, I 75, 76;
cambios históricos del, I 353-364;
efectos en la producción agrícola, I 309;

influencia atlántica, I 305-308;
uniformidad de, I 304, 307-313;
y efectos de los cambios estacionales, I 324-353;
zonas de, I 221. *Ver también* temperaturas.

cobre: alambre de, I 831;
comercio, I 243, 275, 300, 422, 617, 665, 730, 734, 819,
838. II 199;
explotaciones alemanas, I 276, 717;
importación, I 561;
valor, I 626, 664, 665, 717. *Ver también* monedas; minas.

cochinilla, I 298.

colinas, I 74-76.

colonias, colonos, I 176, 177, 311-313. II 74;
castellanas, II 12;
en la Antigüedad, I 176, 312;
españolas, I 157, 494. II 176, 180-182;
genovesas, I 455, 662-663;
italianas, I 299, 834 *n.* 547;
portuguesas, I 12;
ragusinas, I 421-422;
turcas, II 94.

colli, I 380.

combustible en el desierto, I 229, 239.

comerciantes, *ver* mercaderes.

comercio, II 144;
a larga distancia, I 585-589;
aceleración del, II 37;
balanza comercial, I 281-285, 554, 555, 665, 666;

corrientes de, II 222, 223;
embargos, I 418, 783, 806, 816, 837;
en las ferias, I 504-508;
espacio y economía, I 499-503;
estacional, I 438-453;
operaciones de, I 580, 581;
volumen de, I 555, 580-586;
y burguesía, II 99-103, 106;
y economía monetaria, I 600;
y piratería, II 309, 312, 313, 314;
— africano, I 620, 621;
— alemán, I 290, 411, 839;
— aragonés, I 157;
— armenio, I 62, 63;
— asiático, I 721, 722, 723, 727-751. II 690, 691;
— atlántico, I 107, 183, 277, 298-303, 399, 400, 752, 802-813, 837-843;
— austriaco, I 167, 168;
— bretón, I 183;
— catalán, I 190, 192;
— corso, I 508, 509;
— cristiano, II 196, 197, 339, 647, 729;
— chipriota, II 635;
— dalmata, I 380;
— español, I 106, 107, 167, 300, 583, 584, 654, 663, 724, 737-740, 835-841. II 57, 304, 686, 690;
— flamenco, I 183, 653, 724, 808, 809, 839;
— florentino, I 147 *n.* 40;
— francés, I 289, 290, 411, 584, 724, 750, 839. II 500, 610,

758;

— genovés, I 156, 159, 520, 521, 587, 662, 820;

— holandés, I 154, 155, 183, 664, 744 *n.* 137, 828. II 29;

— inglés, I 183, 266, 411, 807-813, 818-828;

— judío, II 213, 221;

— levantino, I 179, 656, 732-754, 822. II 216, 544, 665;

— morisco, II 188-192;

— norteafricano, I 224, 239, 240. II 278;

— océano Índico, II 690;

— polaco, I 257-267;

— pontificio, I 168;

— portugués, I 256, 299, 585, 718-741, 751, 839. II 690, 707;

— ragusino, I 147, 157, 168, 379, 412, 422, 427, 452, 453, 456, 617, 729, 731;

— ruso, I 142-145, 147, 148, 352 *n.* 77, 253-257. II 691;

— turco, I 142, 143, 147, 167, 256, 378-381, 730-738, 822, 823. II 685, 770;

— veneciano, I 147 *n.* 40, 164-171, 378-381, 398, 514-522, 613, 628 *n.* 75, 630 *n.* 88, 730, 736-741, 747-750, 821. II 304, 634, 635, 718, 719. *Ver también* mercaderes, y los distintos países y productos.

comino, I 560.

comuneros, revolución de los, II 100, 111, 117.

comunicaciones: alemanas, I 280, 281;

alpinas, I 270-274;

con Polonia, I 257-264;

efectos de las crisis, I 372;

en el continente europeo, I 248-251, 293, 294;

en el Egeo, I 178;
en Francia, I 285, 286;
entre las cuencas marítimas, I 178;
funciones urbanas, I 414;
holandesas, I 291 *n.* 247;
rutas marítimas por el Caspio, I 255-257. *Ver también* correo;
carreteras; rutas; navegación; transporte.

concentración capitalista, I 588-589.

conduttori, *ver* transporte.

conquistadores, II 27, 276, 277.

Consejo Real, II 42.

construcción, I 597;
barro, I 228;
fortificaciones, I 622;
madera, I 463, 566;
piedra, I 230, 566, 622.

construcción naval, I 185-188, 192, 401, 433. II 150, 197,
477, 479, 482, 508, 531, 576, 637, 725, 726, 787;
decadencia de los grandes navíos, I 408;
genovesa, I 427;
costos, I 592, 593. *Ver también* arsenales.

consulados, I 285;
en Argelia, I 194, 519, 655. II 315;
en Londres, I 816, 817;
en Nápoles, I 810;
en Túnez, I 655. II 315;
francés, II 194, 519, 655, 809, 810;
inglés, I 809, 810;
veneciano, I 831.

contrabando, I 154, 167, 168, 209, 418, 467, 632, 633, 643, 722, 735, 747, 750, 783, 808, 819. II 549.

Contrarreforma, I 292. II 36, 151, 156, 256,

convoyes, I 825, 391, 409, 765.

coral, I 138, 194, 208, 210 *n.* 221. II 278, 316;
comercio, I 239, 455, 721, 731, 807.

corchapines, II 279, 299.

cordelates, I 510.

corderos, precios, I 687;
venta de, I 326, 467. *Ver también* ganado lanar.

coronas (moneda), I 556, 626, 642-646, 650-653, 657, 671, 714, 715, 817. II 87, 103, 105, 244, 301, 425, 426, 684, 685 *n.* 88. *Ver también* escudos.

corregidores, II 46, 51, 77, 412.

correo: postas, I 316;
tardanza en los viajes, I 473-477, 484-486, 494;
tarifas, I 486, 487.

corsarios, I 72 *n.* 177, 196, 335. II 279, 285, 286, 288, 291-294, 308, 315, 343-348, 427, 436, 447, 456, 457, 464, 466, 486, 488, 531, 544, 595, 599, 686, 720, 721, 779, 781;

— argelinos, I 151, 155, 158, 169, 177, 194, 198, 199, 202, 592, 803, 825. II 144, 199, 286, 292, 294, 295, 305, 306, 311, 316, 369, 380, 450, 458-461, 604, 623, 721;

— berberiscos, I 151, 154, 158, 169, 177, 194, 198, 199, 202, 592, 603, 825. II 183, 186, 266, 270, 286, 287, 294, 295, 340, 341, 429, 454-458, 478, 479, 782, 783;

— españoles, I 149. II 313;

— franceses, I 190;

— holandeses, II 313;

- ingleses, I 749. II 313;
 - malabares, I 749;
 - musulmanes, II 313;
 - normandos, I 739;
 - ponentinos, II 157, 287, 299;
 - portugueses, I 804;
 - tripolitanos, I 201, 349. II 431, 432, 436, 437;
 - turcos, II 158, 183, 248, 467;
 - venecianos, II 157. *Ver también* piratas.
- corso, patente de, II 286.
- cortes españolas, II 50, 79, 108, 207, 406, 413, 421, 460, 481, 536, 554.
- cortes portuguesas, II 710-712.
- crédito: efecto del dinero barato, I 657;
- en Génova, I 425, 520, 522;
 - en la bancarrota española, I 680;
 - en las ferias, I 505, 506, 673;
 - expansión del, I 599 y 600;
 - papel, I 674, 675;
 - público, II 56-65. *Ver también* *cedola*; pagos adelantados, préstamos.
- cruzada (subsidio pontificio), I 622. II 477, 552, 577, 589.
- Cruzadas, II 349, 583, 706, 766;
- Carlos VIII y las, II 10, 12;
 - contactos Oriente-Occidente, II 195, 196, 200 *n.* 235;
 - don Juan de Austria y las, II 255, 256;
 - en la Reconquista, II 32, 687, 688;
 - Felipe II y las, II 482, 606, 658, 659;
 - papado y, II 505, 682;

y las guerras “externas”, II 254, 256, 327-329.

