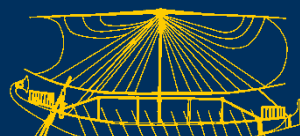


Muziris 6



Μουζιρίς

Kybernetes



Studien zur Seefahrts-, Wirtschafts- und
Militärgeschichte der Antike

Festschrift für Christoph Schäfer zum 65. Geburtstag

Band 1

Herausgegeben von Patrick Reinard,
Christian Rollinger, Pascal Warnking,
Julian Degen und Mateo González Vázquez

Zaphon

Kybernetes

Studien zur Seefahrts-, Wirtschafts- und
Militärgeschichte der Antike

Festschrift für Christoph Schäfer
zum 65. Geburtstag

Herausgegeben von Patrick Reinard,
Christian Rollinger, Pascal Warnking,
Julian Degen und Mateo González Vázquez

Muziris

Historische Papyrologie, Epigraphik und
verwandte Gebiete der antiken Kulturen

Historical papyrology, epigraphy and
neighbouring fields in ancient cultures

Band 6

Herausgegeben von

Kerstin Droß-Krüpe

Patrick Reinard

Sven Günther

Sebastian Fink

Stefan Baumann

Kybernetes

Studien zur Seefahrts-, Wirtschafts- und
Militärgeschichte der Antike

Festschrift für Christoph Schäfer
zum 65. Geburtstag

Herausgegeben von Patrick Reinard,
Christian Rollinger, Pascal Warnking,
Julian Degen und Mateo González Vázquez

Band 1

Zaphon

Münster

2026

Muziris-Logo: Ägyptisches Seehandelsschiff (15. Jh. v. Chr.); Ort der Abbildung: Totentempel der Hatschepsut, Deir el-Bahari; Umzeichnung: Stefan Baumann, nach E. Naville, The Temple of Deir el Bahari, Part III: End of Northern Half and Southern Half of the Middle Platform, London 1898 (Egypt Exploration Fund 16), Tf. 74.

Cover-Illustration: Daniel Yamanian, Zeichnung eines römischen Handelsschiffs

Gefördert durch:



Kybernetes. Studien zur Seefahrts-, Wirtschafts- und Militärgeschichte der Antike.
Festschrift für Christoph Schäfer zum 65. Geburtstag

Herausgegeben von Patrick Reinard, Christian Rollinger, Pascal Warnking,
Julian Degen und Mateo González Vázquez

Muziris 6

© 2026 Zaphon, Enkingweg 36, Münster (www.zaphon.de)

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photo-copying, recording, or otherwise, without the prior permission of the publisher.

Printed in Germany. Printed on acid-free paper.

ISBN 978-3-96327-360-5 (Buch)

ISBN 978-3-96327-361-2 (E-Book)

ISSN 2941-6752



Christoph Schäfer an Bord der « Bissula » im Hafen von Cannes (2023)

Inhaltsverzeichnis

Band 1

Vorwort der Herausgeber 1

Christoph Schäfer: Profil eines Forschers und Lehrers

Wolfgang Spickermann 5

Teil I: Maritime Antike: Realia und Diskurse

La galère de commerce dans la Méditerranée classique, hellénistique et
romaine: État historiographique et difficultés d'un dossier

Pascal Arnaud 23

Wer ruderte die athenischen Trieren? Eine (Zwischen-)Bilanz

Marcello Ghetta 55

„... πάντων εἰς τούτων κύριοι Βυζάντιοι“: Zur maritimen Symbolik
in der frühen Münzprägung Byzantions

Melinda Christianson 71

Der *sebastophoros*: Ein Handelsschiff als Motiv der alexandrinischen
Münzprägung

Thomas Schmidts 81

Dodona und das Meer

Rebecca Kreßner 101

War die *Syrakosia* nur ein *Myriophoros*, ein 10.000er?

Pascal Warnking 119

„Die Sicherheit der Seefahrt ist die Aufgabe von ihnen allen“ (Aristot.
pol. 1276b26–7): Gedanken zur ‚Schiffsmetaphorik‘ in Aristoteles’ *Politik*

Diego De Brasi 135

Neptun, Odysseus und Aeneas: Seeherrschaft und materielle Kultur
in den letzten drei Jahrhunderten der römischen Republik

Dominik Maschek 151

Some Notes on Ship Types and Maritime Mobility in Strabo’s *Geography*
and the *Periploi*

Julian Degen 191

Die Navis Lusoria: Hintergrund, Nachbau, Experiment und Evidenz <i>Marcus Altmann</i>	207
Die Flucht über das Meer im antiken Drama <i>Heinrich Schlange-Schöningen</i>	233
Der Dichter zur See: Elegischer Kahn und epische Regatta <i>Christiane Reitz</i>	251
Sexualität auf See <i>Frank Daubner</i>	263
Schiffbruch beim Wagenrennen? <i>Werner Petermandl</i>	281
Überlegungen zur Bedeutung der Schifffahrt im sasanidischen Imperium <i>Clemens Steinwender</i>	289
 Teil II: (Maritime) Wirtschaftsgeschichte	
„Die Tarschisch-Schiffe waren deine Flotte“: Zu den maritimen Handelsverbindungen von Tyros (Ez 27,12–25) <i>Erasmus Gaß</i>	307
Enki, der Organisator des Welthandels <i>Sebastian Fink</i>	337
Munuscula epigraphica <i>Herbert Graßl</i>	347
“By Hera” in Xenophon’s <i>Oeconomicus</i> <i>Sven Günther</i>	357
On P.Oxy II 265: A Conjecture about a Detailed and Mutilated Dowry Contract <i>Carlos Sánchez-Moreno Ellart</i>	363
Italische Pioniere in ptolemäischen und nordafrikanischen Netzwerken: Zu Mitteln und (See-)Wegen des frühen italischen Osthandels <i>Florian Feil</i>	375
Amphoren für Nordafrika? Simulationsgestützte Analyse der Seeverbindung zwischen der <i>Baetica</i> und <i>Mauretania Tingitana</i> in der Kaiserzeit <i>Julian Heinz</i>	395

From Stamp Counts to Networks: A Distance-Based Comparison of Dressel 20 Stamps in <i>Germania Superior</i> <i>Mateo González Vázquez</i>	413
Kenchreai und Cenchreae: Zur gewandelten Bedeutung des östlichen Hafens von Korinth in der Kaiserzeit <i>Torsten Mattern</i>	427
Claudius, die Infrastruktur und die Wirtschaft in den Alpen <i>Kai Ruffing</i>	447
Plinius und der Weg von Koptos nach Berenike am Roten Meer <i>Patrick Reinard</i>	471
Zum Tod der Handlungsreisenden <i>Sascha Weiler</i>	517
„Niemand außer mir sollte Geld besitzen“: Zu wirtschaftspolitischen Maßnahmen Caracallas <i>Christiane Kunst</i>	563
Überlegungen zum Nahrungsbedarf des spätantiken Trier (2.–4. Jh. n. Chr.) <i>Peter Johann</i>	585

