

EL PUERTO DE MALAGA EN LA TRANSICION A LOS TIEMPOS MODERNOS. INTRODUCCION A SU ESTUDIO

M.^a TERESA LOPEZ BELTRAN

INTRODUCCION.

Sabido es que los medios por los que una ciudad puede llegar a enriquecerse son, de una parte, los peculiares a la zona individualmente considerada (excedente de productos locales, industria, población, etc.). De otra, su situación geográfica, que puede ofrecerle ventajas en el comercio de transporte o como intermediaria. Dicho de otro modo, el desarrollo económico de una ciudad depende tanto de las relaciones con la zona que la circunda, de las relaciones locales, como de las relaciones con otras zonas más o menos distantes, de las relaciones «nacionales» o «internacionales».

En este sentido, Málaga aparece como una ciudad extraordinariamente privilegiada en la primera mitad del siglo XVI, y no ya sólo por la riqueza de su traspais. Su puerto le sigue permitiendo dar salida a una serie de productos agrícolas comercializables, como ya ocurría en el período anterior a la conquista de la ciudad por Castilla (1).

Además, por su situación, se convierte en encrucijada de rutas marítimas, cumpliendo una función de articulación dentro de una amplia serie de puertos del Mediterráneo, Atlántico, Cantábrico y mar del Norte.

La confluencia de todas estas circunstancias permite que el puerto de Málaga se vea animado por una variedad de navíos y hombres de diversa procedencia, que van dando vida a la ciudad y en gran manera la van conformando con sus intercambios materiales y culturales. En efecto, por una petición que hace el concejo malagueño, en julio de 1514, con la finalidad de que se conceda a la ciudad una ramería, se observa la concurrencia a que se veía sometido, pues fundamentan su petición «*por ser esta çibdad como es puerto de mar donde contynuamente concurren muchos mercaderes e capitanes e patrones e maestros de naos e otra gente de honra de sus reales armadas*», petición que el dicho concejo considera legítima porque ya disfrutaban de ella «*todas las otras çibdades nobles donde ay puerto de mar*» (2).

(1) F. MELIS: *Málaga nel sistema económico del XIV e XV secolo*. Economía e Storia, 1956, pp. 19-59 y 139-163; y de J. HEERS: *Le royaume de Grenade et la politique marchande de Genes en Occident (XV siecle)*, Le Moyen Age, 1957, pp. 87-121.

(2) *Archivo General de Simancas* (A. G. S.). Secretaría de Estado. Legajo 1-2.º, folio 228.

Las páginas que siguen deben ser consideradas únicamente como un indicio del movimiento del puerto de Málaga. Este ha sido nuestro propósito, fundamentado en dos consideraciones. En primer lugar, porque la documentación básica utilizada, las cartas de flete, no permiten por sí mismas dar respuesta a la amplitud de problemas que suscita la actividad comercial de Málaga «per se» y en relación con otras zonas (3). En segundo lugar, porque estas páginas forman parte de un futuro trabajo de tesis doctoral, constituyendo por ello un simple avance.

El marco cronológico escogido comprende desde los últimos años del siglo XV hasta el año 1556. Esta delimitación cronológica no está justificada por criterios que permitiesen dar entidad, en algún sentido, al período elegido, a no ser el de la mera necesidad de poner unos límites. Hemos establecido nuestro punto de partida en base a la documentación existente en el Archivo Histórico Provincial de Málaga (A. H. P. M.) (4), y el final teniendo en cuenta la comodidad de una fecha tradicional, la abdicación del Emperador Carlos en su hijo Felipe II.

1. EMBARCACIONES.

Un primer elemento a tener en cuenta, por lo indispensable que resulta para fomentar la vida económica de una ciudad portuaria, lo constituyen las embarcaciones.

Para la época que tratamos, el puerto de Málaga fue testigo de la presencia de una diversidad de navíos, al menos a tenor de la terminología utilizada en las cartas de flete. Pero ocurre que, desde el punto de vista lingüístico, no se puede esperar de los documentos de esta época, y menos aún en este tipo de textos, un vocabulario riguroso. Todo lo contrario, en el vocabulario náutico son frecuentes las redundancias, los sinónimos y, en definitiva, las imprecisiones, lo que origina dificultades al intentar clasificar los barcos que frecuentaban el puerto malagueño en este período (5).

¿Qué criterios debemos utilizar en la clasificación de las embarcaciones? Como es sabido, son diversos los criterios de clasificación que se pueden seguir; por ejemplo, en base a las áreas de reparación geográfica de aquéllas (barco mediterráneo o barco de los mares septentrionales); o bien utilizando criterios técnicos (teniendo en cuenta sus características, forma y tonelaje); o ya sea por su destino inicial (para actividades militares o comerciales) (6).

Sin embargo, resulta prácticamente imposible establecer una tipología exhaustiva de las embarcaciones, y más sobre todo si pretendiésemos atenernos a cualquiera de los susodichos criterios, ya que unos influyen sobre otros y, con frecuencia, aparecen fusionados. Así, encontramos navíos de tradición mediterránea surcando los mares del Norte y también navíos que, si originariamente estaban destinados al servicio de la guerra, ahora aparecen dedicados al tráfico comercial o armonizándolo con funciones militares.

(3) Las cartas de flete nos suministran información sobre el tráfico marítimo y ofrecen, pese a sus grandes lagunas, datos relativos a las embarcaciones, procedencia de los maestros, mercancías embarcadas, destino de las mismas, importe del flete, etc. Por ello, constituyen una fuente imprescindible para obtener una perspectiva valorativa de las relaciones comerciales.