cuero: artesanos alemanes del, I 276;

comercio de, I 108, 138, 147, 151, 166 *n.* 88, 207, 262, 289, 291, 298, 370 *n.* 12, 378, 421, 467, 507, 630 *n.* 88, 750, 808. II 278, 316, 438;

español, II 243;

producción, I 310;

trabajo del, II 178;

transporte, I 411, 803, 814;

tributos sobre el, II 647. *Ver también* pieles.

culebrinas, II 568 *n.* 302.

cultivos, II 307, 309, 341, 580;

rotación de, I 236. *Ver también* agricultura; granos, y los diferentes cultivos.

cusús, I 228, 233.

damascos, I 571, 577 *n.* 436. II 197.

dátiles, I 289.

declinación magnética, I 140.

demografía, I 523-554. II 170, 171, 194 *n.* 207. *Ver también* población.

demonios, *ver* brujería y superstición.

denarios torneses, I 713.

derechos de aduana, II 277 *n.* 102. *Ver también* peajes; tarifas.

desagüe, I 79-88.

descubrimientos, *ver* exploradores.

desertores, II 561.

desforestaciones, I 104 *n.* 282, 186, 203, 204, 314 *n.* 31, 315, 778, 789;

y cambios climáticos, I 354, 358. *Ver también* bosques.

desiertos, I 28, 225-231. II 698;
avances del, I 355, 356;
efecto del Atlántico sobre el Sahara, I 307;
estaciones, I 343;
población, I 528, 529;
precipitaciones en el, I 232;
transporte, I 618;
vida animal, I 532;
vida en los, I 228-238, 243-246;
y el islam, I 246. *Ver también* nómadas; oasis.

deudas, II 73, 75-76, 693. *Ver también* obligaciones; peajes;
tarifas aduaneras.

devaluaciones, *ver* inflación; dinero; monedas.

deuschirme, II 45, 46.

diamantes, II 316.

dieta alimenticia: a bordo de los barcos, I 836-837;
calidad de la, I 317-320, 609, 610;
diferencias regionales, I 311, 312;
diferencias sociales, I 609;
y el abastecimiento de grano, I 755, 781;
y el aspecto físico, I 245, 318. *Ver también* alimentos,
hambre.

dietas alemanas, II 358, 514, 516.

diner, I 700.

dinero, I 516;
abastecimiento, I 158, 647, 648, 658, 659, 752;
bimetralismo, I 627, 646, 692;
circulación del, I 282, 426, 499-504, 586, 601, 637, 658,
659, 689;

contrabando, I 632

(volumen de, I 555 *n.* 332, 556, 599, 600, 601, 645, 677, 692);

de cuenta, I 581, 624, 625, 692, 697, 702;

devaluación e inflación, I 599 y 600, 613, 626, 635, 657, 658, 689-693, 698, 699, 712, 713, 714, 784;

en Oriente, I 616;

en zonas rurales, I 566;

español, I 644-657, 671, 672;

especulación, I 614, 627;

mercado de, I 210, 282, 287, 512, 513, 581, 617, 634, 658, 659, 825;

papel, I 613, 686;

préstamos privados, I 424;

rescates, II 529;

tarifas de cambio, I 614 *n.* 10;

tasas de interés, I 617, 648;

teoría cuantitativa, I 688, 689;

transporte de, I 639 *n.* 130, 641, 655, 670, 730. II 490;

y las crisis políticas españolas, II 417-421, 554, 555, 710;

y las guerras de Persia, II 698;

y los desembolsos militares españoles, II 536, 552, 620, 629, 640-650, 736, 761, 780, 781;

y los tratados de paz turcos, II 665, 666;

y pobreza, I 693, 694, 695. *Ver también* bancos; letras de cambio; metales preciosos; monedas; capitales.

Dir, I 69.

dirhems, I 619.

doblas (*doubles*), I 620 *n.* 42, 628.

doblones, I 643. II 684.

Doce Años, Tregua de los, I 744.

dominicos, II 239.

Dottori in Legge, II 42.

dracmas, I 713, 714.

drogas, I 143, 239, 275, 289, 500, 506, 508;

orientales, I 729, 735, 746, 751, 831;

volumen comercial, I 585, 586.

dromedarios, I 123, 124, 128, 225-229. *Ver también* camellos.

ducados, I 520, 556, 620, 624, 625, 642, 657, 659. II 46, 51,

63, 78, 82, 87, 105, 129, 138, 190, 201, 226, 252, 253,
274-276, 282, 298, 349, 369, 374, 464, 721 *n.* 13.

ecus, *ver* coronas; escudos; *scudi*.

edificios: en Dirraquio, II 91;

en el Bajo Ródano, II 125;

en España, II 81;

en Marsella, II 754;

en Roma, II 237 y 238;

en Tunicia, II 161;

en Venecia, II 324;

tschiftliks, II 98.

ejércitos: multiplicidad de, II 743;

presupuesto, II 10, 31, 253, 356;

volumen, II 249;

y bandidos, II 129, 130, 136, 137;

— argelino, II 379, 556;

— cristiano, II 663 *n.* 9;

— español, II 31, 130, 249, 419, 432, 433, 434, 438, 439,
463, 524, 533, 536, 552, 557, 710, 713, 753, 760, 775;

- francés, II 248, 377, 378, 389, 392, 472, 761;
 - napolitano, II 267;
 - persa, II 697;
 - turco, I 242, 785. II 248, 371, 378, 433, 450, 453, 505, 516, 571, 692, 694, 723-727, 731, 736-739, 777, 778;
 - veneciano, II 569. *Ver también* tropas.
- embarques, fletes, *ver* comercio.
- emigrantes, emigración, II 118 y 119;
- a América, I 552;
 - corsa, I 208-211;
 - y tendencia de la población, I 535-537, 550-554. *Ver también* migraciones.
- encaje, I 459.
- encomiendas, II 82.
- ennayer*, I 326.
- epidemias, I 231, 244, 341-343. II 490, 492, 511, 527, 653;
- oleada de (1630), I 796;
 - urbanas, I 435, 440-443;
 - y abastecimiento de grano, I 770, 781;
 - y fuerza de trabajo, I 574 *n.* 417;
 - y tendencias de la población, I 546, 695. *Ver también* fiebres; malaria; tifus.
- epizootias, I 441.
- erasmismo, erasmistas, II 230, 408, 409.
- esclavitud, comercio de esclavos, I 204, 225, 239, 243, 412-415, 605, 615, 621. II 91, 137, 139, 287-289, 302.
- esclavos, II 20, 21, 138, 143, 286, 290, 295-299, 309, 315, 344, 362, 428, 437, 598, 692;
- cristianos, I 463. II 138, 143, 144, 197, 207, 252, 253, 297,