Band 2

Teil III: Militärgeschichte

„Etwas Großes ist die Beherrschung des Meeres“ – μέγα γὰρ τὸ τῆς θαλάσσης κράτος: Maritime Macht bei Herodot und Thukydides <i>Charlotte Schubert</i>	597
Maritime Großmacht oder Scheinriese? Eine Evaluation und kurze Geschichte der Marine Massalias <i>Simon Lentzsch</i>	617
Athen und das „zweite“ Salamis: Die Thalassokratie des Antigonos Monophthalmos und sein Programm der griechischen Freiheit <i>Jörg Erdtmann</i>	653
Erfolg im Scheitern, Scheitern im Erfolg: Demetrios Poliorketes und die Belagerung von Rhodos bei Diodor <i>Christophe Schoetter</i>	685

Wie kamen die Elefanten des Pyrrhos nach Italien? Zu ihrer Herkunft, den Transportrouten und den für die Überfahrt genutzten Schiffen <i>Michael Zerjadtko</i>	705
<i>Seditio(?) und libertas: „Meuterei“(?) und Freiheit: Bemerkungen zu Tacitus, Agricola 28.1–3 Oliver Stoll</i>	737
Logistik und Transport auf den Säulen Trajans und Marc Aurels <i>Armin Becker</i>	765
Roads, <i>beneficiarii</i> , and Resource Protection in Dacia: The Inscription of Crăciunel (Harghita County, Romania) <i>Lucrețiu Mihailescu-Bîrliba / Ana Odochiciuc</i>	789
Krieg und Frieden: Die Schlacht am Frigidus (394) und Augustins ,Gerechter Krieg‘ <i>Christian Rollinger</i>	801
Konflikte um Seeherrschaft zwischen Imperien: Schlaglichter auf den westlichen Mittelmeerraum in Spätantike und Frühmittelalter <i>Julian Kaltwasser</i>	819
 Teil IV: Zwischen Antike und Moderne	
The Aegean Worlds and the Achaemenid-Persian Empire: Imperial Borderlands and the ‘Persian Wars’ <i>Robert Rollinger</i>	837
Demosthenes’ Öllampe: Über Nachteulen und Schlafmützen in der antiken Literatur <i>Georg Wöhrle</i>	911
Überlegungen zu P.Köln Nr. 247 und zu seinem Autor <i>Gregor Weber</i>	923
Reichtum Macht Staat? Die Etrusker im Kontext der italischen und mediterranen Geschichte <i>Uwe Walter</i>	935
Wie Alkibiades auf das Comitium kam: Das frührepublikanische Rom und die athenische Expansion <i>Bernhard Linke</i>	957

Gemeinsames und Eigenes: Überlegungen zu den Binnengrenzen der griechischen Bundesstaaten <i>Peter Funke</i>	977
Ciceros Minerva-Statue im Tempel des Iupiter Optimus Maximus auf dem Kapitol <i>Krešimir Matijević</i>	993
„In keinem Ort der Welt fehlt die Trunksucht“: Plinius, Trier und das Bier <i>Andrea Binsfeld</i>	1007
Mord im römischen Kaiserhaus: Gift und Herrschaft bei Sueton <i>Monika Frass / Fabio Monticelli</i>	1015
<i>Traianus Hadrianum vivus noluerat adoptare</i> : Die Herrschaftsübernahme Hadrians und der Tod der vier Konsulare <i>Helmut Halfmann</i>	1049
Zentralität vs. Partikularität? Kaiser und Senatsaristokratie im Weströmischen Reich der Spätantike <i>Claudia Tiersch</i>	1067
Gefahren und Nutzen: Trier und die Mosel im Früh- und Hochmittelalter <i>Lukas Clemens</i>	1089
Flussauf und flussab: Sonarprospektionen auf der Mosel bei Trier <i>Ferdinand Heimerl / Max Fiederling</i>	1107
Connectivity Disrupted: Der Einfluss der Wabanaki-Föderation auf Fischerei, Handel und Seekrieg im Nordwestatlantik um 1700 <i>Simon Karstens</i>	1115
De Túnez a Túnez. De Cartago a Cartago <i>José Remesal Rodríguez</i>	1135
Die Freiheit der Meere: Migration im Fadenkreuz bildgebender Verfahren der forensischen Ozeanographie <i>Ulrike Gehring</i>	1151
Konstellationsanalyse: Eine Forschungsnotiz mit Blick auf maritime Kontexte <i>Martin Endreß</i>	1183

Teil V: Historiographie, Digital History und Rezeption

Zwei angebliche ‚Fragmente‘ des Testaments Theophrasts bei Harpokration und Athenaios <i>Stefan Schorn</i>	1213
Fernand Braudels Mittelmeer: Ein Laboratorium für die Geschichtswissenschaft <i>Lutz Raphael</i>	1235
Flussschifffahrt digital simulieren: Überlegungen zu Grundlagen und Umsetzungen <i>Leif Scheuermann / Christian Beck / Max Kalus / Mats Roth</i>	1253
Eine singende Pharaonin am Canale Grande: Kleopatras Operndebüt im Musiktheater des Seicento <i>Kerstin Droß-Krüpe</i>	1301
Kleopatra VII. als Covergirl. Oder: Wie bewirbt man Romane über das Leben der ptolemäischen Königin? <i>Anja Wieber</i>	1317

De Túnez a Túnez. De Cartago a Cartago

José Remesal Rodríguez (Barcelona)

En 1729 el fraile redentorista Francisco Ximénez realizó un viaje desde Túnez a Madrid siguiendo la costa italiana y francesa hasta llegar a Barcelona, desde allí a pie hasta Madrid, de donde fue enviado de nuevo a Túnez acompañando a los organizadores de una redención de cautivos cristianos hasta Argel, para lo que viajó por tierra hasta Cartagena, que era el puerto de referencia para ir a los lugares africanos y desde aquí de nuevo a Argel y Túnez.

Francisco Ximénez había nacido en Esquivias (Toledo) el 2 de diciembre de 1685 y murió el 16 de enero de 1758 en el convento de Dosbarrios (Toledo). Estuvo en Túnez entre 1720 y 1735 donde había fundado un hospital para atender a los cautivos cristianos. Francisco Ximénez escribió un detallado diario a lo largo de toda su vida que hoy en día constituye un documento extraordinario para conocer tanto la vida social y política en Túnez como las relaciones de Túnez con el resto del Mediterráneo en la primera mitad del siglo XVIII. Sus diarios constituyen 18 volúmenes que se conservan en la Real Academia de la Historia. El tema aquí estudiado está incluido en el tomo 7^º de su diario que abarca desde enero de 1727 hasta mayo de 1735.¹

Pretendo dar a conocer noticias sobre la navegación a mediados de siglo XVIII que, espero, nos ayuden a comprender el tráfico por el Mediterráneo occidental en un periodo que en cierto modo podría ser comparado con el momento en que dos potencias, Roma y Cartago y sus respectivos aliados, luchaban por controlar este espacio. Un espacio en el que el conjunto de las relaciones era mucho más complejo de lo que podría considerarse a primera vista y que nos ayuda, en mi opinión, a entender un poco mejor la complejidad por una parte de las relaciones sociales, económicas y políticas y por otra la complejidad de la propia navegación. Seguiré el decurso cronológico del viaje ofreciendo una información que seguramente otros podrán aprovechar mejor que yo.²

Ximénez había salido de Túnez el 14 de agosto de 1729, (RAH, 9/6014, E-199 fol. 145v),³ viajando por la costa italiana y francesa llegó hasta Barcelona el 20 de septiembre (fols. 148v.-149r.). El 27 de septiembre salió para Madrid (fol. 150); el 12 de

¹ Ximénez 1735. Remesal Rodríguez 2025. Remesal Rodríguez (en prensa).