(4) Los primeros datos de que disponemos corresponden al año 1496. Hemos de destacar que la gran mayoría de los documentos están sin foliar. Por ello, citamos el legajo seguido de la fecha.

(5) El carácter impreciso que acusan en muchos aspectos los contratos de flete se manifiesta en que, con frecuencia, en una carta aparecen diversos términos para designar el mismo bajel. Sirva como ejemplo: A. H. P. M., legajo 75, 20 de febrero de 1515.

(6) Tales criterios de clasificación los recoge C. VILLAIN-GANDOSSI: *Navires du Moyen Age*. «Revista Archelogia», n.º 114, pp. 8-23. Bruxelles, 1978.

No pretendemos establecer aquí unos criterios de clasificación, ya que no contamos con datos lo suficientemente precisos para ello y, además, nos desviaría de nuestro propósito inicial, la mera descripción de las embarcaciones. Por esta razón, y por criterios de comodidad, vamos a seguir la clasificación de Pantero Pantera (con todas las limitaciones de que adolece), recogida por Henri Lapeyre (7).

La clasificación la basa en criterios técnicos, haciendo especial hincapié en la tipología del velamen de las embarcaciones.

Empecemos por las embarcaciones de vela cuadrada. Tenemos la *nao* o *nave*: ambos términos significan lo mismo y en los contratos de flete es más frecuente el uso del primero. Según Corominas (8), el término «nave» es más culto. (Hay que tener en cuenta que los maestros o patrones, conjuntamente con la otra parte, eran los encargados de hacer el contrato, limitándose el escribano a recoger por escrito el discurso de aquéllos, cuyo vocabulario no debía ser muy refinado). Fue la primera gran embarcación de vela, propia para grandes transportes y desde un principio destinada al comercio; de la nave sale la *naveta*, de capacidad inferior. El *navío* es una embarcación grande, utilizado no solamente para la guerra, sino también para el comercio, como correo, etc. También de grandes proporciones es el *galeón*, utilizado tanto para la guerra como para el transporte.

En segundo lugar, entre las embarcaciones de vela triangular o latina, tenemos la *carabela*, originaria del Atlántico y de grandes proporciones; presenta la ventaja de ser muy ligera y veloz. También, la *barca*, utilizada para pescar o traficar en las zonas costeras y de pequeñas proporciones.

En tercer lugar, aquellas embarcaciones que utilizan vela y remo. El *bergantín*, embarcación veloz, ligera y práctica porque, por sus proporciones, ocupa poco espacio. Según Jal (9), con un arqueo de ocho a dieciséis bancos como máximo. Sin embargo, hemos encontrado un bergantín cuya capacidad se registra en doscientos bancos (10). El bergantín era un barco clásico del Mediterráneo. La *fragata*, de la familia de las galeras, era la más pequeña. Es una embarcación de guerra, aunque también se utiliza para el transporte; muy rápida y generalizada en la costa levantina meridional de España. La *fusta*, embarcación ligera, cuya capacidad se mide por bancos, con dos y tres remos por banco y usualmente utilizada para explorar. La *chalupa*, equivalente a una lancha o bote, es pequeña; aunque suele estar al servicio de un gran barco, se utiliza también para travesías, generalmente cortas, pero no quedan excluidos los grandes viajes. La *galeaza*, sacada por los venecianos de la galera, era, entre las embarcaciones que usaban remos y velas, la mayor de todas.

Por último, agrupamos en un sólo conjunto unas cuantas embarcaciones, unas dotadas sólo de velas y otras sin reseña alguna que permitiese clasificarlas en un grupo determinado. La *carraca*, originaria de Italia y especialmente utilizada por los genoveses; esencialmente era una nave de transporte (de hasta 2.000 toneladas), aunque también se utilizaba como navío de guerra. De la carraca deriva el *carracón*, definido generalmente como una carraca grande; no obstante, Amich (11) la registra como una carraca de menor porte en la época de Alfonso X el Sabio. El *corchapín* o también escorchapín era una embarcación de vela, destinada al transporte de gente de guerra y bastimentos.

(7) H. LAPEYRE Y R. CARANDE: *Relaciones comerciales en el Mediterráneo durante el siglo XVI*. VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón, Madrid, 1959, pp. 707-710.

(8) J. COROMINAS: *Diccionario Crítico Etimológico*. Ed. Gredos, Madrid, 1974.

(9) A. JAL: *Glossaire nautique*. Paris, 1848.

(10) A. H. P. M., legajo 178, 16 de septiembre de 1552.

(11) J. AMICH: *Diccionario marítimo*. Barcelona, 1971, 2.

La *tafurca*, embarcación de fondo plano que se usó para el transporte de caballos. La *zabra*, barco pequeño y frecuente en los mares de Vizcaya. La *vica*, y, finalmente, el *barco*, término poco preciso. Al parecer, se utilizaba este término en la Edad Media para designar una embarcación pequeña, de cabotaje (12). Por otra parte, en muchos contratos de flete aparece la denominación «barco redondo» que, a juicio de Jal (13) se aplicaba a aquella embarcación con velas cuadradas o en cruz, denominación que servía para diferenciarla de las embarcaciones largas.

Observamos que estas embarcaciones ya existían en épocas precedentes, aunque en este período no van a corresponder a sus características originarias. Progresivamente, la conjunción de una serie de factores y circunstancias a lo largo del tiempo provocó una modificación de los prototipos y el predominio de unas embarcaciones sobre otras; todo ello con la finalidad de conseguir una serie de ventajas, fundamentalmente económicas.