308, 310, 311, 430, 577, 721 *n.* 13;
judíos, II 215, 222;
moriscos, II 186, 558, 595;
mujeres, I 517 *n.* 163. II 138, 370;
negros, I 151, 204, 225, 445, 605 *n.* 532, 621, 723. II 138,
139, 179, 297, 299, 370, 431. *Ver también* cautivos.
escorchapines, I 136 *n.* 13.
escuadras, *ver* flotas.
escudos, I 556 *n.* 334, 626, 646, 650, 651, 655, 707, 714. II
252 *n.* 15. *Ver también* coronas; *scudi*.
espacio: duración de los viajes, I 266, 477-494;
en el desierto, I 227;
y comunicaciones, I 294, 373, 473-523;
y economía, I 449-504;
y la administración de los imperios, I 494-497. II 522;
y movimientos navales militares, II 490, 491, 514, 693, 694.
Ver también rutas; velocidad.
espaldera, comarcas en, *ver* laderas.
esparto, II 161.
especias, comercio de, I 138, 143, 158, 168, 239-244, 255,
262, 273, 275, 280, 285-291, 297, 299, 455, 506, 508,
615. II 174, 214, 219, 297, 437, 609, 707;
crisis portuguesa, I 718-726, 734-743;
orientales, I 727-731, 745, 746, 752, 811, 813, 825, 831,
842;
precios, I 731 y 732;
transporte de, I 379, 396, 500, 809-812;
volumen de, I 586, 588. *Ver también* pimienta.
espolones, II 602.

esponjas, I 150.
establecimientos montañoses, II 166.
estaciones, I 179, 324-353.
estameñas, I 281, 291, 377.
estaño, comercio de, I 239, 243, 275, 300, 397, 561, 617, 745,
808, 809, 810, 818, 819, 821, 823, 826, 828. II 199.
estepa, I 111, 308, 344.
estudiantes, II 118, 152.
esturión, I 254.
eucaliptos, II 147.
excellente, I 626.
excusado, II 578, 589.
exploradores, exploraciones: marítimas, II 12;
Nuevo Mundo, II 21-23.
explosivos, II 661. *Ver también* pólvora.
fábulas, II 163.
faluchos (falúas), I 346, 392, 413.
fanega, I 558, 686, 762.
farouns, I 74.
fellahs, *ver* campesinos.
ferias, I 270. II 218;
cambios, I 281, 285, 425, 426, 522, 581, 588, 600, 616 *n.*
22, 654, 667-673, 680, 697 y 698;
locales, I 505, 506, 604. II 221;
otoño, I 325;
tejidos, I 578;
vino, I 340;
— alemanas, I 282, 505;
— Besançon (Piacenza), I 301, 426, 504, 614 *n.* 10, 668-673,

792;

— champaña, I 299, 425, 504. II 221;

— españolas, I 340, 505-508;

— francesas, I 292, 505;

— italianas, I 504, 505. II 224-228;

— Lyon, I 287;

— polacas, I 260, 262, 265;

— Sensa, I 504. *Ver también* comercio.

feudalismo: en las áreas montañosas, I 46-47;

reacción, I 449;

retorno al, I 784;

y aristocracia, II 72-73, 75-80, 87-91;

y lucha de clases, II 115-116;

y nómadas, I 236;

y obligaciones feudales, I 460;

y tierras bajas, I 97. *Ver también* aristocracia; feudos.

feudos, II 25, 71, 78, 79, 88, 89, 91, 97, 98, 259, 280. *Ver también* encomiendas; *timar*.

fiebres, I 81, 342. *Ver también* malaria.

filibotes, I 403.

finanzas: del Estado, I 422-427, 595-598, 610, 662, 673-677.
II 56-65, 377, 384, 394, 472;

— españolas, I 300, 301, 361-368, 393. II 30-37, 57, 252, 349, 362, 363, 368-369, 376, 392, 394, 412, 414-422, 472, 477, 478, 497, 577-578, 623, 629, 643, 676, 761;

— flamencas, II 31;

— florentinas, I 522;

— francesas, II 58, 376, 377, 392, 472;

— genovesas, I 299, 522, 588, 662-667, 674. II 62 y 63;

- imperiales, II 740;
- inglesas, I 302. II 252;
- napolitanas, II 27, 28, 646;
- pontificias, II 61, 63, 64;
- portuguesas, I 675. II 709;
- sicilianas, II 646;
- turcas, I 712, 713. II 60, 65, 94, 95, 674, 722, 729-731, 740;
- venecianas, II 62, 63, 569. *Ver también* bancos; capital; mercaderes; prestamistas; presupuestos.

Firmans, II 95.

fletes, *ver* navegación; comercio.

florines, I 556, 700.

flotas, I 181. II 290, 295, 313, 317, 484, 485, 578-580, 625-627, 782-783;

— aliada, II 252, 253, 580-583, 586-589, 596, 597, 600-603, 625-632;

— aragonesa, II 28;

— argelina, II 305, 310, 311, 370, 380, 463, 555, 779;

— berberisca, I 592;

— catalana, II 277;

— cristiana, II 439, 440, 476, 488, 556, 578, 724, 782;

— danubiana, II 263;

— del norte, II 342;

— escocesa, II 612;

— española, I 186, 187, 192, 296, 301, 302, 329, 331-334, 404, 412, 591, 641, 708, 737, 835. II 37, 143, 264, 295, 297, 343, 353, 359, 364, 367, 404, 405 nn. 413-419, 423, 429, 437-439, 446, 447, 455, 456, 457-470, 475-484, 490,

- 491, 496, 499, 507, 511, 512, 519, 531, 536, 538, 574, 580, 581, 594, 613-615, 620, 621-625, 632, 643, 648-652, 682, 694, 702, 713, 715, 716, 760, 765, 775-783, 794;
- florentina, II 342, 494;
- francesa, I 177, 590. II 288, 289, 356, 357, 367, 399, 427, 441, 610-619;
- genovesa, I 156, 456, 591;
- holandesa, I 301, 348 *n.* 179, 590;
- inglesa, I 299, 300-303, 348 *n.* 179, 590, 794, 835, 840. II 393, 612;
- italiana, II 434, 463;
- marsellesa, I 591. II 102;
- napolitana, I 591;
- pontificia, II 576-582;
- pirata, II 343-346;
- portuguesa, I 738. II 66, 613, 701-703, 706, 711;
- ragusina, I 412, 591, 592, 814. II 102;
- sarracena, I 156;
- siciliana, II 307, 459, 483;
- turca, I 149, 174, 177-182, 331, 495, 823, 248, 265-270, 290, 339, 342, 359-372, 378, 389, 393, 426, 428, 429, 433-439, 441, 442, 444-456, 462, 486-500, 506-513, 528, 531, 542 *n.* 179, 544 *n.* 185, 548 *n.* 204, 552, 553, 564, 567 *n.* 297, 568-569 *n.* 302, 573, 574, 579-582, 583, 598-603, 627, 628, 629, 630, 638-644, 648, 650, 653-663, 668, 673, 677, 678, 681, 690, 701, 722-728, 734, 768, 769, 770, 775-783;
- veneciana, I 72 *n.* 177, 165, 384, 413, 516, 591. II 102, 158, 341, 342, 512, 570, 573, 577, 579, 581, 598, 599, 600, 604, 620, 635, 733. *Ver también* barcos; navegación.

focas, I [225](#).

Fondaco dei Turchi, ver Venecia en el índice de nombres propios.

fondas, ver posadas.

fondeaderos, ver *ancorazzo*.