² Remito de una manera general a los trabajos de Arnaud 2005; Warnking 2016; Schäfer 2016; Schäfer 2017; Schäfer 2022; Schäfer 2024; Schäfer / Reinard 2018.

³ Ximénez RAH. Ms. 9-6014. Citaré siempre por este volumen indicando entre paréntesis el folio correspondiente.

octubre llega a Madrid (fol. 154). El 26 de octubre se hizo la fiesta de proclamación de la redención (fols. 156r-v.). Una procesión cívico-religiosa en la que se solicitaba ayuda económica para realizar la redención, que Ximénez describe detenidamente. El 2 de noviembre sale para Cartagena (fol. 158r.) (otra descripción del viaje en RAH, 9-06024, E209, 218-231). A lo largo del viaje Ximénez hace muchas digresiones, aquí sólo haré referencia a algunas que tengan que ver con los personajes referidos o con aspectos artísticos y culturales a los que siempre estuvo atento.

Ximénez pretende el jueves 11 de agosto (fol. 144r.) coger el barco de guerra con el que el cónsul francés había ido a hacer la paz en Trípoli, pretendía llegar en él a Tolón y de allí ir a España. No lo consiguió, el barco partió sin él. Al día siguiente, viernes 12 de agosto, vuelve a intentarlo en otra nave francesa. El cónsul francés le explica que cinco cristianos habían intentado escapar y huir en la fragata, pero fueron sorprendidos y castigados. Sin embargo, el sábado 13 se embarcó el padre Juan Andrea de Calvi, religioso reformado de San Francisco, que ha estado enfermo en el hospital, quien, siendo esclavo, fue asistente de esta ciudad y apenas le dieron para comer pan, ha sido capellán del cónsul francés y del de Génova. También ha embarcado en la fragata el padre franciscano observante que había estado esclavo en Trípoli, que había servido de capellán en el fonducho francés, un fonducho era un espacio cerrado en el que solían reunirse los comerciantes de una determinada nación. Así pues, aunque nuestro hombre no lo consigue otros dos frailes que habían estado al servicio de Francia sí consiguieron embarcarse en naves de la armada francesa. En julio de 1728 una escuadra francesa, bajo las órdenes del maestre de Malta, António Manuel de Vilhena (Lisboa, 28 de mayo de 1663 – Malta, 10 de diciembre de 1736) gran maestre entre 1722 y 1736, bombardeó Trípoli, cuya regencia tuvo que negociar la paz con Francia: se acuerda no atacar a navíos franceses y liberar a los prisioneros franceses sin pago de rescate, en 1729 navíos franceses se hacían presentes en Trípoli para el mantenimiento del acuerdo, lo que explica la escala de estas naves en Túnez.

Finalmente, el domingo 13 se embarcó en un bajel cuyo capitán era Ricardo (fol. 245v) de Ortega. Aunque el capitán tiene un nombre español no sabemos cuál era la bandera del barco ni su propietario (*vide infra*), bajel que aceptó un amplio pasaje: se embarcan 19 pasajeros, entre ellos el Padre fray Juan Andrés franciscano reformado, María Pasqua Gaspari con su hijo Juan Gaspari,⁴ María Manso que es la madre de Antonio María Bogo⁵ y 10 esclavos rescatados de diversas naciones. En la anotación del día 14 de agosto señala como otro miembro del pasaje a Abrahan Salinas, mercader judío, hijo (146r) del Doctor Salinas médico célebre de Livorno, tan judío como

⁴ Caprioli 2024.

⁵ Riggio 1948, 6-7 nota 23.

su hijo, aunque se graduó de bachiller en Salamanca. Ximénez mantiene relaciones en Túnez con los médicos judíos de origen hispano.⁶ En el barco descubren el día 20 a un polizón, que había matado a un turco y aunque buscado por la justicia del Bey se escondió bajo el colchón de una mujer, no indica si era una de las dos ya citadas o de una tercera.

Entre el 14 y el 20 de agosto el viento apenas les permite salir de puerto, el jueves día 16 tienen un poco de viento, pero riesgo de tempestad. El lunes 14 el viento no les dejó salir más allá del cabo de Cartagine, finalmente el día 21 se navegó algo más y se llegó a avistar la costa de Cerdeña. El lunes 21 costearon Cerdeña, el martes 22 avistan Córcega y al día siguiente, 23, avistan la isla de Montecristo, a mitad de camino entre Cerdeña y la costa tirrénica. El 24 divisan otros islotes. El viernes 25 sufren una borrasca y finalmente llegan a Génova, donde los barcos franceses disparan sus cañones como salvas para festejar el día de San Luis rey de Francia (fol. 146r).

Habían tardado 11 días en recorrer una ruta siempre en dirección norte, dejando a su oeste Córcega y Cerdeña, pasando entre esta y la isla de Santo Cristo una distancia que en línea recta tiene unos 847 kilómetros o 457 millas náuticas. La dificultad para la navegación fue alejarse de la costa africana. Les costó siete días llegar a avistar Cerdeña recorriendo un tercio del viaje, unos 300 kilómetros, mientras que los otros dos tercios los recorrieron en cinco días.

La llegada a puerto supuso la presentación del capitán a las autoridades portuarias a quien acompañó Ximénez, era necesario presentar los documentos de sanidad, el barco y sus pasajeros fueron sometidos a la “cuarentena” el tiempo necesario para asegurarse de que no portaban una enfermedad epidémica. Aunque Ximénez no habla de ello, no sabemos si los 10 redimidos de la esclavitud lo habían sido debido a la acción de los trinitarios y en este caso dependerían de Ximénez o si habían sido rescatados por alguna otra familia, el hecho de que en la misma nave viajara María Gaspari, seguramente perteneciente a la familia Gaspari que ya desde el siglo XVI intervenía en el comercio y en la recuperación de cautivos en el norte de África, aunque el hecho de que Ximénez acompañase al capitán parece indicar que los liberados dependían de él. De todos modos, fueron sometidos a cuarentena. El día 26 fueron a la casa de la sanidad y vieron al señor Antonio María Mainieri casado con Paulina Bogó, hija del cónsul de Génova en Túnez, Angelo Bogó, quien mantenía buenas relaciones con Ximénez⁷, también encontraron allí al Patrón Benedicto de la Cassa y a otros que se interesaron por la situación en Túnez. El 27 consignaron la ropa al lazareto, del que dice que era un buen edificio. Sin embargo, al día siguiente, domingo,

⁶ Álvarez Dopico 2022, 255–291.

⁷ Riggio 1948, 6 nota 18. Ximénez 1934, 189.

no le dejan decir misa en el lazareto y deben oír misa en el muelle desde el que se decía misa para los galeotes.

