

CUENTAS DE UN VIAJE SIN RETORNO. MORISCOS HACIA EL DESTIERRO¹

JUAN JESÚS BRAVO CARO

RESUMEN

La expulsión de los moriscos de la Península Ibérica generaría una vasta documentación analizada por los historiadores desde diferentes puntos de vista. Lo concerniente a los territorios andaluces está siendo objeto de estudio en los últimos años, a partir de fuentes escasamente examinadas, planteando nuevos enfoques para el conocimiento de la minoría. La contabilidad redactada en el momento del extrañamiento de la población nuevamente convertida asentada en el sur peninsular, llevada a cabo durante los primeros meses de 1610, servirá de base para acercarnos a determinados aspectos del instante mismo del embarque de miles de personas hacia el destierro definitivo, en cuanto a la dimensión humana y logística, recogida en unos apuntes esencialmente económicos. Una serie de referencias descritas en los expedientes redactados ponen de manifiesto la tragedia de hombres y mujeres a los que les obligaron a abandonar sus habituales lugares de residencia, para encaminarse hacia un destierro incierto en todos los sentidos.

ABSTRACT

The expulsion of the *moriscos* (Moors of Spain forced to convert to Christianity) from the Iberian Peninsula generated a vast amount of documents, analyzed by historians from different points of view. Those documents concerning the Andalusian territories are being studied in the last years, from sources barely examined, introducing new approaches for the knowledge of the Moorish minority. During the first months of 1610 a census of the newly converted population living in the south of the peninsula was carried out. Although this census is essentially an economical document, it will be our starting point to study from a humanitarian and logistic point of view certain aspects of the boarding of thousands of people towards the definitive exile. A series of references described in the files shows the tragedy of men and women forced to leave their homes for an uncertain exile.

PALABRAS CLAVES: Moriscos, minorías, siglo XVII, Andalucía

KEY WORDS: Moriscos, minorities, XVII century, Andalusia

1. Trabajo realizado en el marco del Proyecto de Investigación HUM2006-12653-C04-03, financiado por el Ministerio de Educación y Ciencia.

*Un escuadrón de Moros y Moros
va de todos oyendo mil ultrajes;
ellos con las riquezas y tesoros;
y ellas con los adornos y los trajes.
Las viejas con tristezas y con lloros
van haciendo pucheros y visajes,
cargadas todas con alhajas viles,
de ollas, sartenes, cántaros, candiles².*

El año 1609 tendría una significación de indudable repercusión en la Historia de España, y por extensión en la europea de la Edad Moderna. Después de diversos intentos de afrontar la expatriación peninsular de los últimos descendientes de musulmanes en la Monarquía hispana, los partidarios de la línea más extrema conseguían sus propósitos. Durante el siglo XVI los diferentes monarcas españoles habían rehusado a adoptar una decisión del calado de la tomada al inicio del seiscientos. Una abundante bibliografía sobre el tema ha puesto de manifiesto las diversas opiniones, acciones y respuestas en torno a un problema, a unos problemas, enquistados en la sociedad de aquella época³. La ocasión de aculturar a los vencidos, la necesidad de aprovechar el dinero ofrecido por la minoría, la inestabilidad internacional, la “segunda” oportunidad para hacerse buenos cristianos, todos son argumentos esgrimidos a la hora de justificar el retraso de una medida esperada por algunos, pero a la cual fueron remisos los Reyes Católicos, Carlos I o Felipe II.

La llegada al trono del heredero de éste último supondría un viraje en las acciones de gobierno. Por él y, sobre todo, a partir de la influencia de varios personajes de la alta administración española. Al caldo de cultivo solo le faltaban algunos ingredientes, y de añadirlos se encargaron determinadas autoridades civiles y eclesiásticas. Nada extraño si consideramos la importancia de la Iglesia en aquellos siglos, y el excesivo celo de ciertos miembros de la clerecía que, incluso, llegaron a cuestionar la política sobre los nuevamente convertidos, en una etapa como la de Felipe II, al finalizar la contienda de la guerra alpujarreña:

2. AGUILAR, G. de: *Expulsión de los moros de España por la S.C.R. Magestad del Rey Don Felipe III, nuestro señor (1610)*, edición y estudio de Manuel Ruiz Lagos, Sevilla 1999, 185.
3. Sigue siendo de obligada e ineludible consulta las obras de LAPEYRE, H.: *Geografía de la España morisca*, Valencia 1986 (traducción de la edición francesa de 1959), y los capítulos correspondientes a la expulsión dentro del libro de DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. y VINCENT, B.: *Historia de los moriscos. Vida y tragedia de una minoría*, Madrid 1989 (reimpresión de la edición de 1979).