Fondego dei Tedeschi, ver Venecia en el índice de nombres propios.

fontaneros, II 182.

forzados, II 253 y 491, 574. Ver también galeotes.

fragatas, I [159](#), [161](#), [194](#), [413](#). II 293, 295, 303, 310, 469, 471;

cristianas, II 297, 342;

españolas, II 364, 439-440, 644;

francesas, II 745.

fragatillas, II 295.

franciscanos, I [43](#). II 153, 213, 239, 346.

fregatinas, II 303.

fresnos, II 161.

frutales, árboles, II 11, 699.

frutas: comercio, I [158](#), [507](#), [512](#);

cultivo, I [207](#) n. 206, [315](#), [780](#);

efectos de la altitud, I [76](#);

en el régimen alimenticio, I [320](#).

fueros, II 54, 411, 413.

fuertes y fortificaciones, II 260-274;

castillos, fortalezas, II 128;

cristianos, II 248, 257, 258, 283, 655;

en Berbería, II 250 n. 5;

en Yerba, II 347, 729;

en Dirraquio, II 18;
en Hungría, II 358, 736;
en Rodas, II 359;
en Sicilia, II 342, 664;
en Toscana, II 132.
“funcionarios”, II 41-48, 101, 118, 119.
fundiciones, II 197, 205, 250.
fuorisciti, II 370, 397.
Fürstenrevolution, II 365.
fustanes, I 275, 281, 284, 397, 423, 790.
fuste (fustas), I 199 *n.* 184. II 296, 300, 307, 316, 475, 531,
560, 629;
argelinas, II 558;
berberiscas, II 307, 340, 464;
turcas, II 343, 344, 510, 599, 627, 725.
galeazas, I 640, 811. II 249, 251, 283, 486.
galeones, I 154, 165, 198. II 249, 300, 310, 729;
dimensiones, I 400, 401;
duración de los viajes, I 501;
en las rutas de las Indias, I 300, 709, 802;
operaciones de invierno, I 335, 336;
tráfico, I 346, 347, 348;
— corsarios, II 446;
— cristianos, I 165. II 297, 466, 782;
— de Creta, I 407;
— de Manila, I 298;
— españoles, I 300, 302, 709. II 434, 435, 536, 644;
— genoveses, II 298;

- marselleses, I 289-291, 411. II 279;
 - musulmanes, II 251, 284, 662, 778;
 - ponentinos, II 288;
 - turcos, I 392;
 - venecianos, I 392. II 279, 572, 579;
 - vizcaínos, I 300.
- galeonetti, galionetti*, I 346, 412.
- galeotas, I 169 *n.* 101, 199 *n.* 184, 274, 279, 296, 297, 300, 303, 307, 310, 343, 475;
- aliadas, II 628;
 - argelinas, II 304, 370, 378, 460, 722;
 - berberiscas, II 464;
 - corsarias, II 459, 531;
 - cristianas, II 440, 476;
 - españolas, II 435;
 - turcas, II 437, 510, 511, 627, 723.
- galeotes, I 131, 605, 606, 609. II 135, 143, 226, 253 y 291, 301, 310, 465, 579, 603. *Ver también* dimensiones, en galeras, *infra*: forzados.
- galeras, II 246, 249, 276, 295, 297, 302, 305, 307, 311-317, 343, 435, 475, 483, 581, 625, 629, 630, 745, 782;
- cargadas de metales preciosos, I 645, 648-652, 656, 657, 678;
 - construcción de, I 185;
 - dimensiones, I 395;
 - en invierno, I 328-336;
 - tráfico, I 346, 396, 405, 406, 407;
 - tripulaciones de las, I 181, 338, 409, 525 *n.* 196, 605, 606, 761 *n.* 238. II 181, 253, 295, 296;

- velocidades, I 477, 478, 481, 482, 490, 491, 495, 496, 501;
 y piratería, I 170, 171, 397;
- aliadas, II 253, 587, 595, 596, 599, 600, 602, 619, 628;
 - argelinas, II 305, 306, 311, 371, 380, 460, 574;
 - berberiscas, I 397, 406, 623. II 340;
 - corsarias, II 465, 466;
 - cretenses, II 627;
 - cristianas, II 264, 297, 436, 440, 477, 492, 548, 781, 782;
 - de los Caballeros de Malta, II 476-477;
 - de san Esteban, I 745;
 - de Trípoli, I 349. II 311, 436, 437;
 - del mar Rojo, I 728;
 - del Piombino, II 442, 480;
 - escocesas, I 182;
 - españolas, I 154, 157, 302, 329, 331, 644, 650, 709. II 192, 275, 346, 353, 364, 378, 380, 381, 394, 432-435, 438, 441, 456-472, 475-481, 486, 490-496, 505, 510, 531, 544, 547, 550, 551, 560, 572-575, 576 *n.* 332, 580, 582, 595, 600, 602, 621, 624-631, 637, 650, 651, 713, 720, 723, 724, 727, 747, 756, 774-780;
 - florentinas, I 454. II 300, 427, 482, 727, 728, 777;
 - francesas, II 341, 362, 367, 368, 371, 374, 393, 399, 443, 467, 469, 592, 624 *n.* 173;
 - genovesas, I 299, 650. II 344, 433, 442, 476, 477, 481, 603, 614;
 - italianas, I 646. II 433, 571;
 - maltesas, II 298, 299, 435, 488;
 - monegascas, II 433, 476, 480;
 - musulmanas, II 292;

- napolitanas, I [650](#). II 274, 307, 465, 476, 477, 482, 494, 596, 621, 676;
 - piratas, II 227;
 - ponentinas, II 288, 300;
 - pontificias, II 433, 480, 511, 626, 642, 652, 777;
 - portuguesas, I [463](#). II 465, 478, 482, 701 *n.* 137;
 - saboyanas, I [650](#). II 442, 476, 481;
 - sicilianas, II 290, 303, 307, 433, 435, 464, 476, 478, 480, 494, 596, 720, 726;
 - toscanas, I [745](#), [756](#). II 298, 433, 476, 480, 576, 729;.
 - turcas, I [379](#), [380](#), [723](#), [731](#), [733](#), [745](#), [746](#), [760](#), [783](#), [813](#). II 145, 253, 258, 283, 299, 301, 360, 372, 389, 447, 451, 454, 486, 487, 492, 507-510, 528, 543, 546, 579, 598, 603, 627-630, 650, 653, 654, 657, 682, 695, 699, 701, 722-728, 737, 769, 770, 771, 774, 777-783;
 - venecianas, I [165](#), [175](#), [182](#), [348](#), [379](#), [439](#), [619](#) *n.* 39, [620](#). II 226, 252, 261, 277, 288, 300-304, 512, 579, 581, 598-603, 629, 635, 770.
- galere da mercato* (Venecia), I [299](#), [396](#), [397](#), [516](#), [521](#), [577](#), [580](#), [720](#).
- galere sottile* (galeras sutiles), II 599.
- gallegos, I [55](#) *n.* 100.
- galletas, I [756](#), [777](#). II 284, 293, 442, 459, 460, 479, 488, 533, 595, 597, 627.
- ganadería, ganado, II 516;
- alimentación, I [466](#);
 - beneficios de la, I [260](#);
 - comercio de, I [261](#), [378](#), [506](#), [507](#). II 474;
 - en el desierto, I [343](#);
 - en la economía rural, II 75;

en las montañas, I 51, 52, 71, 112;
escasez, I 315;
polaca, I 261 y 262;
y bandolerismo, II 135;
y hambre, I 435;
y los moros, II 281. *Ver también* vaca, carne de, y los diferentes animales.

ganadería extensiva, II 172.

ganado lanar, I 51, 88, 109 *n.* 290, 110-120, 129. II 75, 96, 438;
aprovisionamiento, I 466, 789;
carne, I 315, 316;
cría, I 120, 202, 429;
en el desierto, I 232;
mantequilla, I 510;
mercado, I 143;
precios, I 316, 687.

gandules, II 183.

garbanzos, guisantes, I 74, 108, 604, 755, 766, 786, 808. II 279.

gastadores, II 273.