Del 29 de agosto hasta el 1 de septiembre no tiene nada que reseñar salvo que el primero de septiembre hizo mucho calor. El 2 de septiembre da la noticia de que han llegado al puerto dos galeras pontificias que vienen a recoger a 60 condenados, entre ellos algunos clérigos de Milán. El día 3 pudieron acudir al lazareto para llevar algunas cartas, el domingo día 4 tuvieron que oír misa otra vez junto con los condenados a galeras. El lunes 5 de septiembre Ximénez recibió la visita del padre Ministro del convento trinitario de Génova junto con otros tres clérigos llegaron a la nave en una faluca, pequeña embarcación con vela latina, que también puede ser manejada a remo.

El martes día 6 de septiembre da noticia de los problemas de la república de Génova con San Remo, que se ha revelado, dicen que al arrendador del tabaco lo prendieron los ciudadanos, lo amortajaron y lo metieron en un ataúd lo llevaron hasta la horca y allí le hicieron jurar que no subiría el precio que le señalaron y si no lo cumplía lo ahorcarían. Al hijo del gobernador lo llevaron a la plaza y las mujeres le dieron bastonazos. El gobernador huyó vestido de pobre (fol. 147r) desde Génova enviaron la nave capitana con soldados y cuatro personas principales de Génova para controlar la rebelión, prendieron a algunos de los instigadores.⁸

El martes 6 de septiembre vino el cirujano de la sanidad anunciándoles que el viernes 9 le darían autorización para desembarcar. El viernes 9 Francisco Ximénez va con el padre Andrea de Casiani al convento de San Benedicto in Fassolo.⁹ Ximénez se entretiene en la descripción del convento fundado por Gaspar de Escalante en el año de en una antigua iglesia dedicada a san Benito, extramuros de Génova, contiguo al palacio del príncipe Doria que es el patrón, desde el palacio hay un pasadizo que permite al patrón y su familia asistir a misa, según dice una inscripción, fue restaurado por Andrea Doria y su mujer Zenobia, en 1593, inscripciones que Ximénez copia. Aunque el convento es pequeño la iglesia es linda hay una bellísima imagen de la virgen del Remedio y de San Juan de Mata, el fundador de los trinitarios.

Como hecho interesante señala que se conservan allí manuscritos, los Anales de Figueras. El sábado 10 dijo misa en el convento y fue a ver a Antonio María Mainer yerno del Sr. Angelo Bogo cónsul de Génova en Túnez. Con Mainer dio un paseo por la ciudad y le entregó unos camaleones que había traído el padre Andrea para Francisco Bogo, hijo de Angelo Bogo que estudiaba en Savona.

⁸ Tigrino 1999, 475–506.

⁹ Noticia sobre esta iglesia en <https://www.cistercensi.info/abbazie/abbazie.php?ab=1775>, último acceso: 10.03.2026.

El domingo 11 dio una vuelta por la ciudad y visitó la bella iglesia de la Anunciata de los franciscanos observantes.

El 12 hubo fiesta en la ciudad por el dulcísimo nombre de María, se hicieron salvas de artillería.

El martes 13 compró algunos libros. Al anochecer llegó un fraile trinitario descalzo francés al convento (fol. 148r) que el ministro del convento no quiso acomodar, alegando que no tenía celda a pesar de que Ximénez se ofreció para compartir su cama. Sigue paseando por la ciudad y reconociendo sus monumentos. Se detiene en referir la existencia de un monte de piedad dedicado a redimir cautivos, en una sala están inscritos todos los nombres de los benefactores de estos montes de piedad con una inscripción, en la que constaban sus nombres, fechada en el año 1702.

Finalmente, el día 14 de septiembre se encuentra con el embajador de España, Bernardo de Ezpeleta, cónsul de España en Génova entre 1725–1735, quien le facilita el pasaporte para pasar a España.¹⁰ Se acuerda con el capitán del pingue del despacho, el barco encargado de transportar el correo entre Génova y Barcelona que estaba bajo control real desde 1716,¹¹ pagando cuatro pesos y medio al día por la comida, e inicia el viaje, pero un viento recio les obliga a fondear en el puerto de Savona donde llegaron después del mediodía (fol. 148v), bajó a tierra y fue al colegio de los jesuitas a preguntar por Francisco Bogo el hijo del cónsul de Génova en Túnez, que estaba fuera de la ciudad en la Villetta. Apareció por allí el trinitario francés al que el ministro del convento de Génova no quiso acoger y al que Ximénez le había dado dos pesos para que fuese a dormir a una pensión, cosa que ahora le agradece.

Jueves 15 fue a misa a la catedral de Savona. Hay una capilla dedicada a la Trinidad hay un cuadro de San Juan de Mata con la cruz triangular, un ángel con el hábito de los trinitarios lleva a un cautivo de la mano.

Viernes 16, por la mañana salieron de Savona con viento favorable que faltó por la tarde.

Sábado 17, tuvieron buen viento.

Domingo 18 fueron a la vista de la costa y por la noche atravesaron el golfo de León con viento favorable.

El lunes 19, tuvieron que entrar en el puerto de Palamós debido a un temporal. Había oído las críticas de que hay allí tres galeras que llevan mucho tiempo sin salir a hacer el corso o a defender la costa.

Martes 20, salen temprano de Palamós (fol. 149r) y llegan a Barcelona, se siente mareado y cansado, pero se toma un chocolate que pagó un teniente que le acom-

¹⁰ Ozanam 1998, 252. Ochoa Brun 2023, 192. RAH. Historia Hispánica: <https://historia-hispanica.rah.es/biografias/16164-bernardo-de-ezpeleta-y-gari>, último acceso: 10.03.2026.

¹¹ Sánchez González 2009, 213.

pañaba en el barco, en la aduana le registraron y le obligaron a levantarse el hábito para comprobar que no traía contrabando, se sintió indignado. Fue al convento trinitario de Barcelona, donde el padre ministro, Josep Mariano lo hospedó en su misma celda, el convento de los trinitarios calzados estaba en la calle Ferran (1522–1835), hoy sólo se conserva la iglesia de Sant Jaume.

Por la tarde vino a saludarlo el padre Rafael Suriá, redentor general de los mercedarios, en Cataluña que recientemente había vuelto de una redención de cautivos en Túnez.¹²

Miércoles 21 el padre Suriá lo invita a comer y le envía un coche para recogerlo.

Estuvo en Barcelona entre el 20 y el 27 de septiembre, visita a personajes relacionados con la administración y algunos monumentos de la ciudad.

Martes 27 de septiembre salió de Barcelona camino de Madrid con don Francisco Carrillo teniente del Rey y comandante de tres compañías de guardias españolas que costeó los gastos de comida de Ximénez y con don Francisco Sanctos, hijo de don Bernardo Sanctos, oidor de Barcelona.

El lunes 3 de octubre llegaron a Zaragoza, el 5 de octubre salieron de Zaragoza y el día 12 de octubre llegaron a Madrid. Hasta Guadalajara, el martes día 11 de octubre, los habían acompañado soldados para protegerlos de los ladrones.