En líneas generales y, como señala Braudel (14), circunstancias diversas se conjugaron para optar por uno u otro tipo de embarcación; entre ellas, la mayor seguridad y la economía del transporte, el peso y el volumen respectivos de las mercaderías pendientes de carga, su valor, su mayor o menor abundancia dadas las estaciones y los parajes, el acceso fácil o difícil a los puertos y, además, en los astilleros, las facilidades para la construcción, la disponibilidad de materiales adecuados, el reclutamiento de la gente, el coste global del armamento de las naves, etc., factores que fueron determinando una progresiva transformación al respecto.

Asimismo apunta Braudel que, entre los siglos XV y XVI, se produjo una reducción del número de las grandes embarcaciones y un rápido incremento de los barcos de pequeño tonelaje, proceso que se observa tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico (naves por debajo de las 100 e incluso 50 toneladas).

Las ventajas de las pequeñas embarcaciones fueron fundamentalmente de índole económica. Mucho más rápidas que las clásicas naves mediterráneas, permitían partidas más frecuentes, ya que la tarea de cargazón era mucho más rápida y, además, podían cargar y descargar en lugares donde las grandes naves no tenían posibilidad alguna de entrar. Sin embargo, contaban con la desventaja de su menor seguridad frente al enemigo, en especial el corso, porque su menor cabida limitaba el número de tripulantes así como el equipo defensivo. De todas maneras, era un riesgo que había que correr y que quedaba compensado por la reducción de los costes del transporte.

La distinción entre embarcaciones de mayor y menor capacidad se hace en base al tonelaje pero, habida cuenta las lagunas e imprecisiones con que tropezamos en la documentación manejada, nos resulta imposible cuantificarlo. (15).

Por otra parte, la capacidad del barco se calcula utilizando distintos tipos de medidas y, si intentásemos actualizar las medidas de arqueo usuales de la época, nos encontraríamos con otra dificultad.

(12) J. COROMINAS: *Diccionario Crítico Etimológico*. Ed. Gredos, Madrid, 1974.

(13) A. JAL: *Glossaire nautique*. Paris, 1848.

(14) F. BAUDEL: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Madrid, 1976, pp. 391 y ss.

(15) Hay que tener en cuenta que en la mayoría de los contratos de flete no viene determinado el tonelaje y, de otro lado, en aquéllos en que aparece especificado, se hace de manera ambigua: el escribano registra de manera incierta el arqueo de la nave, al añadirle la coletilla «poco más o menos», o simplemente en base a lo que el maestre dice que tiene («que dice tener»).

Como medidas de arqueo aparecen el tonel, la bota, la salma, el cahide trigo y el banco, de las cuales el tonel o la tonelada es la medida usualmente utilizada, mientras que la salma y el cahiz de trigo y el banco, de las cuales el tonel o la tonelada es la medida usualmente utilizada, mientras que la salma y el cahiz de trigo sólo aparecen de manera excepcional, y el banco se utiliza sólo para bergantín y la barca.

En líneas generales podemos constatar que, aunque aparece alguna que otra embarcación de capacidad más bien grande (16), predominan, por los datos disponibles, barcos de mediana y pequeña capacidad.

2. MAESTRES.

Si importantes eran las embarcaciones, tanto o más lo eran aquellos hombres que, aún a costa de arriesgar sus vidas ante cualquier contratiempo, lograban llevarlas a buen puerto. Aplicaban para ello sus conocimientos, experiencia y fuerza de trabajo, pero, unas veces los caprichos del mar y de los vientos, y otras el encuentro con un enemigo inesperado, les hacían fracasar en su intentona.

Indudablemente, en la vida marítima se imponía la repartición de las tareas y, en consecuencia, la especialización del trabajo. Tanto en las embarcaciones pequeñas como grandes, la tripulación estaba dividida en sectores, en función del trabajo a realizar (piloto, contra maestre, grumetes, remeros o «chusma», etc.). Si mencionamos, en lo que a tripulación se refiere, sólo a los maestros, no significa que, por nuestra parte, se les confiera una importancia mayor; sólo se debe a una limitación impuesta por la documentación manejada (17).

Para designar al que tiene a su cargo el gobierno del barco, desde que se hace a la vela hasta que toma puerto, y bajo cuyo mando se encuentra toda la tripulación, aparecen dos términos: «maestre» y «patrón», en definitiva sinónimos, aunque puede haber un matiz marcado por el tipo de embarcación que regente. Así parece ser por el vocabulario náutico de la época, recogido por García de Palacio (18): «*maestre de la nao, es a cuyo cargo está el dar quenta de las mercaderías, y de todo lo que en la nao se carga, y de los fletes de los pasajeros*», mientras que patrón, «*según el uso de la galera, se dize lo que en el navío, maestre*» (19).

El maestre podía estar al servicio del propietario del barco, ser un simple asalariado, o ser a la vez propietario y maestre (20). Pero en uno u otro caso, cuando un mercader fletaba una embarcación para una determinada empresa, el maestre estaba totalmente al servicio de aquél aunque usualmente le delegaba sus poderes.

¿De dónde procedían los maestros? Es característico de toda ciudad portuaria la presencia de hombres de origen diverso, sobre todo si, por su situación geográfica, ocupa un lugar privilegiado en

(16) Francisco Verdugo, proveedor de las armadas reales, fleta una nao llamada «Santa María» a un maestre genovés, para llevar ropa, bastimentos y municiones a las fronteras de Africa. La nao tiene de porte seiscientos cincuenta toneladas. *A. H. P. M.*, legajo 223, 18 de agosto de 1550.