... padre arzobispo de Granada, del mi Consejo, por cartas del Ilustrísimo don Juan de Austria, nuestro muy caro y amado hermano, hemos sido avisado que en esa ciudad se habla con mucha licencia y soltura contra la clemencia y benignidad de que hemos querido usar con estos desventurados que se revelaron en ese reyno, y que quien más libremente ha hablado en celo y con palabras más desordenadas son frayles y clérigos, y algunos dellos lo predicaban en los púlpitos con mucho escándalo del pueblo, de manera que podrían suceder algunos inconvenientes muy dañosos a nuestro servicio y al beneficio dese reyno...⁴.

Bastante explícito el párrafo anterior, mostraba el sentir de una parte del clero y de colectivos concretos que, sin embargo, a principios del siglo XVII veían, por fin, el momento de aplicar la orden de destierro a la minoría. La envergadura de la empresa era manifiestamente de las mayores acometidas en las últimas décadas. No se trataba de organizar una armada con un objetivo militar y la vuelta de quienes estuvieran involucrados en ella de una u otra manera, sino de estructurar el viaje de aquellas personas, de miles de personas, que nunca volverían. La logística revestía una especial atención por parte de las autoridades encargadas de materializar las órdenes de expulsión, erigiéndose la financiación del aparato desplegado en un elemento de indudable preocupación. Así, el adelanto de dinero a la hora de poner en marcha las operaciones fue llevado a cabo, también, por determinados miembros de la jerarquía eclesiástica andaluza⁵.

Varios frentes quedaban abiertos. El único claro era sobre el grupo que recaería el decreto: los moriscos, independientemente del espacio geográfico donde se encontrarán. No obstante, parecía lógico escalonar la partida en busca de una mayor eficiencia, siendo el área valenciana la primera en sufrir la aplicación de los bandos. Casi la mitad de la población neoconversa española estaba en las jurisdicciones del este peninsular.

Cuando le tocó a los andaluces, múltiples documentos anteriores a la fecha decidida para la expulsión siempre apuntan la primavera como la estación idónea de expulsión.

El problema de hacia dónde dirigir a los desterrados siempre traía a la mente los destinos menos deseados por las autoridades españolas. Por un lado, Francia y por otro el norte de África. En ambos casos, la manifiesta y secular enemistad con ellos recomendaba no establecerlos como rumbos idóneos.

4. Archivo de la Catedral de Granada, leg. 550, p. 30. Tembleque, 15 de junio de 1570. Carta de Felipe II al arzobispo de Granada.
5. (A)rchivo (G)eneral de (S)imancas, (C)ontaduría (M)ayor de (C)uentas, 3ª época, leg. 2603-3. Un mínimo de 2992000 maravedíes fueron prestados por el obispo de Cádiz al marqués de San Germán.

Una reflexión de fray Gaspar de Córdova, tratada en el Consejo de Estado en 1601 era muy ilustrativa:

Puso en consideración que quando fuese lícito en consciencia hecharlos de España, no sabe si convendría hecharlos en Berbería, pues como tan vezinos podrían hacernos mucho daño con la rabia de haverles quitado sus haziendas y hallarse allá sin ninguna y deseocupados..., y el de Fez y otros enemigos podrían darles armas y navíos, aprovechando la ocasión y hostigar las costas⁶.

Igualmente, sobre esta cuestión son muy reveladoras las palabras expresadas por una autoridad implicada en el extrañamiento. El corregidor de Écija trasladaba a sus superiores las inquietudes de los nuevamente convertidos de su jurisdicción. Pese al convencimiento de algunos que apoyaban la aplicación de medidas drásticas, sobre el deseo de los miembros de la minoría de abandonar la Península y encaminarse a territorios musulmanes, las conclusiones obtenidas indicaban todo lo contrario. De esta forma, uno de los argumentos relativos a la masiva intención de abandonar los territorios de la Monarquía hispánica dejaba de tener validez, al menos como axioma absoluto. Además, la propia comunidad morisca astigitana se consideraba cristiana, pues descendientes o no de los mudéjares bautizados a principios del siglo XVI, ya eran convertidos y con grave riesgo de sus vidas si llegaban a reinos extra-peninsulares:

En los días que an pasado después que se publicó el vando, e andado ynquiriendo a qué partes quieren irse los moriscos, para que conforme a la orden que tengo de vuestra excelencia avisar, para que vuestra excelencia prevenga su embarcación y no e hallado quien diga que quiere salir a ninguna parte, antes publican todos que más quieren perder las vidas cumpliendo con el rigor del vando que salir de entre los xpanos por serlo ellos, y aunque e dicho e publicado que pueden irse a reynos de xpanos, y que su magestad no quiere embiarlos a Berbería, responden que por lo menos a donde quieran que vayan corren gran riesgo y peligro sus mujeres e hijas en muchas ofensas de Dios⁷.