El miércoles 26 de octubre se hizo una fiesta en Madrid para recabar dinero para una redención de cautivos en Argel. Una fiesta consistente en una manifestación cívico-religiosa en la que intervienen grandes personalidades del momento y que Ximénez se detiene en describir. En estos días visita su lugar de nacimiento e interviene en el cumplimiento de la herencia de su padre, que en principio había sido el tema que le había hecho venir a España.

El 2 de noviembre sale Francisco Ximénez para Cartagena (fol. 158r), donde llega el 16 de noviembre (fol. 162v).

La descripción de su viaje por suelo hispano, entre el 20 de septiembre en que llega a Barcelona y el 4 de diciembre en que embarca en Cartagena, es muy interesante, aunque no forma parte de nuestro estudio concreto. Es interesante estudiar sus relaciones tanto con el mundo clerical como con el mundo civil, interesantes son también las descripciones que hace de los lugares por los que pasa y las circunstancias que le acaecen. He dedicado un trabajo a la descripción de Cartagena y su epigrafía.¹³ Volvamos ahora al núcleo de nuestro trabajo: la realización de la navegación entre Cartagena y Túnez.

¹² <https://es.scribd.com/doc/219905/Microsoft-Word-La-Familia-Mercedaria>, último acceso: 10.03.2026.

¹³ Remesal 2025.

La redención de cautivos planeada suponía que los frailes que participaban en ella llevaban una notable cantidad de dinero y otros enseres para obtener la liberación de cautivos cristianos. El primer trabajo suponía conseguir un barco.

El sábado 26 de noviembre consultan la posibilidad de viajar en barcos ingleses (fol. 165r), pero los cónsules ingleses de Berbería piden el 1 o 2 % del dinero transportado para la redención de cautivos el capitán de uno de estos barcos era genovés, el capitán Bergante, aunque con pasaporte inglés, en su barco venía de Holanda Guillermo Plumen hermano de la consulesa de Holanda en Túnez. El 9 de noviembre de 1729 se había firmado el tratado de Sevilla entre Gran Bretaña, Francia y España, poniendo fin formalmente a la guerra anglo-española de 1727-1729; la República Holandesa se unió al Tratado el 29 de noviembre. Esto explica la presencia de barcos ingleses en Cartagena: *Tratado de paz, unión, amistad, alianza defensiva entre España, Francia e Inglaterra, concluido, firmado en Sevilla el día 9 de noviembre de 1729*. En Sevilla: por Francisco Sánchez Reciente 1730.¹⁴

Domingo 27 de noviembre va al hospital del rey encomendados a los hermanos de San Juan de Dios. Allí van todos los enfermos de las galeras tanto soldados como forzados, cristianos o turcos. fue a ver al arráez Saleg, un corsario tunecino herido y hecho prisionero con 30 moros, a quien da una limosna. Resulta interesante señalar cómo en estos hospitales se atendía a todo el personal de marinería sin atender a su posición u origen.¹⁵

Martes 29 (fol. 165v), Sebastián Barbosa, granadero de las galeras, había estado esclavo en Túnez y fue sirviente en el hospital redentorista lo lleva a ver el puerto de San Antonio que era el arsenal de las galeras.¹⁶

Miércoles 30 de noviembre se ajusta el precio con una tartana francesa en 250 pesos cada mes, la tartana San Miguel, La tartana es una nave pequeña de vela latina usada para la pesca y el cabotaje cuyo tonelaje no llegaba a las 100 toneladas. El teniente coronel de los suizos había estado con los redentoristas pidiéndoles que rescaten una hija, su hermano y otras personas de su regimiento que fueron apresadas el 3 de octubre de este año junto a Mataró en el pingue del despacho ofreciendo una corta cantidad de dinero. El marqués de Castellar había pedido la redención de estas personas. Interesante señalar cómo en el puerto de Cartagena no sólo hay atracados barcos ingleses sino también franceses.

Jueves 1 de diciembre de 1729 (fol. 166r), se firma el acuerdo con la tartana francesa, que aunque es pequeña, no se encontró otra se le da al capitán la bandera de la

¹⁴ <https://archive.org/details/A11102109/page/n9/mode/2up>, último acceso: 10.03.2026. García Riol, 2016.

¹⁵ Ferrándiz Araujo 1981.

¹⁶ Fondevilla Silva 2004.

redención que tenía por una cara la cruz de la orden y por la otra las armas reales. Es decir, a la tartana francesa gracias a esta bandera se le dota de una doble información, está bajo la protección real de España al tiempo que la señal redentorista indica que van a hacer pactos con los corsarios o propietarios de esclavos.

Viernes 2. Hoy ha cumplido 44 años. Hay mala mar.

Sábado 3 embarcan la ropa y el dinero.

Domingo 4 embarcan y salen del puerto con poco viento.

Lunes 5 se refugian en el puerto de Escombreras, refugio con mal tiempo. Aquí se pesca el atún en primavera.

Martes 6 siguen en Escombreras van a tierra.

Miércoles 7 (fol. 166v) salen de Escombreras, pero el mal tiempo les obliga a refugiarse en Calpe del Rey, desembarcan y se refugian en una casa. Hay un castillo que no visita.

Jueves 8 parten de aquí al puerto de que otros llaman de San Antonio al levante de Cartagena. Salen de aquí por la noche.

Viernes 9 llegan a Formentera después de haber anochecido, los isleños les preguntan quiénes son y los reciben armados por miedo a que sean corsarios.

Sábado 10 desembarcan en Formentera escribe sobre la situación de la isla (fol. 167r y v).

Domingo 11 parten de aquí por el temor a los moros y van a Ibiza donde llegan al anochecer por lo que no le permiten la entrada en el puerto.

Lunes 12 les permiten entrar en puerto y visitan la ciudad, Ximénez hace referencia a la inscripción de la puerta de las murallas de 1550. Describe la isla de Ibiza y dice que sus habitantes son buenos corsarios que tienen una galera grande que ahora hay que reparar y que no tienen dinero para ello ni ayuda de España.

Martes 13 encuentran en Ibiza un pingue ibicenco. El pingue era un barco de uno o dos mástiles con vela latina que podían llegar hasta las 300 toneladas, que contratan los mercedarios, los redentoristas siguen en la tartana francesa. Ximénez encuentra a una esclava tunecina de la que le habían hablado en Túnez, pero aparece el patrón, la hace irse y dice a Ximénez que está intentando convertirla al cristianismo (fol. 168r), que la mora había tenido un hijo que le habían quitado y hecho cristiano y que no conviene que esto lo supiesen los moros no fueran a hacer lo mismo ellos.

Miércoles 14 salen del puerto ambas embarcaciones, en principio tenían viento favorable, pasan delante de Formentera pero se levantó un fuerte viento y volvieron a Formentera.

Jueves 15 salen de Formentera camino de Argel.

Viernes 16 avistan Argel, pero por la niebla no pueden entrar en puerto, aunque sí lo hizo el pingue ibicenco que se les había adelantado durante la noche. Son recibidos por los representantes de las órdenes redentoristas, desembarcaron el dinero y lo pusieron en la casa del rey y después lo llevaron a la casa de la limosna como era costumbre.