Gavaches, I 553.

gazette, I 692 *n.* 355.

gendarmerie, II 116 *n.* 213.

gerbes, I 149. II 300.

germanías, II 117, 177, 185.

ghettos, II 206, 207, 210, 211.

gitanos, II 253 *n.* 18.

glaciares y heladas, I 356, 360, 361.

goletas, I 141.
goma arábica, I 730.
góndolas, I 346.
gorgoranes, I 281.
gótico, arte, II 234.
grandes de España, II 76-84. *Ver también* aristocracia.
grani, I 797.
granges, II 73.
granos: abastecimiento, I 754 – 801. II 278, 376, 595, 641,
753, 754 *n.* 151;
beneficio, I 562, 654;
bloqueo, II 213;
calidades, I 754;
comercio, I 143, 158, 200, 201, 207, 239, 242, 250, 254,
288, 300, 418, 424, 466, 467, 560-563, 631, 755-768,
772-801. II 218 (volúmenes de, I 585-587, 754-772);
consumo, I 556-559, 562 (*ver también* hambre);
cosechas, I 200 *n.* 187, 320-324, 337, 348 *n.* 179, 437, 754,
759, 781, 793. II 527, 561, 595, 746;
crisis, I 200, 323, 434-440, 461, 754, 771-802. II 307, 53;
del Archipiélago y orientales, I 770, 771, 772, 781-785. II
586;
del norte, I 260, 773, 774, 785, 792-796, 828, 829, 830,
833, 837, 841;
en la economía rural, II 74, 75, 282;
especulación de, I 85, 86, 755, 756, 769-772, 782;
impuestos y tasas, I 758, 768;
molinos, I 567;
oficinas del, I 437, 439;

pagos en especie, II 281;
para galletas, II 242;
precios, I 79, 514, 545, 562, 584, 685, 686, 696, 759-765,
769. II 307, 322, 558;
producción, I 84-89, 97, 311, 545, 557-563, 769, 770, 774-
775, 789;
sicilianos, I 790, 796-798;
transporte de, I 159, 165, 236, 239, 288, 374, 375, 404,
405, 407, 438, 555, 756, 762, 763, 765, 775, 776, 781-
801, 814. II 260, 346, 371. *Ver también* trigo, y los
nombres de los demás granos.
granza, I 107, 721.
greda, I 729.
gremios, I 750. *Ver también* *Arte (della Lana y della Seta)*.
grippi, I 392, 410.
grisi, grigi, I 167.
grossetti, I 516, 692 n. 355.
grossoni, I 516.
grosz, I 700.
grush, II 730.
guardacostas, guardia de costas, II 269, 270, 481.
guerras de religión, I 84 n. 220, 289, 493. II 743-762.

II. ÍNDICE DE FIGURAS

TOMO I

1. Alturas y depresiones sobre y bajo el nivel del mar
2. Los plegamientos del Mediterráneo
3. Los grandes canales de la llanura lombarda
4. Los canales de regularización han salvaguardado la mitad de las lagunas venecianas
5. Pastos de invierno y de verano de las ovejas de la Alta Provenza, hacia finales del siglo XV
6. Las trashumancias castellanas
7. Las trashumancias actuales
8. Los naufragios de naves rumbo a Venecia, de 1592 a 1609
9. Capturas de naves durante el mismo periodo
10. Sicilia y Túnez cortan en dos el Mediterráneo
11. Corfú, situada frente a Otranto, controla el ingreso en el Adriático
12. El Mediterráneo a escala del mundo
13. La implantación de los palmerales desde el Indo al Atlántico
14. Caravanas saharianas, siglos XV y XVI

15. Las rutas del istmo alemán
16. La barrera de los Alpes
17. Lyon y las especias, de acuerdo con algunos documentos entre 1525 y 1534
18. Marsella y el mercado interior francés, 1543
19. El “auténtico” Mediterráneo, del olivar a los grandes palmerales
20. Un viaje a España que acabó en Tabarca, enero de 1597
21. Efectos del mistral, el 19 de abril de 1569 y en días sucesivos
22. Movimiento de negocios del “Fondaco dei Tedeschi” en Venecia
23. Red de las carreteras de la península ibérica en 1546
24. Las rutas a través de los Apeninos toscanos
25. El gran bazar de Estambul en los siglos XVI-XVII
26. El corazón de Venecia
27. Población de las ciudades de Castilla
- 28, 29 y 30. Noticias camino de Venecia
- 31 y 32. Venecia: los viajes de las *galere da mercato*
33. La población de la *Terraferma* veneciana en 1548
34. Población de Castilla en 1541 y en 1591
35. Incremento de la población, 1541-1591, 1593
36. La población de Sicilia, 1501-1716
37. Bautismos en Florencia, 1551-1600
- 37 *bis*. Facsímil de la carpeta de una carta del embajador de Felipe II en Lisboa
38. El curso del cequí veneciano
39. El oro contra la plata
40. Las dos épocas de la plata americana

41. La plata “política” española en Europa, 1580-1626.
42. Los precios del trigo en el Mediterráneo y Europa
43. Los precios en Brusa, 1489-1633
44. El movimiento de los precios en París, según los archivos de las instituciones de caridad
45. Estrasburgo conoció la subida de precios antes que Valencia
46. Precios y salarios reales en Valencia
47. Precios reales de los cereales en Estrasburgo, Leópolis y Valencia
48. Devaluaciones de las monedas de cuenta
49. Los *caritatori* sicilianos en 1532
50. Venecia: trigo del mar y trigo de *Terraferma*
51. Las exportaciones sicilianas
52. Sicilia después de 1593: un documento que no habla de importaciones de trigo, sino de exportaciones de seda
53. Lista de todos los seguros marítimos registrados en Génova
54. Incremento de los navíos del norte en Liorna: 1573-1593

I. ÍNDICE DE LÁMINAS

TOMO I

Los Alpes entre Francia y el Piamonte

Regiones áridas

El delta del Rin

Portulano (siglo XVI) del Mediterráneo oriental

Tapiz I: Detalle. El mar entre Génova y Túnez

Tapiz II: Detalle. El *Mar de Berberia* y España

El puerto de Barcelona

En el Bósforo

Navío redondo mercante

El Atlántico invade el Mediterráneo

Galeón veneciano

Velero del Atlántico

Toma de Cádiz por los ingleses

Veleros grandes y veleros pequeños

Galeras y navíos redondos en el océano Atlántico

Navío redondo

Génova en el siglo XV

El arsenal de Venecia (1500)

Constantinopla

El Cairo

Plano de Venecia

III. ÍNDICE GENERAL

TOMO I

Prefacio a la primera edición española

Prólogo a la primera edición francesa

Prólogo a la segunda edición francesa

PRIMERA PARTE

LA INFLUENCIA DEL MEDIO AMBIENTE

Capítulo I. LAS PENÍNSULAS; MONTAÑAS, MESETAS, LLANURAS

I. *En primer lugar, las montañas*

Características físicas y humanas

Definición de la montaña

Montañas, civilizaciones y religiones

La libertad montañesa

Recursos y balance de la montaña

Los montañeses en la ciudad

Casos típicos de diáspora montañesa

La vida montañesa, primera historia del Mediterráneo

II. *Altiplanos, laderas y colinas*

Las altas llanuras

Las comarcas en espaldera

Las colinas

III. *Las llanuras*

El problema del agua: la malaria

La bonificación de las planicies

El ejemplo de Lombardía

Grandes propietarios y campesinos pobres

Cambios a corto plazo en las llanuras: la tierra firme veneciana

Cambio a largo plazo: Las vicisitudes de la campiña romana

El primado de las llanuras: Andalucía

IV. *Trashumancia o nomadismo: dos modos de vida mediterránea*

Las trashumancias

El nomadismo es más antiguo que la trashumancia

La trashumancia castellana

Comparaciones y cartografía de conjunto

Dromedarios y camellos: las invasiones árabes y turcas

El nomadismo en los Balcanes, Anatolia y África del Norte, visto por observadores occidentales

Ciclos más que seculares

Capítulo II. EN EL CORAZÓN DEL MEDITERRÁNEO: MARES Y LITORALES

I. *Las llanuras líquidas*

La navegación costera

Los primeros tiempos de los descubrimientos portugueses

Los mares angostos, bases de la historia

El Mar Negro, avanzada de Constantinopla

El Archipiélago, veneciano y genovés

Entre Túnez y Sicilia

La “Mancha” mediterránea

La cuenca y el mar Tirreno

El Adriático

Al este y al oeste de Sicilia

Dos universos marítimos

La doble lección de los Imperios turco y español

Más allá de la política

II. *Las franjas continentales*

Los pueblos del mar

Deficiencias de los sectores marítimos

Las metrópolis

Los altibajos de la vida marítima

III. *Las islas*

¿Mundos aislados?