(17) En las cartas de flete no se alude a la tripulación, a excepción del maestre.

(18) D. GARCIA DE PALACIO: *Instrucción náutica para navegar*. Col. de Incunables Americanos, siglo XVI, año 1587, vol. VIII. Ed. Cultura Hispánica, Madrid, 1944, pp. 129-156. En la parte final de la obra se incluye un vocabulario náutico, curioso porque nos introduce en la terminología náutica de la época.

(19) Teniendo en cuenta que define la galera como un navío de remo y común.

(20) En este caso, se suele especificar con la fórmula «maestre y señor que soy de la nao...».

las rutas comerciales. Tal era el caso de Málaga: situada en la ruta del Estrecho, se convirtió en punto de escala para aquellos barcos que, en un sentido u otro, pasaban cargados de mercaderías para puntos más o menos distantes.

Unas embarcaciones hacían escala en el puerto malagueño para repostar, sobre todo cuando el viaje era muy largo. Otras, en lastre, repostaban en Málaga y, aprovechando el viaje de retorno, salían cargadas, siempre y cuando el destino de la mercadería no les desviase de su ruta. Algunas eran requisadas para abastecer los presidios norteafricanos y, por último, otras, previamente fletadas, llegaban vacías para partir de nuevo con la mercancía al lugar determinado en el contrato. (21).

Todo este trasiego de embarcaciones, y en consecuencia de hombres, hizo que al puerto de Málaga acudiesen personas de naturaleza diferente. Vamos a distinguir dos grupos; por una parte, los maestros peninsulares, entre los que tenemos catalanes, valencianos, mallorquines, andaluces, gallegos, asturianos, santanderinos, vascos, castellanos, portugueses y, por último, algunos avecindados en determinados puntos del norte de Africa (Tánger, Melilla y Orán), aunque por su origen son peninsulares. Por otra, los extranjeros, que constituyen una minoría y en la que figuran «nizardos», genoveses, sicilianos, sardos, flamencos y raguseos o ragusinos.

De la variedad de naturalezas de los patrones de barcos se desprende, entre otras cuestiones, la función que cumplía el puerto de Málaga como enlace entre las rutas de Levante y de Poniente.

Entre los maestros peninsulares, la presencia de *los vascos* fue considerable. Procedían de diversos puntos de Vascongadas, pero sobre todo de Bilbao (21 maestros), Rentería (16), Portugalete (10), San Sebastián (10), Fuenterrabía (8), San Pedro de Deusto (7), Motrico (6) y, en proporción menos de Zumaya, Pasajes, Guetaria, Villanueva de Oyarzun, Ondarroa, Lequeitio, Mundaca, Sestao, Plascencia, Baracaldo, Villareal, Deva y «Gueibar». (22).

Es lógico pensar que muchos de estos maestros, ante las posibilidades económicas que deparaba Málaga, acabasen avecindándose en ella. Por ejemplo, aparece un maestro vizcaíno, Francisco López de Ybarra, avecindado en Málaga ya en abril de 1516, ejerciendo el dicho oficio hasta diciembre de 1521, aunque en embarcaciones distintas (tal vez porque fuese un asalariado) (23).

Sin embargo, santanderinos, asturianos, gallegos y castellanos no constituyen un número considerable, aunque sí interesante. *Santanderinos* sólo aparecen tres, de Castro-Urdiales, Laredo y San Vicente de la Barquera respectivamente. *Asturianos* únicamente dos, uno de Avilés y el otro sin especificar su lugar de origen. *Gallegos* hay algunos más, de La Coruña (3), de Muros (2), de Bayona (2), de Neda, Santiago, Arosa, Pontevedra y Cangas. Y en cuanto a los *castellanos*, tan sólo hemos encontrado un extremeño, de Badajoz.

(21) Un portugués se queja de que mosén Barenguer Doms, capitán de las galeras reales, le confiscó una nave que tenía fletada para Lisboa, cargada de bizcocho, ropa y mercaderías; el hecho ocurrió en la ciudad de Gibraltar. *A. H. P. M., legajo 35, folio 294. 3/XI/1516.*

(22) Hay que tener en cuenta que no siempre aparece el origen del maestro. Además, muchas veces aparece la naturaleza, pero sin concretar el lugar de origen y, algunas veces, es el estado de deterioro en que se encuentra la documentación el que impide leerlo.

(23) Así tenemos que:

—El 10 de abril de 1516, en la carabela «Buen Jesús». —El 24 de abril de 1521, en la carabela «La Vitoria».

—El 16 de diciembre de 1522, en la nao «Santiago». *A. H. P. M., legajos 60, 76 y 102 respectivamente.*

Lo mismo ocurre con los catalanes, mallorquines y valencianos, que son una minoría. Respecto a los *catalanes*, los hay de Barcelona (4), de Palamós (3), de San Feliú de Guixols (2), de Tossa, de Pineda, de Arenys y tres sin especificar lugar de origen. De *Mallorca* sólo uno, y *valencianos* cinco, dos de Vinaroz y tres de Valencia.

Por el contrario, los *portugueses* forman un grupo considerable dentro del bloque peninsular. De la villa de Leçe (24) hay 19 maestros; de Motozinhos 17; del Puerto de Portugal u Oporto (así se le denominaba en la época) 8; de Tavira 8; de Lagos 6; de la Vila do Conde 4; de Villanueva de Portimao 4 y el mismo número de Villanueva del Algarve (probablemente se trate del mismo lugar); de Lisboa 3; de San Juan de Faro 2 y, finalmente, hay portugueses de Cezimbre, Coimbra, Setúbal y, sin constar lugar de origen, 6.