Sábado 17 (fol. 169v) finalmente se levanta la niebla y la tartana entra en el puerto de Argel donde se ven obligados a desembarcar también el dinero de los redentoristas en la tartana quedó ropa para Túnez y un arca con dinero.

Domingo 18 (fol. 169r) relaciones en Argel con el cónsul de Francia casado con la española Francisca Narváez y con Gerónimo Bogo, hermano del cónsul genovés en Túnez que iba a arreglar un asunto de la recogida de corales en Tabarca.

Lunes 19 comienza la redención y la fijación del precio de cada esclavo, continúa con sus relaciones y se rescata a los familiares ante citados hechos prisioneros en octubre (fol. 169v) sigue la descripción habla de un cura flamenco católico que ha convertido a muchos cautivos flamencos y alemanes que hay en Argel.

Lunes 26 un cautivo se envenena viendo que no es rescatado lo advierten y le salvan la vida. Ximénez compra regalos para los superiores de Madrid una alfombra y dos huevos de avestruz.

Martes 27 (fol. 171r), miércoles 28 continúa la redención se dice que hubo un corso en Galicia y se trajeron de allí esclavos.

Viernes 30 de diciembre (fol. 172r) se contrata un barco para que lleve al padre Manuel Merino y a él a Túnez, pagan 30 pesos de España. Un turco al verlo vomitar se mofa de él (fol. 172v). El turco quiere sacarles dinero, pero consiguen librarse de él diciendo que irían al rey. Ros Valle, responsable de la redención por parte de los mercedarios, se queja del precio de los cautivos, Ximénez dice que no conviene llevar tanto dinero a Argel porque los turcos suben los precios, mejor hacer dos redenciones, una en Argel y otra en Túnez, dividiendo el dinero.¹⁷

Sábado 31 de diciembre de 1729 (fol. 176r), se despide de sus contactos en Argel encuentra al inglés Dr. Thomas Shaw un predicador inglés que había estado en Egipto y le muestra antigüedades y fósiles, quien en la página X de la introducción de su obra escribe: *I am indebted therefore for the inscriptions and the geographical observations of those parts to father francisco Ximenes the spanisch administrador at Tunis*. Aunque Barton considera que Shaw y Ximénez se encontraron en Túnez, González Bordas ha demostrado la imposibilidad de ello¹⁸. Este día embarca para Túnez (fol. 176v).

¹⁷ BNE. Ms. 3592. Remesal 2005, 193–194.

¹⁸ Shaw 1738, X. Barton 2000. González Bordas 2022, 22 nota 45.

Domingo 1 de enero de 1730 (fol. 178r). Viento contrario de levante. Huyendo de la tramontana pusieron rumbo a Mallorca, estuvo vomitando todo el tiempo. Habla de los muchos holandeses, daneses y hamburgueses que hay ahora en el Mediterráneo (fol. 179r). Prosiguen con mal tiempo en el pasaje iban moros y turcos, camino de la Meca, y judíos. El capitán era francés, aunque el barco era de un mercader de Liorna (Livorno).

Martes 3 de enero (fol. 179v) siguen el viaje por la noche un poco de viento de poniente con el que se fueron acercando a tierra, pero no pudieron entrar en el puerto de Bugía que era donde iban a cargar trigo, que había consignado un moro.

Miércoles 4 de enero se revela el pasaje porque el mal tiempo, la niebla, no permite entrar en Bugía. Los moros del pasaje le ofrecen al capitán dinero para que vaya directamente a Túnez. El capitán lo acepta.

Jueves 5 de enero (fol. 180r), siguen el viaje con mal tiempo que calmó antes de llegar a Cerdeña. Un judío le conseguía naranjas que era lo único que aceptaba su estómago. Prosigue la calma no llegan a Cerdeña.

A lo lejos ven Cerdeña (fol. 180v) el capitán obliga a que le paguen lo prometido, amenazando con dejar en algún islote al que no pague. Continúan el viaje con viento “gregal”. Seguramente Ximénez se equivoca: el viento gregal, viento del noreste, los hubiera apartado más de su ruta, se refiere, creo a viento “mistral”, viento del noroeste que es el que los podía acercar a las costas tunecinas, que entró por la mañana.

Martes 10 de enero prosiguió el viento “gregal” (mistral) y se fueron aproximando a tierra de Berbería cerca de Cimbalo, isla próxima a Túnez, a las once de la noche tocaron fondo a dos leguas de la Goleta.

Finalmente desembarcan (fol. 181r) y van a Túnez a caballo, hartos de ir en el barco. Jueves 12 y viernes 13 vino mucha gente a verlos, los cónsules de Francia, Holanda, Génova y muchos mercaderes. Todos esperaban las noticias que pudiese traer nuestro personaje.

Lo interesante de este viaje, en su aspecto náutico, es que comienza en tiempo en el que los romanos consideraban el Mediterráneo como *mare apertum* (Fig. 1). Interesa señalar aquí que, de todos modos, la ruta de Túnez/*Carthago* a Génova/*Genua* planteaba la dificultad de alejarse de las costas africanas. El viaje dura once días, de los que cinco invierten en llegar desde Túnez a avistar Cerdeña. El tramo de Génova/*Genua* a Barcelona/*Barcino* les llevó seis días porque una tormenta los obligó a refugiarse en Savona/*Savo Oppidum Alpinum* donde hubieron de esperar aún un día. El viaje de Savona hasta Barcelona/*Barcino* les llevó cuatro días, porque una tormenta les obligó a recalar en Mataró/*Iluro*.

El viaje de Cartagena/*Carthago nova* a Túnez/*Carthago* se realiza en el tiempo en el que los romanos consideraban tiempo de *mare clausum*. Salir de Cartagena/*Carthago nova* les plantea grandes dificultades, dadas las condiciones del mar en esa región en esa época. Embarcan el 4 de diciembre pero el mal tiempo les hace refugiarse en Escombreras uno de los puertos a la salida de Cartagena, donde han de esperar un día para embarcarse de nuevo pero el 7 de diciembre han de refugiarse en el puerto de Calpe, al norte de Cartagena, el día 8 de diciembre vuelven al puerto de San Antonio a las afueras de Cartagena. Este tramo del viaje muestra la dificultad de salir a mar abierto y llegar a la isla de Formentera venciendo las corrientes paralelas a la costa.¹⁹

Por fin el día nueve pueden atravesar hasta la isla de Formentera/*Frumentaria* donde llegan ya de noche, no les permiten desembarcar temiendo que sean corsarios, recalán aquí al día siguiente. El domingo día 11 de diciembre parten para Ibiza/*Ebusus* por miedo a los corsarios. Aunque la distancia entre ambas islas es de sólo once millas náuticas, que en situación de buen tiempo puede hacerse en dos o tres horas necesitan un día entero y no les permiten desembarcar hasta el día siguiente, lunes 12 de diciembre es probable que ello se deba a un control previo para identificar el lugar de origen y obligarles o no a hacer una cuarentena, a lo que no les obligan.

Por fortuna encuentran un navío disponible para su viaje, un pingue de Ibiza, su patrón debería conocer bien aquellos mares. El pasaje con su carga se divide entre los dos barcos, la bandera y los mercedarios permanecen en la tartana francesa.