En otras localidades, los responsables de las operaciones del traslado no manifestaban peticiones de las recogidas en el párrafo anterior, aunque sí el sentimiento unánime de sentirse plenamente cristianos y considerarles la posibilidad de ir a territorios de cristianos, pues ellos también lo eran⁸. Incluso, ciertas personas expresaron sus preferencias por Francia o Flandes⁹.

6. A.G.S., Estado, leg. 1874.

7. (B)iblioteca (N)acional de (E)spaña, Ms. 9577.

8. *Ibidem*. Esto es lo que exponían en relación con Priego.

9. Así lo manifestó en Carcabuey Agustín Fernández.

El proceso originaría una ingente documentación a partir de la cual conocemos las vicisitudes del extrañamiento. Pese a todo, aún quedan muchos interrogantes y precisiones que realizar. En este sentido, la relación de gastos generados en el embarque de los moriscos por el puerto sevillano nos revela aspectos muy diversos, más allá del mero apunte contable. Un solo pliego de cargo y descargo de la contabilidad generada en las operaciones de destierro permite acercarnos, siendo conscientes de la provisionalidad de utilizar unos pocos documentos, a aspectos del tipo de embarcaciones empleadas, origen, número de personas, destino, útiles, etc.

Una fuente puede suministrar información distinta para lo que fue elaborada. Un listado de las características del tratado aquí demuestra dicha afirmación, cuando los conceptos por los cuales se abonan determinadas cantidades exponen realidades del momento. Unas de alcance meramente ilustrativo o de noticias, pero otras de una clara visión tan desgarradora como una obra pictórica o literaria.

De este modo, la documentación se transforma en un diario improvisado y, sin intención de serlo, de un movimiento de población hacia el exilio, dando cuenta de detalles que ofrecen una foto escrita del momento, donde era difícil librarse del tan temido final. En efecto, las disposiciones decretadas no daban demasiadas posibilidades de permanecer en los lugares habituales de residencia, aunque determinadas cláusulas propiciaban aferrarse a situaciones como estar casados con cristianos viejos. La edad jugó un papel importante en algunas localidades para conseguir el objetivo de continuar en la Península Ibérica. No obstante, los casos de Lucía de Quesada, Gabriel de la Fuente y su mujer Cecilia de Quesada, vecinos de Cazorla y que lograron salvarse en primera instancia de la aplicación de bando de expulsión en dicha localidad, fueron infrecuentes al contemplar lo producido a lo largo del territorio andaluz. Ellos alcanzaron la meta de prolongar su existencia donde vivían “gracias” a ser mayores de 60 años, la primera, y los otros dos por “muy viejos e ynpedidos”, siempre con la comprobación de la autoridad pertinente, “de médico y vista de ojos de juez”¹⁰.

La esclavitud también propició el impedimento de un grupo de personas que, debido a su sometimiento legal a otras, lograron seguir en las casas de sus amos, no sin las preceptivas testificaciones o, incluso, reclamaciones de los dueños¹¹. Otras veces, las dudas sobre la verdadera pertenencia a la comunidad neoconversa hacía que ciertos miembros del servicio resultaran alistados, en prevención de cualquier denuncia posterior por querer ocultar a quienes debían ser expelidos. Eso le ocurrió a Ana, criada de once años de Miguel de

10. B.N.E., Ms. 9577.

11. Sección Nobleza del Archivo Histórico Nacional, Osuna, C.171, D.1.

Sandoval, la cual fue registrada “sospechando que hera morisca, remitiose su causa a el señor marqués de San Germán y después acá él mismo dio petición ante el señor gobernador deste estado en que dize que después acá a sabido que es cristiana biexa y que otras hermanas suyas en la villa de Quesada, donde es natural, se quedaron por cristianas viejas”¹².