Pero, evidentemente, el núcleo mayor de peninsulares lo constituyen los *andaluces*; proceden de diversos puntos costeros: de Ayamonte (6); de Huelva (4); de Moguer (3); de Sanlúcar de Barrameda (2); de Cádiz (14); del Puerto de Santa María (84); de Sevilla (4); de Gibraltar (23) y también, del Reino de Granada: de Marbella (1) y de Málaga (87). Como puede observarse, los navegantes del Puerto de Santa María y de Málaga tienen un predominio aplastante sobre el resto de los andaluces. (25).

En cuanto al número de *maestres avecindados en el norte de Africa*, es ínfimo: de Tánger sólo 2 (uno de los cuales es portugués y morador en esa ciudad); de Melilla 1 y de Orán 2.

El grupo de los *extranjeros*, como dijimos, está compuesto por una minoría, lo que no deja de ser un dato muy valioso por cuanto esa minoría sirve para reafirmar el carácter del puerto malagueño como punto de escala obligatorio para aquellos navegantes que, a través del Estrecho, recorrían rutas diversas.

Los hay de Ragusa (1), de Cerdeña (1), flamencos (3), sicilianos –uno de Trapani y otro de Palermo–, de Génova (8) y «nizardos» (10), todos de Villafranca de Niza.

Hay que destacar que una serie de maestros que aparecen como moradores de Málaga tienen origen extranjero, por lo menos en lo que respecta al apellido. Así, tenemos: Antón Ginovés, Francisco y Juan Baustista Gandolfo y Pedro Nizado. Es evidente que también para estos extranjeros Málaga era un foco de atracción y muchos se avecindaron en ella. Tal fue el caso de los genoveses Bautista Bingo y Andrea Gandolfo, que aparecen como vecinos de aquella ciudad.

Concluamos diciendo que, aunque una mayoría de maestros hacen acto de presencia para luego desaparecer, no obstante a otros se les ve navegando durante un espacio de tiempo considerable, bien con la misma embarcación, como ocurre con Alonso Gallego, vecino de Málaga, que fleta su barca «La Vitoria» en tres ocasiones (26):

- El 5 de diciembre de 1528.
- El 30 de junio de 1530.
- El 9 de marzo de 1538.

(24) No hemos podido localizar el lugar.

(25) De los maestros que proceden del Puerto de Santa María, nueve son portugueses avecindados en esa ciudad.

(26) A. H. P. M., legajo 64, 5/12/1528; legajo 66, 30/6/1530; legajo 186, 9/3/1538.

O ya sea con navíos distintos, como es el caso de Baltasar Cerón, vecino también de Málaga, que presta sus servicios para cinco viajes (27):

- El 19 de septiembre de 1526, en el bergantín «Santa Ana».
- El 16 de septiembre de 1529, en el mismo navío.
- El 8 de marzo de 1535, en el bergantín «San Andrés».
- El 30 de junio de 1535, en el mismo barco.
- El 29 de octubre de 1545, en la barca «La Vitoria».

Destaquemos, por último, que si bien en los últimos años del siglo XV y primeros del XVI la presencia de maestros naturales de Málaga o avecindados en ella es escasa, a medida que avanza el siglo aumenta progresivamente aquélla:

- Del año 1496 al 1515, sólo hay 11 maestros.
- Del año 1516 al 1535, ya hay 39.
- Del año 1536 al 1556, encontramos 57.

3. RUTAS.

Hombres y barcos, para transportar la mercancía diversa de un lugar a otro, recorren los mares y utilizan para ello una serie de itinerarios, y así van conformando el espacio en que se mueven. Unos trayectos eran cortos pero otros, de larga duración, hacían necesaria la escala obligatoria en uno o varios puertos. En ese caso, es usual que se especifique en el contrato de flete no sólo el puerto o puertos donde el maestro ha de hacer escala, sino también el tiempo que debe permanecer en cada uno de ellos (28). No obstante, en la mayor parte de la documentación manejada se observa la prohibición de hacer escalas, salvo por algún contratiempo imprevisto; ésto tal vez se debiese, entre otras cosas, a la urgencia del viaje (necesidad de abastecimiento de una serie de plazas, sobre todo en Africa), o bien a la calidad de la mercancía transportada, para la que el tiempo jugaba un papel fundamental en lo que respecta a su conservación.

Hay que anotar que el hecho de que un barco partiese de Málaga hacia otros puntos geográficos no implicaba, a veces, que el navío tuviera que salir necesariamente con la carga desde aquel puerto. Hay casos en que se fletaba un barco en Málaga para que acudiese a un lugar determinado y, desde allí, partir con la mercancía al puerto que se señala en el contrato (29).

En la época que tratamos, el puerto de Málaga registra un tráfico marítimo bastante intenso, que se desarrolla por tres zonas claramente diferenciadas, cada una de las cuales aparece, a su vez, entrelazada por múltiples itinerarios:

- a)–La llamada «ruta de Poniente».
- b)–El Mediterráneo occidental.
- c)–El norte de Africa.

a).–*La «ruta de Poniente».*

Se entiende por «ruta de Poniente» aquella que, a través del Estrecho, conducía hacia el mar

(27) *A. H. P. M.*, legajo 145, 19/9/1526; legajo 140, 16/9/1529; legajo 166, 8/3/1535; legajo 87, 30/6/1535; legajo 220, 29/10/1545.