El 14 de diciembre salen de Ibiza dirección a Argel, pero el mal tiempo les obliga a refugiarse en Formentera, de donde parten al día siguiente. Dos días después, el 17 de diciembre, llegan a Argel, el tiempo es malo y la niebla impide entrar a puerto a la tartana francesa, pero el capitán del pingue se había adelantado a la tartana y entró en el puerto.

Ximénez, junto con los frailes mercedarios, participa en la redención de cautivos en Argel donde permanece entre el 17 y el 31 de diciembre de 1729, fecha en la que se embarca con dirección a Túnez.

De Argel a Túnez con buen viento puede tardarse entre tres y cinco días, pero a principios de diciembre los vientos les obligan primero a poner proa a Mallorca, después el viento los acerca a la costa africana pero no les permite llegar hasta el puerto de Bugía donde estaba previsto cargar trigo. Los pasajeros se amotinan y consiguen que el capitán, bajo la condición de que le ofrecen una compensación económica,

¹⁹ Ferrer García / Blázquez Morilla 2017.

pusiera rumbo a Túnez, el viento los acerca a Cerdeña, finalmente pueden atracar cerca del puerto de la Goleta once días después de haber embarcado en Argel.

Las noticias de este viaje nos hacen partícipes de un hecho tal vez más significativo de lo que habíamos considerado sobre la navegación en el Mediterráneo durante el tiempo considerado por los romanos como *mare clausum*, las mejores condiciones de navegación se producen hasta mediados de agosto, precisamente la fecha en la que nuestro personaje comienza su viaje, pero inmediatamente antes que la suya había zarpado dos naves militares francesas. En Cartagena, ya en diciembre, había en el puerto naves inglesas y francesas y en Ibiza, por ejemplo, tenemos noticias del movimiento de naves de varios países en el tiempo invernal.²⁰ Ello me lleva a considerar si en época del imperio romano se mantuvo un alto nivel de circulación también en el llamado *mare clausum*. Sabemos que Claudio, según Suetonio (Claud. 18,2), no sólo dio privilegios a quienes acarreaban productos a Roma, y, en mi opinión, al ejército, sino que también les compensaba en caso de naufragio. La visión tradicional considera que el tiempo de *mare clausum* era respetado, sobre todo por los barcos pequeños²¹. Sin embargo, recogiendo sólo noticias de Ibiza podemos asegurar que en tiempo de *mare clausum*, en febrero, llegaron a la isla dos grandes naves suecas, en el otoño de 1752 llegaron a Ibiza polacras y tartanas francesas y menorquinas venidas de Agde, Cartagena, Almería, Valencia, Málaga, Denia, Gibraltar, Cerdeña,²² es decir barcos cuyo tonelaje era similar a la de la mayoría de las naves romanas. Sobre el comercio de cabotaje en época romana véase X. Nieto.²³ La pregunta, pues, sería si a pesar de las noticias que nuestras fuentes literarias ofrecen sobre el *mare clausum* en realidad en el Mediterráneo siguió navegándose también en tiempos menos propicios como es el caso de nuestro personaje.

²⁰ Demerson 2006.

²¹ Rougé 1966, 32–33.

²² Demerson 2006, 401–402.

²³ Nieto 1977.

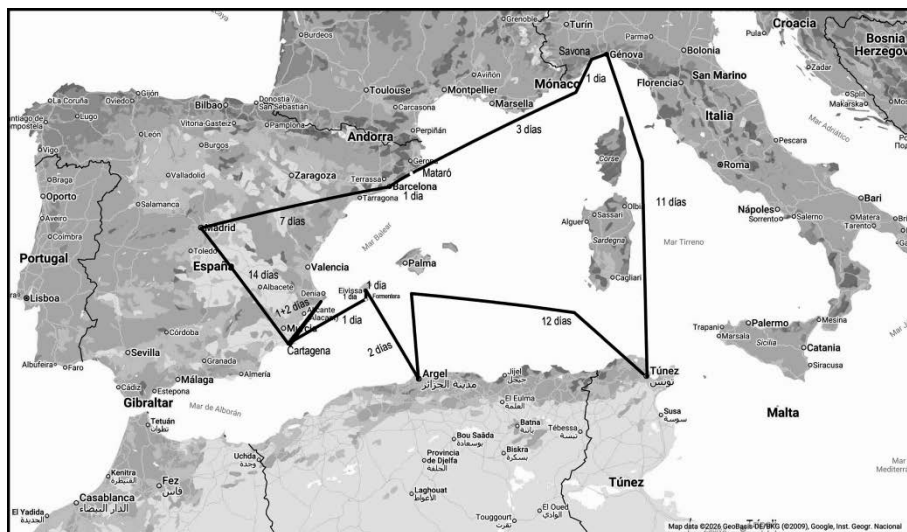


Fig. 1: Ruta da Túnez a Túnez

Sinopsis

Jueves 14 de agosto sale de Túnez.

Viernes 25 de agosto llegan a Génova.

14 de septiembre inicia el viaje a Barcelona. El mal tiempo les obliga a refugiarse en Savona. Viernes 16 de septiembre con buen viento salen de Savona.

Lunes 19 de septiembre el mal tiempo les obliga a refugiarse en Mataró.

Martes 20 de septiembre llega a Barcelona.

Martes 27 de septiembre sale de Barcelona hacia Madrid.

Miércoles 12 de octubre llega a Madrid.

Miércoles 2 de noviembre sale de Madrid.

Miércoles 16 de noviembre llega a Cartagena.

Domingo 4 de diciembre embarcan.

Lunes 5 de diciembre el mal tiempo les obliga a refugiarse en Escombreras.

Miércoles 7 de diciembre el mal tiempo les obliga a refugiarse en Calpe.

Jueves 8 de diciembre en el puerto de San Antonio al este de Cartagena.

Viernes 9 de diciembre llegan a Formentera ya anochecido.

Domingo 11 de diciembre parten hacia Ibiza por miedo a un asalto de corsarios moros.

Lunes 12 les permiten desembarcar en Ibiza.

Martes 13 tienen la posibilidad de alquilar un pingue ibicenco, así se dividen entre la tartana francesa donde quedan los mercedarios y el pingue en el que se em-

barcan los trinitarios. Miércoles 14 de diciembre salen de Ibiza ambas embarcaciones, pero el mal tiempo les obliga a refugiarse en Formentera.

Jueves 15 salen de Formentera camino de Argel.

Sábado 17 entran en Argel.

Sábado 31 de diciembre embarca para Túnez.

Domingo 1 de enero de 1730 el viento de levante les obliga a poner proa a Mallorca.

Martes 3 de enero el viento de poniente les acerca a las costas africanas donde no consiguen llegar, el barco tenía previsto recalar en el puerto de Bugía.

Miércoles 4 se subleva el pasaje piden al capitán poner proa directamente a Túnez.

Jueves 5 el viento les acerca a Cerdeña, el viento “gregal”. Creo que Ximénez se confunde: el viento gregal sopla del noreste, es el viento Mistral, que sopla desde el noroeste el que los acerca a las costas tunecinas.