Los puertos andaluces a donde debían llegar los nuevamente convertidos camino del destierro, fundamentalmente Sevilla y Málaga, registrarían un indudable trasiego, aunque no siempre ha quedado el reflejo documental equivalente en las sesiones capitulares¹³. La capital hispalense constituyó el principal punto de reunión y salida, siendo muy expresivo el apunte contable referido a uno de los carpinteros y cinco oficiales, por su trabajo en levantar la “estacada” hecha al lado del Arenal donde serían recogidos los moriscos “porque no daban lugar el mucho concurso de gente que llegaba a hazer la embarcación”¹⁴.

Esa misma afluencia obligó a construir barracas en varios espacios de la ciudad. En concreto, Triana, el denominado “Pasage de Sevilla” y San Telmo, lugar fijado para el embarque, verían elevar las toscas edificaciones. Ya fuera en los rudimentarios albergues erigidos, en la playa o en la cubierta de las embarcaciones, la fecha elegida para materializar la expulsión añadió un elemento más de desolación, al registrarse unos meses de enero y febrero bastante fríos.

El origen de los barcos fondeados en las ensenadas y radas era diverso. Los patrones franceses tendrían el mayor peso en Andalucía y en Valencia, aunque dependiendo de la zona le seguirían en importancia holandeses o flamencos¹⁵. Las previsiones de aglomeración de personas en sus habitáculos obligaron a realizar múltiples reformas en cubierta. Por ejemplo, nueve maestres de las carabelas llegadas desde Lisboa tuvieron el cometido de velar por el correcto levantamiento de tablados, en cada una de las embarcaciones, al objeto de aumentar la capacidad de transporte¹⁶. El encargado de suministrar el material de “palos grandes de pino de la tierra” fue Pedro Antón de la Çerda, mercader de madera.

Otras partidas libradas a personas, por distintos quehaceres, nos muestran las variadas tareas acometidas. Diego Pérez de Padilla, cerero, cobró 318

12. B.N.E., Ms. 9577.

13. BRAVO CARO, J. J.: “La expulsión de los moriscos de la “Provincia” de Andalucía y el reino de Granada”, en *Congreso Internacional Los moriscos: Historia de una minoría* (Granada, 13-16 de mayo de 2009), en prensa.

14. A.G.S., C.M.C., 3ª época, leg. 2303-3. Carta de pago del 29 de enero de 2009.

15. LOMAS CORTÉS, M.: “La contratación de mercantes extranjeros en la expulsión de los moriscos de Andalucía”, *Revista de Historia Moderna* 27, 2009, 193-218.

16. Los maestros eran: Francisco Tome, Manuel Díaz, Antonio Domínguez, Gonçalo Rodríguez, Manuel López, Benito Martín, Juan López, Manuel Alfonso y Manuel González.

reales (10812mrs.) por diez hachas de cera amarilla “que tuvieron ochenta y una libras”¹⁷, destinadas a los embarques de las noches, según constan en las cartas de pago emitidas el 18 de enero y 10 de febrero de 1610. A tres arráeces, especificando “de barcos de pasage”, 24 reales (816mrs.), en transportar a 391 moriscos pobres desde el Arenal a las galeras varadas en el río de Sevilla. Tal operación les ocupó un día completo, antes de emprender los deportados su viaje con destino a Tánger. Igual cometido tuvieron capitanes de barcazas de diferentes dimensiones en los días del trasiego, caso de Alonso Martín, Diego García o Alonso López, que junto a otros compañeros realizaron dichas labores con anterioridad al 15 de febrero de 1610.

En ocasiones, las dificultades para completar la totalidad del pasaje, una vez desembarcados las niñas y niños, obligaban a realizar labores de traslado entre las naves del destierro. El abaratar los fletes se esgrimía como elemento fundamental a la hora de acometer tales trasvases:

En desembarcar los barcos nombrados San Joseph y Nuestra Señora del Rosario, de que son arraezes Juan Díaz y Gaspar Alonso, y llevar a bordo de los navíos nombrados El Salvage, La Rosa, La Creciente y Sanctiago, y caravela nombrada Nuestra Señora de Puerto Salbo, y el barco nombrado San Antonio, doçientas y quatro personas moriscos, con su ropa y bastimentos, que abían quedado abiendoles quitado las criaturas de las doçientas y setenta y cinco personas que se embarcaron en los dichos barcos, las quales se desembarcaron dellos y se embarcaron en los dichos quatro navíos y carabela y barco, por no aber gente bastante en ellos para yr a hazer viage y ahorrar los fletes que se les abían de pagar¹⁸.