(28) Por ejemplo, el 9 de abril de 1518, se fleta una nao para que vaya cargada de trigo a la provincia de Vizcaya. En la carta de flete se estipula una escala, en Santoña, de dos días de duración. *A. H. P. M.*, legajo 32.

(29) Así, por ejemplo, tenemos que el 20 de septiembre de 1527, un mercader malagueño fleta un barco para que vaya al puerto de Ampošta (Tortosa) y cargue madera para traerla al puerto de Las Muelas (Sevilla). *A. H. P. M.*, legajo 63.

del Norte (S. E. de Inglaterra, Francia septentrional, condado de Flandes, etc.), siguiendo diversos itinerarios. Así se entendía también en el siglo XVI: «... *toda la fruta que se cargue para Flandes, Londres, Ruan o cualquier parte de Poniente...*» (30).

Ciertamente, Málaga experimentó un fuerte movimiento comercial con Poniente en esta época, sobre todo si tenemos en cuenta que incluimos en la «ruta de Poniente» todos aquellos itinerarios que, partiendo del puerto malagueño, tomaban rumbo hacia Poniente, aunque no concluyesen necesariamente en el mar del Norte. En este sentido, abarcaría no sólo aquellas rutas que conducían a Inglaterra, Francia y condado de Flandes, sino también las que lo hacían a Portugal y a los países de la Corona de Castilla: parte occidental del reino de Granada, Andalucía, Galicia, Cantabria, Vascongadas y Canarias.

En primer lugar, hay que destacar que la mayor parte del tráfico comercial que se realiza con el mar del Norte, a través de Málaga, va dirigido a Flandes (31), aunque algunas veces encontramos contratos en que se fleta un navío para transportar mercaderías al mar del Norte, sin preferencia determinada por un lugar específico donde se tenga que desembarcar la carga (32).

Respecto a las relaciones comerciales con el *norte de Francia*, hay que hacer constar que no hemos encontrado un sólo documento en que se hable de un tráfico directo con aquella zona; tan sólo una carta de flete en la que un tal Juan de Gamarra, como factor de dos mercaderes burgaleses, fleta una carabela en Málaga para que vaya al puerto de Mazarrón a cargar alumbres para llevar «*para Londres que es en Inglaterra o a Hornfleur que es la ribera de Ruan o a la Rochela...*» (33).

La misma situación encontramos al analizar el comercio con *Inglaterra*: son muy pocas las referencias al mismo y, en la mayoría de los casos, no se establece la obligatoriedad de desembarcar la carga en aquel país (34). Tan sólo hemos encontrado una carta por la que Fernando de Córdoba, mercader malagueño, fleta una nao para que cargue por la Torre de Vélez-Málaga fruta «*er yr directamente a hazer la dicha descarga de la dicha fruta a la cibdad de Londres que es en el reyno de Ynglaterra...*» (35).

Sin embargo, el panorama cambia con el *condado de Flandes*, ya que las relaciones comerciales que establece el puerto de Málaga con aquella zona son abundantes y constantes a lo largo de todo el período aquí estudiado.

La gran mayoría de la carga que se transporta a Flandes está constituida por productos típicos de la tierra malagueña: el apelativo de «fruta» incluye sobre todo las pasas y, en proporción menor, los higos y almendras (36). El monopolio comercial de estos productos, que invaden los mercados nórdicos desde fecha temprana, se encuentra en manos de los mercaderes genoveses antes de la

(30) *A. H. P. M.*, legajo 134, año 1519-20.

(31) Ha cartas de flete desde fines del siglo XV (*A. H. P. M.*, legajo 1, 12/2/1496) hasta el año 1556 (*A. H. P. M.*, legajo 332, folio 588, 23/10/1556). Es decir, se aprecia un tráfico constante a lo largo de todo el período que estudiamos, aunque unos años es más intenso que otros.

(32) Así, por ejemplo, un mercader portugués fleta un navío en Málaga para que vaya a Gibraltar o Cádiz y cargue vinos para Londres o Flandes. *A. H. P. M.*, legajo 371, 9/10/1556.

(33) *A. H. P. M.*, legajo 60, 21/4/1516.

(34) Por ejemplo, dos mercaderes fletan una nao para cargar de «*hasta setenta toneladas de fruta pasa poco más o menos (...)* para las llevar desde el puerto de la cibdad de Salobreña (...) al puerto de la cibdad de Londres o a Flandes donde a de ser la dicha descarga». *A. H. P. M.*, legajo 65, 19/11/1529.

(35) *A. H. P. M.*, legajo 24, folio 868, 22/12/1512.

(36) Por lo general, cuando la mercadería es de pasa aparece especificada con «fruta pasa».

conquista castellana. Ahora no poseen dicho monopolio, pero siguen participando en este negocio (37).

La fruta se cargaba por diversos puertos: Málaga, Torre de Vélez-Málaga, Bezmiliana, Marbella y más raramente por Salobreña. Desde estos puntos partía la carga para ser desembarcada directamente en Damne (a donde va dirigida casi toda la fruta) y en la Esclusa, que eran antepuertos de Brujas; Amberes también se relaciona con Málaga, aunque en menor medida.

Junto a la fruta se embarca, aunque excepcionalmente, alumbres de Mazarrón, jabones (38) y lanas (39).

Por último, hemos encontrado una carta de flete por la que unos mercaderes malagueños conciertan con Juan de Guzaguirre, maestre vasco, para que traiga de Flandes a Málaga «hasta ciento cincuenta barriles de alquitrán» (40).