Vidas precarias

Las islas, en los caminos de la gran historia

Emigrados insulares

Y las islas que no circunvala el mar

Las penínsulas

Capítulo III. LOS CONFINES: EL MEDITERRÁNEO MAYOR

Un Mediterráneo de dimensiones históricas

I. *El Sahara, segundo rostro del Mediterráneo*

El Sahara: límites inmediatos y límites remotos

Pobreza y miseria

Los grandes nómadas

Empuje e infiltraciones de la estepa

Las caravanas del oro y las especias

Los oasis

El área geográfica del islam

II. *Europa y el Mediterráneo*

Los istmos y sus rutas meridianas

El istmo ruso: hacia el Mar Negro o hacia el Caspio

De los Balcanes a Danzig: el istmo polaco

El istmo alemán: vista de conjunto

Los Alpes

El tercer personaje: una Alemania de rostro múltiple

De Génova a Amberes, y de Venecia a Hamburgo: las condiciones de la circulación

Emigración y balanza comerciales

El istmo francés: de Ruán a Marsella

Europa y el Mediterráneo

III. *El océano Atlántico*

Varios Atlánticos

El Atlántico, en la escuela del Mediterráneo

El destino atlántico en el siglo XVI

Una decadencia tardía

Capítulo IV. LA UNIDAD FÍSICA: EL CLIMA Y LA HISTORIA

I. *La unidad climática*

El Atlántico y el Sahara

Un clima homogéneo

La sequía, azote del Mediterráneo

II. *Las estaciones*

Las pausas del invierno

Pausa en la navegación

Invierno: época de paz y proyectos

Las penurias del invierno

El verano y su vida precipitada

Las epidemias de verano

El clima mediterráneo y el Oriente

El ritmo de las estaciones y las estadísticas en el siglo XVI

Determinismo y vida económica

III. *¿Ha cambiado el clima desde el siglo XVI?*

Nota complementaria

Capítulo V. LA UNIDAD HUMANA: RUTAS Y CIUDADES, CIUDADES Y RUTAS

I. *Rutas terrestres y rutas marítimas*

Las rutas nutricias

Arcaísmo de los medios de transporte

¿Aumenta la importancia de las rutas terrestres hacia el año 1600?

El problema intrínseco de la ruta terrestre

El doble testimonio de Venecia

Circulación y estadística: el caso de España

A la larga el problema es doble

II *La navegación: tonelajes y circunstancias cambiantes*

Navíos grandes y navíos pequeños en el siglo XVI

Las primeras victorias de los barcos de pequeño tonelaje

El siglo XVI en el Atlántico

En el Mediterráneo

III. *Las funciones urbanas*

Las ciudades y las rutas

Un lugar de encuentro de las diferentes rutas de transporte

De la ruta a la banca

Ciclo urbano y regresión

Una tipología muy incompleta

IV. *Las ciudades, testigos de su siglo*

El crecimiento demográfico

Penurias de antaño y penurias nuevas: las carestías y el problema del trigo

Misericordias antiguas y miserias nuevas: las epidemias

El indispensable emigrante

Las crisis políticas urbanas

Las privilegiadas ciudades bancarias

Las ciudades reales e imperiales

A favor de las capitales

Coyunturas y cambios

SEGUNDA PARTE

DESTINOS COLECTIVOS Y MOVIMIENTOS DE CONJUNTO

Capítulo I. LAS ECONOMÍAS: LA MEDIDA DEL SIGLO

I. *El espacio, enemigo número uno*

Para los que escriben: el tiempo que se pierde en ir y venir

Las dimensiones del mar: algunos récords de velocidad

Las velocidades medias

Las cartas: un caso especial

La noticia, mercancía de lujo

Comparaciones actuales

Imperios y espacio

Las tres misiones de Claude du Bourg (1576-1577)

Espacio y economía

Las ferias: retícula complementaria de la vida económica

Las zonas económicas de escaso radio

El cuadrilátero: Génova, Milán, Venecia y Florencia

II. *La población humana*

Un mundo de 60 o 70 millones de hombres

Los vacíos mediterráneos

¿Un ascenso demográfico del cien por cien?

Niveles e índices

Reservas y conclusiones

Confirmaciones y sugerencias

Algunas certezas

Otro índice: las emigraciones

III. *¿Es posible construir un modelo de la economía mediterránea?*

La agricultura es la industria más importante

Un balance industrial

El *Verlagssystem* y la expansión de las industrias urbanas

El sistema resulta próspero

Una mano de obra itinerante

Movimientos generales y movimientos locales

El volumen de las transacciones comerciales

Significado y limitación del comercio a largas distancias

Las concentraciones capitalistas

El tonelaje real de las flotas mediterráneas

Los transportes terrestres

El Estado, principal empresario del siglo

Metales preciosos y economía monetaria

¿Constituían los pobres de solemnidad un quinto de la población?

Un encasillado provisional

Lo que se come no puede servir de criterio adecuado:

oficialmente la sopa es siempre buena y suficiente

El valor de nuestros cálculos

Capítulo II. LAS ECONOMÍAS: LOS METALES PRECIOSOS, LAS MONEDAS Y LOS PRECIOS

I. *El Mediterráneo y el oro del Sudán*

Las salidas de metales preciosos hacia el este

El oro sudanés: precedentes

Los portugueses en Guinea: continúa llegando oro al Mediterráneo

Las responsabilidades de la coyuntura

El oro sudanés en África del Norte

II. *La plata de América*

Los tesoros de América y de España

Los tesoros de América, camino de Amberes

El rodeo francés

La gran ruta de Barcelona a Génova y el segundo ciclo de los metales preciosos de América

El Mediterráneo, invadido por las monedas españolas

Italia, víctima de la moneda larga

El siglo de los genoveses

Las ferias de Plasencia

El reino del papel

De la última bancarrota de Felipe II a la primera de Felipe III

III. *El alza de los precios*

Las quejas de los contemporáneos

¿Provocaron la situación las riquezas de América?

Algunos argumentos en pro y en contra de la responsabilidad de las riquezas americanas

Los salarios

Las rentas sobre tierras

Bancas e inflación

Los “industriales”

Los Estados y el alza de los precios

La consunción de los “tesoros” de América

Las monedas devaluadas y la falsa moneda

Tres edades metálicas

Capítulo III. LAS ECONOMÍAS: EL COMERCIO Y EL TRANSPORTE

I. *El comercio de la pimienta*

Revancha mediterránea: la prosperidad del Mar Rojo a partir de 1550

Las rutas del comercio del Levante

Recuperación de la pimienta portuguesa

La pimienta portuguesa: proyectos y negociaciones

La pimienta portuguesa, ofrecida en Venecia

El contrato de los Welser y de los Fugger: 1586-1591

La permanencia de las rutas levantinas de las especias

Explicaciones posibles

II. *Equilibrios y crisis en el comercio del grano mediterráneo*

Los cereales

Algunas reglas del comercio de granos

El comercio del trigo, vinculado a las rutas marítimas

Puertos y países exportadores de granos

Los granos del este

Equilibrios, crisis y vicisitudes

Primeras crisis: el trigo del norte en Lisboa y Sevilla

El *boom* del trigo turco: 1548-1564

Comer pan propio: la situación en Italia entre 1564 y 1590
La última vicisitud: las importaciones de trigo del norte a partir de 1590
Sicilia continúa siendo el granero del Mediterráneo
Sobre las crisis del trigo