De hecho, la cuestión de fletes y pagos del viaje fueron cuestiones nada baladíes en el transcurso de las operaciones. Desde el principio, muchos moriscos optaron por mancomunarse y desembolsar los gastos de los conceptos recogidos en los bandos de expulsión, para de esa forma evitar males mayores, como la confiscación de bienes muebles. Así, los vecinos nuevamente convertidos procedentes de varias localidades jiennenses comprometieron sus personas y propiedades, que todavía les quedaban, en el pago de miles de ducados con ese fin¹⁹. Solo durante los meses de febrero y marzo de 1610 llegaron al “enbarcadero de la playa de Málaga” más de 500 miembros de la comunidad morisca del Adelantamiento de Cazorla²⁰.

17. A razón de 4 reales la libra de cera.

18. A.G.S., C.M.C., 3ª época, leg. 2603-3.

19. Archivo Histórico Provincial de Málaga, leg. 1002.

20. B.N.E., Ms. 9577. El 4 de marzo de 1610, Antonio de los Ríos, escribano público de la villa cazorlense, daba testimonio del traslado de 503 personas desde el Adelantamiento de Cazorla. Además de los procedentes de ésta última villa (215), procedían de Iznatoraf (38),

A 46 pícaros les encomendaron una de las órdenes más traumáticas a las ya de por sí escenas de dolor sufridas en esos primeros meses de 1610: el “arrancar” a niñas y niños de los brazos de sus padres. Cumpliendo las cláusulas incluidas en los bandos pregonados días antes, los menores cuyas familias se dirigieran a Berbería podían ser sacados de su entorno y dejados en la Península, al objeto de recibir una educación católica. Así, ese grupo marginal, de baja consideración social, tuvo su papel en el desarrollo de las operaciones de deportación, llevando “a cuestras las criaturas de pecho y a otras mayores y los viejos ympididos”. Cuarenta y seis reales les reportó su labor de trasladarlos hasta la Iglesia Mayor y la casa de Martín de Urezperdeta. Además de ellos, los barqueros Hernán Pérez, Francisco Martín, Luis Díaz y Gaspar Hernández percibieron un jornal de 20 reales cada uno, por el día destinado a bajar a los menores de los barcos.

Una vez alojados en los almacenes, casas y corrales²¹ habilitados al efecto esperarían la ejecución de las siguientes órdenes de traslado a los lugares definitivos de admisión. Las esteras adquiridas a artesanos sevillanos servirían de lechos improvisados durante los días de confinamiento²². Además de ese aislante del suelo, las temperaturas soportadas a principios del año 1610 obligaron a abastecerse de carbón y leña para calentar los espacios destinados al encierro y al cuerpo de guardia destinado a su vigilancia²³. En el caso de los menores, las familias de acogida recibían algunas cantidades para la “crianza”, como Inés Rodríguez, vecina de Gelves, quien aseguró recibir 20 reales por esa función, de los cuales 4 los gastos en unos zapatos y medias, dado el estado de la niña recibida²⁴.

Todo este movimiento de personas lo vigilaba tropas llegadas desde distintos puntos geográficos, supervisando las tareas anteriormente citadas y cuanto estuviera relacionado con aparato logístico desplegado²⁵, sin olvidar

Sorihuela (4), Villanueva del Arzobispo (51), Villacarrillo (84) y “del Heruela” (111) (La Iruela).

21. Uno de estos corrales era del de “don Juan”. El alférez Gerónimo del Molino, responsable de la guarda de los nuevamente convertidos ubicados en dicho lugar, percibió por su trabajo de veinte y seis días un total de 15600 maravedís. A.G.S., C.M.C., 3ª época, leg. 2603-3.
22. Cuarenta y seis unidades suministradas por el esterero Juan Martínez, fueron compradas a razón de un real cada una.
23. Como ejemplo sirvan los 7140 maravedís desembolsados por dar de comer “a los viejos y viejas y niños moriscos que se desembarcaron y recogieron en las casas de Martín de Urezperdeta en el Arrenal, y en el carbón y agua que se gastó para que se calentasen”. El periodo comprendido en estos consumos fue desde el 14 de febrero hasta el 6 de marzo de 1610.
24. A.G.S., C.M.C., 3ª época, leg. 2603-3.
25. Son varias las partidas referidas al pago de barqueros por trasladar soldados desde Sanlúcar de Barrameda hasta la capital hispalense.

los correos encargados de agilizar la aplicación de las medidas llevando los despachos hacia los puestos de organización²⁶.