En cuanto al tiempo de duración del viaje y probables escalas intermedias no podemos asentar nada, ya que la documentación no precisa nada al respecto.

En segundo lugar, y dentro de la «ruta de Poniente», tenemos el comercio con *Portugal* (41), que fue bastante intenso y del que hay que destacar que prácticamente el único puerto receptor de los productos que salían desde Málaga fue Lisboa, y en muy pocas ocasiones Tavira (42). La mayor parte de la carga que se transportaba a Portugal estaba compuesta de trigo que, previa licencia de la Corona castellana, sacaban por el puerto malagueño los factores del rey de Portugal (43).

Pero también sacaban trigo con destino a Lisboa los mercaderes, muchos de los cuales eran genoveses y no precisamente moradores en Málaga. Es lícito pensar que dichos mercaderes actuaban en nombre del rey de Portugal, utilizando para ello cartas de poder otorgadas por los factores de aquél. Así, tenemos una carta de poder dada por el factor del rey de Portugal a Gregorio de Alanis, mercader malagueño, para que pueda sacar en su nombre toda la cuantía de trigo y cebada que desee por el puerto de Marbella y en virtud de una cédula del rey Carlos (44). Además de trigo, también se exportaba cebada, bizcocho, matalahuva, ajonjolí, alcaparra, arroz, legumbres (sobre todo garbanzos y haba), hilo torcido para uso náutico (para cables y jarcias) y, por último, productos específicos de la tierra granadina: caña dulce (45), vino, zumaque, vinagre, fruta pasa y esparto (46). De todas maneras, la proporción de estas mercaderías diversas es ínfima si se la compara con la del trigo.

(37) J. E. LOPEZ DE COCA: *Málaga, colonia* genovesa (siglos XIV y XV). Cuadernos de Estudios Medievales, I, Granada. 1973, pp. 138-139.

(38) Bernabé de Rojas, mercader malagueño, fleta una carabela portuguesa para que vaya a la ciudad de Almería a recibir cierta cantidad de «xabones» para llevar a Amberes, junto con cincuenta toneladas de pasa. *A. H. P. M.*, legajo 212, 8/1/1549.

(39) Pascual de Ybaseta, vecino de Motrico, fleta su nao a García de Baena, mercader malagueño, para que cargue por el puerto de Málaga, «fasta quinientas sacas de lanas veynete más o menos» para llevarlas a Flandes, indistintamente a la Esclusa o Damne. *A. H. P. M.*, legajo 165, 30/6/1533.

(40) *A. H. P. M.*, legajo 152, 5/10/1531.

(41) Las relaciones de Málaga con los presidios portugueses las trataremos en el apartado de la ruta del Norte de África por razones obvias.

(42) Tan sólo hemos encontrado cuatro cartas de flete para Tavira, mientras que para Lisboa hay más de un centenar.

(43) Hasta 1537 aparece como factor Esteban de Aguiar, y a partir de ese año Vicente Pérez.

(44) *A. H. P. M.*, legajo 30, 12/11/1517.

(45) Un vecino de Almuñécar fleta una nave para cargarla de caña dulce en el puerto de Almuñécar y llevarla a Lisboa, haciendo en la dicha ruta escala en Cádiz. *A. H. P. M.*, legajo 33, 1/3/1552.

(46) Son frecuentes los fletes de naves para cargarlas de esparto, carga que siempre se realiza por Torreblanca, Peñones Bermejos, Tarache, Fuengirola y Marbella. Lo que hace pensar que la zona productora de esparto fuese aquélla.

En tercer lugar, y para acabar con la «ruta de Poniente, «tenemos las relaciones marítimas con los países de la Corona de Castilla (47).

El puerto de Málaga se relaciona con la zona de Vascongadas a través de una serie de puertos: Bermeo, San Sebastián, Fuenterrabía, Pasajes, Bilbao, Plasencia, Portugalete, Machichaco, Lequeitio y Guetaria. Señalemos que, salvo una carga de trigo y pasa (48), todas las relaciones marítimas que se establecen entre Málaga y puertos vascos están en función de abastecer de trigo a las Vascongadas.

En cuanto a Cantabria, establece sus contactos con el puerto de Málaga a través de Santoña, Castro-Urdiales y Santander. Los dos primeros puertos, a tenor de la documentación manejada, se utilizan para la descarga de cereal destinado al aprovisionamiento de Guipúzcoa y Vizcaya, mientras que del puerto de Santander sólo tenemos una referencia, aquella en la que Francisco Verdugo, proveedor de las armadas reales, manda que tres naves que ha fletado en Málaga descarguen en el dicho puerto bastimentos y munición (49).

Galiçia, por su parte, entra en contacto con Málaga en función, la mayoría de las veces, de la necesidad de provisiones que padece el Hospital Real de Santiago Trigo, fruta, vinagre y «menudencias para los pobres del dicho Hospital» (50) constituyen la carga que, a través de sus factores y servidores, saca por el puerto malagueño el dicho centro.

Los puertos de la costa gallega que reciben la carga diversa son Ribadeo, La Coruña, Muros, Puentecesures, Arosa, puerto de Padrón, Pontevedra y Bayona.

Las Islas Canarias también se relacionan con el puerto de Málaga, estableciendo rutas desde Gran Canaria y Tenerife. En todos los fletes que se realizan para el puerto de Las Isletas de Gran Canaria figura el cereal como mercancía exclusiva, y su comercio aparece en manos de mercaderes genoveses casi siempre (51).