III. *Comercio y transporte: los veleros del Atlántico*

1. *Antes de 1550: llegan las primeras naves*

Naves vascas, naves vizcaínas e incluso naves gallegas
Los portugueses
Normandos y bretones
Los navíos flamencos
Los primeros veleros ingleses
El periodo de prosperidad (1511 -1534)

2. *De 1550 a 1573*

El Mediterráneo para los mediterráneos
La vuelta de los ingleses en 1572-1573
Las negociaciones angloturcas: 1578-1583
El éxito de la navegación inglesa
La situación al finalizar el siglo
Llegan los hanseáticos y los holandeses
Del trigo a las especias: los holandeses conquistan el Mediterráneo
De cómo los holandeses se apoderaron de Sevilla, a partir de 1570, sin hacer un solo disparo
Cristianos nuevos en el Mediterráneo

ANEXOS

FUENTES

I. *Fuentes manuscritas*

A) Los archivos españoles

- B) Los archivos franceses
- C) Los archivos de Italia
- D) Los archivos vaticanos
- E) Los archivos de Ragusa
- F) Los archivos europeos (excluidos el Mediterráneo y Francia)

II. *Fuentes cartográficas*

- A) Fuentes actuales
- B) Fuentes antiguas

III. *Fuentes impresas*

- A) Las grandes publicaciones documentales
- B) Obras esenciales
- C) Lista alfabética de los libros citados en el texto y en las notas

Principales abreviaturas empleadas en las referencias

ÍNDICES

- I. ÍNDICE DE NOMBRES PROPIOS
- II. ÍNDICE DE MATERIAS
- III. ÍNDICE DE FIGURAS
- IV. ÍNDICE DE LÁMINAS
- V. ÍNDICE GENERAL



En las últimas décadas del siglo xvi, la fuerza de España se vio empujada de golpe hacia el Atlántico. Un poderoso movimiento bascular la llevaba del Mediterráneo al océano en que habría de defender su existencia amenazada. Interesarse por este juego subterráneo de causas y efectos, por esta física de la política de España, equivalía a salirse de los cuadros tradicionales de la historia diplomática y estudiar el Mediterráneo dentro de la complejísima dialéctica del espacio y del tiempo. Este libro, ya clásico, se divide en tres partes, cada una de las cuales es, de por sí, un intento de explicación del conjunto. La primera trata de una historia casi inmóvil, la del hombre en sus relaciones con el medio que lo rodea; historia lenta en fluir y en transformarse. Por encima de esta historia inmóvil se alza, en un segundo nivel, una historia de ritmo pausado: la historia social de los grupos y de los Estados, de la economía y de las civilizaciones. Finalmente, la tercera parte es la historia de los acontecimientos, de oscilaciones breves, nerviosas. Se llega así a la distinción, dentro del tiempo de la historia, de un tiempo geográfico, un tiempo social y un tiempo individual; planos que, superpuestos, no pretenden ser otra cosa que medios de expresión, gracias a los cuales pueden fijarse aquellas grandes corrientes subterráneas, cuyos sentidos sólo se nos revelan cuando abarcamos con la mirada grandes periodos de tiempo.

Índice

TOMO I	6
Prefacio a la primera edición española	10
Prólogo a la primera edición francesa	14
Prólogo a la segunda edición francesa	26
Primera Parte. LA INFLUENCIA DEL MEDIO AMBIENTE	30
Capítulo I. LAS PENÍNSULAS; MONTAÑAS, MESETAS, LLANURAS	33
I. En primer lugar, las montañas	33
Características físicas y humanas	34
Definición de la montaña	40
Montañas, civilizaciones y religiones	44
La libertad montañesa	50
Recursos y balance de la montaña	54
Los montañeses en la ciudad	57
Casos típicos de diáspora montañesa	62
La vida montañesa, primera historia del Mediterráneo	67
II. Altiplanos, laderas y colinas	69
Las altas llanuras	70
Las comarcas en espaldera	73
Las colinas	78
III. Las llanuras	80
El problema del agua: la malaria	83
La bonificación de las planicies	88

La bonificación de las planicies	88
El ejemplo de Lombardía	95
Grandes propietarios y campesinos pobres	100
Cambios a corto plazo en las llanuras: la tierra firme veneciana	105
Cambio a largo plazo: Las vicisitudes de la campiña romana	109
El primado de las llanuras: Andalucía	111
IV. Trashumancia o nomadismo: dos modos de vida mediterránea	116
Las trashumancias	117
El nomadismo es más antiguo que la trashumancia	120
La trashumancia castellana	129
Comparaciones y cartografía de conjunto	134
Dromedarios y camellos: las invasiones árabes y turcas	136
El nomadismo en los Balcanes, Anatolia y África del Norte, visto por observadores occidentales	141
Ciclos más que seculares	145
Capítulo II. EN EL CORAZÓN DEL MEDITERRÁNEO: MARES Y LITORALES	147
I. Las llanuras líquidas	147
La navegación costera	147
Los primeros tiempos de los descubrimientos portugueses	153
Los mares angostos, bases de la historia	154
El Mar Negro, avanzada de Constantinopla	156

El Archipiélago, veneciano y genovés	163
Entre Túnez y Sicilia	165
La "Mancha" mediterránea	167
La cuenca y el mar Tirreno	172
El Adriático	178
Al este y al oeste de Sicilia	191
Dos universos marítimos	193
La doble lección de los Imperios turco y español	195
Más allá de la política	198
II. Las franjas continentales	199
Los pueblos del mar	199
Deficiencias de los sectores marítimos	203
Las metrópolis	210
Los altibajos de la vida marítima	212
III. Las islas	215
¿Mundos aislados?	217
Vidas precarias	220
Las islas, en los caminos de la gran historia	224
Emigrados insulares	229
Y las islas que no circunvala el mar	233
Las penínsulas	235
Capítulo III. LOS CONFINES: EL MEDITERRÁNEO MAYOR	244
Un Mediterráneo de dimensiones históricas	246
I. El Sahara, segundo rostro del Mediterráneo	248
El Sahara: límites inmediatos y límites remotos	249

Pobreza y miseria	252
Los grandes nómadas	256
Empuje e infiltraciones de la estepa	259
Las caravanas del oro y las especias	265
Los oasis	274
El área geográfica del islam	278
II. Europa y el Mediterráneo	280
Los istmos y sus rutas meridianas	281
El istmo ruso: hacia el Mar Negro o hacia el Caspio	284
De los Balcanes a Danzig: el istmo polaco	290
El istmo alemán: vista de conjunto	301
Los Alpes	304
El tercer personaje: una Alemania de rostro múltiple	309
De Génova a Amberes, y de Venecia a Hamburgo: las condiciones de la circulación	313
Emigración y balanza comerciales	317
El istmo francés: de Ruán a Marsella	321
Europa y el Mediterráneo	329
III. El océano Atlántico	331
Varios Atlánticos	332
El Atlántico, en la escuela del Mediterráneo	333
El destino atlántico en el siglo XVI	335
Una decadencia tardía	341
Capítulo IV. LA UNIDAD FÍSICA: EL CLIMA Y LA HISTORIA	343
I. La unidad climática	345