Pero no solo había comisionados para vigilar el embarque correcto de los deportados, sino que las labores se extendían a controlar el cumplimiento de las cláusulas destinadas a evitar la salida de oro, plata o joyas. La visita de las naves estuvo cometida a diversas personas para velar por tales puntos, caso del alférez Diego Ruiz de Ledesma. Varios alguaciles inspeccionaban de día y noche las naves, además de controlar en tierra la ropa, mercancías y lo relacionado con los bienes de la minoría.

En este sentido, don Juan de Velasco, caballero del hábito de Santiago, fue comisionado por orden del marqués de San Germán para visitar las naves dispuestas a trasladar desde Sevilla a la comunidad morisca expulsada. Acompañado del escribano público Juan Sánchez de Guerta, subió a distintas embarcaciones y comprobó in situ el cumplimiento o no de las cláusulas del bando, en lo relativo a llevarse mercancías prohibidas. Las escasas pertenencias, recogidas casi siempre en arcas y “líos de ropa”, mostraban una disponibilidad económica disminuida con las ventas apresuradas, obligadas dada la premura de materializar la orden de deportación, y acompañarse de lo estrictamente necesario en la travesía a sus lugares de destino. Incluso, algunos moriscos que contaban con servicio a su cargo sólo declararon “una taleguilla con trapos viejos”²⁷. Las tareas de inspección no concluían al finalizar el recorrido por la cubierta del barco. Los comisionados respectivos transferían competencias a los maestros para continuar alerta ante la transgresión de la normativa, aplicando medidas ejemplares hasta la muerte, si fuera preciso.

Cuatro cuerpos de guardia se establecieron en el Alcázar de Sevilla, siendo sus componentes miembros de las compañías de la Avería, con el fin de completar la custodia de diferentes puntos importantes de la logística desplegada en la capital hispalense.

De todo quedaría constancia documental a través de los apuntes e informes redactados por los escribanos designados, quienes acompañarían a las autoridades y oficiales en las diversas tareas encomendadas, percibiendo sus sueldos en función del tiempo y volumen de trabajo. Estas fórmulas de control pudieron constatarse a lo largo del periodo comprendido entre la recepción de las personas y el momento de partir los barcos, independientemente de la entidad del puerto. Así, en Sanlúcar de Barrameda, Diego Benítez, alcalde

26. El correo Juan Román percibió 48 reales “por un biage que hizo a las quinze leguas yente y biniente, a Sanlúcar, a cosas tocantes al servicio de su magestad y de la dicha espulsión”.

27. B.N.E., Ms. 9577. Este fue el caso del morisco Gabriel de la Orta, que iba acompañado de su mujer y dos niños, quien al registrar su ropa mencionó lo indicado, además de “una arca y la demás ropa y en todo ello no se halló nada que fuese contra el bando”. Con él estaban embarcados sus criados Alonso García, Juan Bazán e Isabel, viuda.

de la mar, recibió una cantidad superior a los 400 reales por distintas “cosas tocantes al abio de os moriscos, por orden de don Alonso del Corral y Toledo, comisario nombrado por el dicho marqués (de San Germán) en la dicha ciudad para la visita de los moriscos que allí se embarcasen”²⁸.

Dada la magnitud de la operación emprendida, el movimiento y traslado de miles de personas requirió el fletamento de una gran cantidad de barcos con diferentes características, al no disponer la Monarquía española de una flota propia capaz de afrontar el desplazamiento, lo cual hubiera abaratado costes, aunque lo cierto es que los propios moriscos participaron en el pago de los mismos. De esta forma, los puertos de salida vieron arribar una tipología variada de embarcaciones de nacionalidades diferentes, aprovechando el clima internacional de las relaciones. Muestra de ello serían las partidas de algunos desembolsos efectuados a los barcos llegados desde Lisboa “a sueldo de su magestad”, presentados al final de este trabajo en el cuadro correspondiente.

El tipo de barco utilizado en el traslado fue diverso. En la relación examinada por nosotros figuran carabelas (47,22%), filibotes, naos, navíos y los mencionados en la documentación de manera genérica como “barcos”, los cuales surcaron el Mediterráneo en el trayecto Sevilla-Ceuta o Tánger. El arqueo mayor correspondía a los filibotes y naos.