Martes 10 de enero atracan a dos leguas del puerto de la Goleta.

Martes 13 de enero a caballo llegan a Túnez.

Bibliografía

- BNE. Ms. 3592. = Libro de la redención de cautivos hecha en Argel en 1730 por los mercedarios, Fr. Manuel de Priego, Fr. Pedro Ros Valle, Fr. Juan Talamanco, Fr. Antonio Carrasco, Fr. Pedro de Santa Bárbara y Fr. Diego de San Felipe.
- Ximénez, F., 1735. Tomo 7, Diario de Tunez, por el Pe. Por. jubilado fr. francisco Ximenez Administrador del hospital de N.S. S. Juan de Matha del orden de la SSma. Trinidad Redencion de Cautivos de la Provincia de Castilla. Año de 1727. RAH. ms. 96014.
- Álvarez Dopico, C. 2022, Semblanza de los doctores Mendoza y Carrillo. Dos judíos madrileños en el Túnez dieciochista. En: *Sefarad* 82, 255–291.
- Arnaud, P. 2005, *Les routes de la navigation Antique: Itinéraires en Méditerranée*, Paris.
- Barton, I. 2000, An Oxford Don in Tunisia: Thomas Shaw at Sufetula (1727). En: *L’Africa Romana* 13, 439–448.
- Caprioli, F. 2024, Los Gaspari, notas para una historia familiar de la diplomacia hispano-magrebí (1568–1579). En: F. Caprioli / M. Soto Garrido (coord.), *De Madrid a Isfahán: familias y diplomacia intercultural en el Mediterráneo de la primera edad moderna (siglos XVI–XVIII)*, Palermo, 117–143.
- Demerson, P., 2006, Tres años de movimiento portuario en Ibiza (1752–1754). En: *Mayurqa* 31, 397–405.
- Ferrer Garcia, C. / A. Blázquez Morilla 2017, El medio físico de la bahía de l’Albufereta y su evolución. En: R. Azuar / O. Inglese (coord.), *Carta arqueológica subacuática de Alicante I. Fondeadero de Lucentum. (Bahía de l’Albufereta)*, Alicante, 41–54.

- Ferrándiz Araujo, C. 1981, El Hospital de la Caridad de Cartagena. En: *Dynamis: Acta Hispanica ad Medicinae Scientiarumque Historiam Illustrandam* 2, 438–439.
- Fondevilla Silva, P. 2004, Las galeras de España en el siglo XVIII. En: *Revista General de Marina* 247, 223–237.
- García Riol, D. 2016, *El tratado de Sevilla (1729). España vuelve a Italia*, URL: <http://salon.deltrono.blogspot.com.es/2016/11/el-tratado-de-sevilla-1729-espana.html?spr ef=fb>, 10.03.2026.
- González Bordas, H. 2022, *Manuscrit d'un voyageur, voyages d'un manuscrit*, Bordeaux.
- Moreno Torres, S. 2005, Rutas de navegación en el Mediterráneo occidental: condicionantes atmosféricos y aspectos técnicos de la navegación en la antigüedad. En: *Mayurqa* 30, 781–799.
- Nieto, X. 1997, Le commerce de cabotage et de redistribution. En: P. Pomey (coord.), *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, 146–159.
- Ochoa Brun, M., 2023, *Historia de la diplomacia española. Apéndice I. Repertorio diplomático. Listas cronológicas de representantes desde la alta Edad Media hasta el año 2000*, Madrid.
- Ozanam, D. 1998, *Les diplomates espagnols du XVIII^e siècle*, Madrid / Bordeaux.
- Remesal Rodríguez, J. 2025, Francisco Ximenez y la epigrafía de Cartagena. En: *Boletín de la Real Academia de la Historia* 222, 187–211, URL: https://www.rah.es/wp-content/uploads/2025/11/Francisco-Ximenez-y-la-epigrafia-de-Cartagena_Jose-Remesal.pdf, 10.03.2026.
- Remesal Rodríguez, J. (en prensa), *Francisco Ximénez, précurseur des études archéologiques et épigraphiques en Tunisie*.
- Riggio, A. 1948, Genovesi e Tabarchini in Tunisia settecentesca. En: *Atti della Soc. Ligure di Storia Patria* 71, 1–22.
- Rougé, J. 1966, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain*, Paris.
- Sánchez González, D. 2009, El correo y las ciudades: la administración de correos en el siglo XVIII. En: C. Fernández Cortizo / V. Migués Rodríguez / A. Presedo Garazo (coord.), *El mundo urbano en el siglo de la ilustración* 1, Santiago de Compostela, 213–221.
- Schäfer, C. 2016, Oil for Germany. Some Thoughts on Roman Long-Distance Trade. En: C. Schäfer (coord.), *Connecting the Ancient World. Mediterranean Shipping, Maritime Networks and their Impact*, Rahden, 211–248.
- Schäfer, C. 2017, The Debate on the Ancient Economy as a “Battlefield” and the Question of Transport Routes to the Rhine region. En: J. Remesal Rodríguez (coord.), *Economía Romana. Nuevas Perspectivas – The Roman Economy. New Perspectives*, Barcelona, 89–118.

- Schäfer, C. 2022, Seaborne Trade and Field Trials with Roman Vessels on Rhine, Moselle and Danube. En: T. Schmidts / M. Seifert (coord.), *New Approaches to Seaborne Commerce in the Roman Empire*, Heidelberg, 47–52.
- Schäfer, C. 2024, Ankunft im Hafen – Schiffe, Verkehr und Verbindungen im Römischen Reich. En: M. Linder / W. Petermandl / C. Schäfer / L. Scheuermann (coord.), *Libens laetus merito. Festschrift für Wolfgang Spickermann zum 65. Geburtstag*, Wiesbaden, 199–214.
- Schäfer, C. / P. Reinard 2018, *Ex provincia Britannia*: Untersuchungen zu *negotiatores* und Handelswegen in Atlantik- und Nordsee-Raum sowie im gallisch-germanischen Binnenraum während der römischen Kaiserzeit. En: K. Ruffing / K. Droß-Krüpe (coord.), *Emas non quod opus est, sed quod necesse est. Beiträge zur Wirtschafts-, Sozial-, Rezeptions- und Wissenschaftsgeschichte der Antike. Festschrift für Hans-Joachim Drexhage zum 70. Geburtstag*, Wiesbaden, 45–84.
- Shaw, T., 1738, *Travels, or Observations relating to several parts of Barbary and the Levant*, Oxford.
- Tigrino, V. 1999, Castelli di carte. Giurisdizione e storia locale nel settecento en una disputa fra Sanremo e Genova 1729–1735. En: *Quaderni storici* 34, 475–506.
- Warnking, P. 2016, Roman Trade Routes in the Mediterranean Sea: Modeling the Routes and Duration of Ancient Travel with Modern Offshore Regatta Software. En: C. Schäfer (coord.), *Connecting the Ancient World. Mediterranean Shipping, Maritime Networks and their Impact*, Rahden, 45–90.
- Ximénez, F. 1934, *Colonia trinitaria de Túnez*, Tetuan.