El Atlántico y el Sahara	345
Un clima homogéneo	348
La sequía, azote del Mediterráneo	354
II. Las estaciones	366
Las pausas del invierno	367
Pausa en la navegación	370
Invierno: época de paz y proyectos	378
Las penurias del invierno	381
El verano y su vida precipitada	383
Las epidemias de verano	386
El clima mediterráneo y el Oriente	388
El ritmo de las estaciones y las estadísticas en el siglo XVI	389
Determinismo y vida económica	397
III. ¿Ha cambiado el clima desde el siglo XVI?	399
Nota complementaria	406
Capítulo V. LA UNIDAD HUMANA: RUTAS Y CIUDADES, CIUDADES Y RUTAS	412
I. Rutas terrestres y rutas marítimas	413
Las rutas nutricias	417
Arcaísmo de los medios de transporte	421
¿Aumenta la importancia de las rutas terrestres hacia el año 1600?	424
El problema intrínseco de la ruta terrestre	431
El doble testimonio de Venecia	434
Circulación y estadística: el caso de España	438
A la larga el problema es doble	441
II La navegación: tonelajes y circunstancias	442

cambiantes	
Navíos grandes y navíos pequeños en el siglo XVI	448
Las primeras victorias de los barcos de pequeño tonelaje	451
El siglo XVI en el Atlántico	452
En el Mediterráneo	459
III. Las funciones urbanas	468
Las ciudades y las rutas	469
Un lugar de encuentro de las diferentes rutas de transporte	474
De la ruta a la banca	477
Ciclo urbano y regresión	483
Una tipología muy incompleta	485
IV. Las ciudades, testigos de su siglo	488
El crecimiento demográfico	489
Penurias de antaño y penurias nuevas: las carestías y el problema del trigo	496
Misericordias antiguas y miserias nuevas: las epidemias	502
El indispensable emigrante	506
Las crisis políticas urbanas	513
Las privilegiadas ciudades bancarias	518
Las ciudades reales e imperiales	523
A favor de las capitales	533
Coyunturas y cambios	535
Segunda Parte. DESTINOS COLECTIVOS Y MOVIMIENTOS DE CONJUNTO	536

Capítulo I. LAS ECONOMÍAS: LA MEDIDA DEL SIGLO	538
I. El espacio, enemigo número uno	538
Para los que escriben: el tiempo que se pierde en ir y venir	539
Las dimensiones del mar: algunos récords de velocidad	543
Las velocidades medias	546
Las cartas: un caso especial	550
La noticia, mercancía de lujo	553
Comparaciones actuales	559
Imperios y espacio	562
Las tres misiones de Claude du Bourg (1576-1577)	566
Espacio y economía	568
Las ferias: retícula complementaria de la vida económica	573
Las zonas económicas de escaso radio	578
El cuadrilátero: Génova, Milán, Venecia y Florencia	585
II. La población humana	595
Un mundo de 60 o 70 millones de hombres	595
Los vacíos mediterráneos	598
¿Un ascenso demográfico del cien por cien?	604
Niveles e índices	606
Reservas y conclusiones	616
Confirmaciones y sugerencias	619
Algunas certezas	620
Otro índice: las emigraciones	624

III. ¿Es posible construir un modelo de la economía mediterránea?	628
La agricultura es la industria más importante	630
Un balance industrial	641
El Verlagssystem y la expansión de las industrias urbanas	646
El sistema resulta próspero	649
Una mano de obra itinerante	650
Movimientos generales y movimientos locales	652
El volumen de las transacciones comerciales	657
Significado y limitación del comercio a largas distancias	663
Las concentraciones capitalistas	667
El tonelaje real de las flotas mediterráneas	669
Los transportes terrestres	673
El Estado, principal empresario del siglo	675
Metales preciosos y economía monetaria	679
¿Constituían los pobres de solemnidad un quinto de la población?	682
Un encasillado provisional	688
Lo que se come no puede servir de criterio adecuado: oficialmente la sopa es siempre buena y suficiente	691
El valor de nuestros cálculos	692
Capítulo II. LAS ECONOMÍAS: LOS METALES PRECIOSOS, LAS MONEDAS Y LOS PRECIOS	694
I. El Mediterráneo y el oro del Sudán	696
Las salidas de metales preciosos hacia el este	696

El oro sudanés: precedentes	701
Los portugueses en Guinea: continúa llegando oro al Mediterráneo	704
Las responsabilidades de la coyuntura	713
El oro sudanés en África del Norte	716
II. La plata de América	718
Los tesoros de América y de España	718
Los tesoros de América, camino de Amberes	723
El rodeo francés	730
La gran ruta de Barcelona a Génova y el segundo ciclo de los metales preciosos de América	733
El Mediterráneo, invadido por las monedas españolas	742
Italia, víctima de la moneda larga	746
El siglo de los genoveses	752
Las ferias de Plasencia	759
El reino del papel	765
De la última bancarrota de Felipe II a la primera de Felipe III	768
III. El alza de los precios	778
Las quejas de los contemporáneos	781
¿Provocaron la situación las riquezas de América?	784
Algunos argumentos en pro y en contra de la responsabilidad de las riquezas americanas	786
Los salarios	789
Las rentas sobre tierras	792
Bancas e inflación	794

Los "industriales"	800
Los Estados y el alza de los precios	801
La consunción de los "tesoros" de América	808
Las monedas devaluadas y la falsa moneda	810
Tres edades metálicas	815
Capítulo III. LAS ECONOMÍAS: EL COMERCIO Y EL TRANSPORTE	819
I. El comercio de la pimienta	819
Revancha mediterránea: la prosperidad del Mar Rojo a partir de 1550	822
Las rutas del comercio del Levante	828
Recuperación de la pimienta portuguesa	835
La pimienta portuguesa: proyectos y negociaciones	839
La pimienta portuguesa, ofrecida en Venecia	842
El contrato de los Welser y de los Fugger: 1586-1591	846
La permanencia de las rutas levantinas de las especias	849
Explicaciones posibles	857
II. Equilibrios y crisis en el comercio del grano mediterráneo	865
Los cereales	865
Algunas reglas del comercio de granos	867
El comercio del trigo, vinculado a las rutas marítimas	874
Puertos y países exportadores de granos	878
Los granos del este	884
Equilibrios, crisis y vicisitudes	886

Primeras crisis: el trigo del norte en Lisboa y Sevilla	888
El boom del trigo turco: 1548-1564	896
Comer pan propio: la situación en Italia entre 1564 y 1590	902
La última vicisitud: las importaciones de trigo del norte a partir de 1590	910
Sicilia continúa siendo el granero del Mediterráneo	914
Sobre las crisis del trigo	919
III. Comercio y transporte: los veleros del Atlántico	920
1. Antes de 1550: llegan las primeras naves	922
Naves vascas, naves vizcaínas e incluso naves gallegas	922
Los portugueses	924
Normandos y bretones	926
Los navíos flamencos	929
Los primeros veleros ingleses	929
El periodo de prosperidad (1511 -1534)	931
2. De 1550 a 1573	935
El Mediterráneo para los mediterráneos	935
La vuelta de los ingleses en 1572-1573	940
Las negociaciones angloturcas: 1578-1583	945
El éxito de la navegación inglesa	947
La situación al finalizar el siglo	949
Llegan los hanseáticos y los holandeses	952
Del trigo a las especias: los holandeses	

conquistan el Mediterráneo	954
De cómo los holandeses se apoderaron de Sevilla, a partir de 1570, sin hacer un solo disparo	959
Cristianos nuevos en el Mediterráneo	967
Anexos	1131
Fuentes	1132
I. Fuentes manuscritas	1132
A) Los archivos españoles	1135
B) Los archivos franceses	1141
C) Los archivos de Italia	1147
D) Los archivos vaticanos	1157
E) Los archivos de Ragusa	1158
F) Los archivos europeos (excluidos el Mediterráneo y Francia)	1160
II. Fuentes cartográficas	1162
A) Fuentes actuales	1162
B) Fuentes antiguas	1163
III. Fuentes impresas	1172
A) Las grandes publicaciones documentales	1172
B) Obras esenciales	1186
C) Lista alfabética de los libros citados en el texto y en las notas	1190
Principales abreviaturas empleadas en las referencias	1268
Índices	1269
I. Índice de nombres propios	1270
II. Índice de materias	1308

III. Índice de figuras	1355
IV. Índice de láminas	1358
V. Índice general	1360