El coste del viaje iba en relación a la capacidad de la embarcación. Pese a establecerse como norma general el desembolso de 25 ó 50 reales por tonelada, no siempre fueron esas cifras las referencias. Los datos analizados aseveran el porcentaje superior de la primera, alrededor del 52,7% de las consignaciones, frente al 25% de la segunda. El resto figuraba entre las cantidades intermedias, e incluso más bajas hasta alcanzar los 21,42 reales/tonelada de la carabela San Antonio, dirigida a Tánger por el maestro Manuel Fernández Prata.

Por otro lado, a veces tampoco existe una correlación directa entre el tonelaje y el número de personas desplazadas. En las carabelas Nuestra Señora de Monserrate y San Francisco – maestro Gonzalo Rodríguez-, la proporción era superior a las demás. Si nos fijamos en la correspondencia entre la cuantía de reales asignados a las embarcaciones respecto a los nuevamente convertidos llevados, observamos que en los filibotes y las naos el coste “per capita” es mayor.

En ocasiones, el viaje no podía completarse por eventualidades surgidas en la travesía o por órdenes que modificaban el plan inicial, pero las naves se destinarían a otros menesteres de la expulsión. Esto ocurrió con Juan López, maestro de la carabela San Antonio, quien tenía previsto ir a Ceuta cargado de moriscos, pero cuando iba a completar el pasaje comprobó el cambio de itinerario hacia Marsella del grupo: “abiéndose cargado de moriscos para la

28. A.G.S., C.M.C., 3ª. época, leg. 2603-3.

dicha Ceuta y vuelto a pedir los que se abían embarcado abiéndoseles quitado los hijos nueva embarcación para Marsella y no aber quien se embarcase para Bervería ni ser a propósito para yr a la dicha Marsella y ser necesario para otros efetos del servicio de su magestad en que estaba ocupadas gozando sueldo de su magestad”²⁹.

Dos de los principales puntos norteafricanos de arribada fueron Ceuta y Tánger. En la relación estudiada apreciamos que de los 6078 moriscos contemplados en estas cuentas, 2498 saldrían para la segunda ciudad citada, el 41%, aproximadamente.

Junto a las personas y los enseres familiares de todo tipo, las embarcaciones llevaban mercancías de indudable valor, no tanto por la cantidad o el dinero desembolsado por ellas, si no por la transmisión y conocimiento de una variedad nada desdeñable, atesorada durante generaciones. La tradición o la incorporación de saberes, tan destacada en la cultura islámica, tiene también su hueco en las naves salidas desde los puertos hispanos. De esta forma, el 1 de febrero de 1610, Juan de Velasco verificó un cargamento en la nao *La Luna Creciente*, cuyo maestre era el flamenco Abraham, compuesto por diferentes plantas medicinales. En concreto se trataba de materia prima utilizada usualmente en los quehaceres diarios, con carácter personal o destinado a comercializar, aunque fuera en el mercado local. Barriles de ají, fardos y sacos de jengibre, serones de zarzaparrilla o de salsafra, navegarían con las familias moriscas. Es decir, condimentos, ingredientes básicos a la hora de elaborar remedios para paliar o curar enfermedades, petacas de tabaco y un material tan apreciado como la cochinilla cuando se trataba de dar colorido grana a la seda, lana u otro tejido. Todo ello viajaría en las naves. A veces aprovechando los maestros el poco espacio libre para obtener unos beneficios extras al desembarcar tales mercancías, pero en la gran mayoría de los casos transportados por miembros de la comunidad neoconversa, en previsión de falta de género al llegar a unos territorios desconocidos donde iniciar una nueva vida. Por ejemplo, al día siguiente del indicado, el mismo Juan de Velasco recibió la testificación de Damián de Mendoza, quien llevaba en la nao *La Tórtola* tres quintales de tabaco en dos serones, seis libras de piedra “veçal”, utilizada en ocasiones para las muelas de molino, además de zarzaparrilla o “quehinilla”³⁰.

En definitiva, los moriscos avocados y residentes en los territorios andaluces soportaron la aplicación del bando de expulsión unos meses después que sus correligionarios valencianos, aunque el rigor invernal o el conocimiento de las medidas adoptadas con anterioridad no aliviaron el tránsito hacia el extrañamiento definitivo. El abandono obligatorio de los lugares de

29. A.G.S., C.M.C., 3ª época, leg. 2603-3.

30. B.N.E., Ms. 9577.

asentamiento motivó un trasiego de personas y bienes muebles, cuya huella escrita nos ha servido para acercarnos a distintos aspectos de la tragedia humana vivida. Solo una muestra, sin embargo, de un estudio más amplio que estamos finalizando sobre la expulsión de la comunidad neoconversa de los reinos de Andalucía a principios del siglo XVII.

EMBARQUES EN SEVILLA HACIA ÁFRICA (1610)³¹

Nombre de la embarcación	Tipo	Tonelaje	Total de moriscos	Destino	Coste del viaje (en reales)	Responsable	Puesto
El Cordero	Nao	120	185	Tánger	6000	Alex André Xaques	Maestre
El Espíritu Santo	Carabela	110	217	Ceuta	2750	Francisco Tome	Maestre
El Espíritu Santo	Navío	75	131	Ceuta	2025	Juan de Abarçia	Maestre
El Unicornio	Filibote	220	168	Tánger	11000	Ham Arvias (flamenco)	Maestre
La Brava	Navío	120	205	Tánger	6000	Pedro Chopotol	Dueño
La Fortuna	Nao	80	129	Ceuta	4000	Román Rodríguez	Maestre
La Fortuna	Nao	200	312	Tánger	10000	Flores Heres	Maestre
La Fortuna	Navío	135	238	Tánger	6750	Niculas Flaman	Maestre
La Lechera	Nao	150	210	Tánger	7500	Corniel Esponçe	Maestre
Nuestra Señora de Buen Viaje	Carabela	110	209	Ceuta	2750	Pedro de Cepeda	Capitán y dueño
Nuestra Señora de Concepción	Carabela	110	226	Ceuta	4000	Manuel Díaz	Maestre
Nuestra Señora de Guía	Carabela	91,5	150	Ceuta	2287,5	Manuel López	Maestre
Nuestra Señora de la Esperanza	Carabela	91	185	Ceuta	2375	Juan Álvarez	Maestre
Nuestra Señora de la Piedad	Carabela	90	152	Ceuta	2250	Francisco Domínguez	Maestre
Nuestra Señora de la Piedad	Carabela	120	144	Ceuta	3000	Pedro Luis Mazama	Maestre
Nuestra Señora de las Nieves	Carabela	80	145	Ceuta	2000	Manuel Alfonso	Maestre

31. A.G.S., C.M.C., 3ª época, leg. 2603-3. El tipo de embarcación la recogemos tal y como aparece en la documentación.

Nombre de la embarcación	Tipo	Tonelaje	Total de moriscos	Destino	Coste del viaje (en reales)	Responsable	Puesto
Nuestra Señora de Monserrate	Carabela	90	212	Ceuta	2250	Antonio Rodríguez	Maestre
Nuestra Señora de Puerto Salvo	Carabela	110	219	Ceuta	4200	Gaspar Antonio	Maestre
Nuestra Señora de Regla	Navío	85	182	Tánger	2125	Gonzalo Hernández	Maestre
Nuestra Señora del Rosario	Carabela	70	137	Tánger	1870	Álvaro Pérez	Maestre
Nuestra Señora del Rosario	Carabela	90	128	Ceuta	2250	Benito Martínez	Maestre
Nuestra Señora del Rosario	Carabela	90	169	Ceuta	2250	Domingo Pérez	Maestre
Nuestra Señora del Rosario	Navío	96	191	Tánger	2880	Alonso Pabón	Maestre y dueño
San Antonio	Carabela	70	123	Tánger	1500	Manuel Fernández	Maestre
San Antonio	Carabela	70	150	Ceuta	1750	Antonio Domínguez	Maestre
San Antonio	Nao	80	129	Tánger	4000	Garcí Pérez	Dueño
San Cristóbal	Carabela	80	134	Ceuta	2000	Manuel González	Maestre
San Cristóbal	Barco	70	126	Tánger	1500	Benito Rodríguez	Maestre
San Francisco	Carabela	85	190	Ceuta	2125	Gonzalo Rodríguez	Maestre
San Francisco	Navío	85	155	Ceuta	2125	Roque Bernal	Maestre
San Francisco de Paula	Nao	85	152	Tánger	2125	Blas Yáñez	Maestre
San Juan	Barco	70	137	Ceuta	1750	Juan Gómez	Dueño de su barco
San Juan	Barco	85	143	Ceuta	2125	Cristóbal Zarco	Arráez de su barco
San Lorenzo	Barco	75	110	Tánger	1875	Sebastián Martín	Arráez
San Pedro	Filibote	140	215	Tánger	7000	Cornieles Reçer	Maestre
Santo Domingo	Barco	50	70	Ceuta	1250	Juan Alonso	Arráez