Con la isla de Tenerife sólo hemos hallado un flete hecho por un vecino de la misma, que fleta un navío para que, una vez cargado de esparto en Málaga, siga su ruta al Puerto de Santa María, donde tiene que tomar una carga de sal y finalizar el viaje en el puerto de Santa Cruz (52).

Observamos, en definitiva, cómo a través de Málaga se va creando toda una red de itinerarios con la finalidad de dar salida por su puerto a una serie de productos locales, o para bien proveer a otras zonas de determinados productos (en especial cereales) que, aunque no son originarios de ella, sin embargo tienen salida controlada por su puerto.

Esta situación se advierte también con los puertos y embarcaderos de la costa andaluza por los

(47) La inclusión de Canarias en este apartado se debe exclusivamente a que forma parte de la Corona de Castilla, aunque no se encuentre precisamente en la «ruta de Poniente».

(48) *A. H. P. M.*, legajo 107, 13/1/1528.

(49) *A. H. P. M.*, legajo 219, 12/4/1544.

(50) *A. H. P. M.*, legajo 122, 11/3/1552.

(51) Por ejemplo, Flérgo Centurión, mercader genovés y vecino de Málaga, fleta una carabela para llevar trigo al puerto de Las Isletas. *A. H. P. M.*, legajo 14, 13/2/1512. Y Juan Baustista Coronado, también mercader genovés, fleta una nave para el mismo fin. *A. H. P. M.*, legajo 32, 25/9/1520.

(52) *A. H. P. M.*, legajo 165, 27/11/1544.

cuales Málaga, además, importa una serie de productos de los que carece y que son necesarios para el mercado local.

En primer lugar, tenemos las relaciones marítimas de Málaga con los diversos puertos de la costa andaluza, a excepción de los comprendidos en el reino de Granada: Ayamonte, Sanlúcar de Barrameda, Jerez de la Frontera, Puerto de Santa María, Cádiz, Sevilla, Barbate, Zahara de los Atunes y Gibraltar.

Málaga entra en relación con ellos por los motivos antedichos, y en base a éstos los agruparemos en tres conjuntos. Por una parte, aquellos puertos que reciben desde Málaga una serie de productos, en su mayoría no originarios de ella; tales puertos son Ayamonte y Gibraltar, que importan trigo, bizcocho, cebada y mercadería sin especificar. Hay que decir que, de todas maneras, las relaciones comerciales con ellos no son muy abundantes. Por otra, aquellos otros receptores de productos específicos del reino de Granada y de Málaga en particular: puerto del Portal de Jerez de la Frontera, Sanlúcar de Barrameda, Sevilla y Cádiz. Importan «anchova», almendra, fruta pasa de Marbella y zona de Vélez-Málaga, alcaparra, matalahuva, aceite, batata, vino, vinagre, zumaque, melaza, limones, aceite, esparto de la zona occidental de Málaga y caña dulce procedente de Motril, Almuñécar y Salobreña (53). Y, por último, aquéllos con los que Málaga toma contacto, entre otras razones, para proveerse de unos productos determinados de los que carece y que resultan muy necesarios (54), más que para suministrarles productos de diversa índole. Son el Puerto de Santa María, Barbate y Zahara de los Atunes. A estos dos últimos puertos llegan los navíos procedentes de Málaga para cargar barriles y botas de atún, con cuya carga regresan de nuevo a Málaga. Y del Puerto de Santa María sacan sal, que llevan no ya sólo para Málaga, sino también para Marbella, Vélez-Málaga, Almuñécar y Salobreña (55).

Un hecho a destacar es que, a partir del año 1545, se intensifican las relaciones comerciales con Sevilla, y sobre todo, con Cádiz (56).

En segundo lugar, tenemos el tráfico comercial que se establece entre Málaga y otros puertos y embarcaderos de la costa occidental del reino de Granada: Manilva, Marbella, Torre de los Baños (Marbella), Fuengirola, Salto de la Mora (término de Casares), Torremolinos y Cala del Moral (57). La mayor parte del comercio que se realiza entre los puertos y embarcaderos del reino de Granada es un comercio de redistribución de productos, la mayoría oriundos de la tierra, comercio que se establece entre puertos de la parte occidental y oriental de la costa granadina. Así, tenemos que se des-

(53) J. E. LOPEZ DE COCA: *Los genoveses en Málaga durante el reinado de los Reyes Católicos*. I Congreso Internacional de Historia Mediterránea, Palma de Mallorca, 1973. Hace constar que la producción azucarera en el reino de Granada desaparece, en base a la inexistencia de huellas sobre plantaciones de caña, ingenios, trapiches, etc. Sin embargo, el hecho de que hubiese envíos de caña dulce desde las zonas productoras granadinas constituye un indicio de que no desaparecen las plantaciones de caña, aunque tal vez disminuyeran. Por otro lado, tenemos un documento por el que se fleta una carabela para que lleve desde Almuñécar y Motril tres mil haces de caña dulce a Salto de la Mora, término de la villa de Casares. La carga ha de entregarse a los mayordomos y gente que estuvieren en el ingenio de azúcar que allí hay. *A. H. P. M.*, legajo 215, 2/3/1532.

(54) Por ejemplo, la sal, necesaria para las pesquerías, fabricación de harina y pan. En 1567, la ciudad de Málaga se queja de la baja calidad de la sal que los arrendadores de las salinas traen a la ciudad, y destacan la calidad inmejorable de la sal del Puerto de Santa María. *A. G. S.*, Consejos y Juntas de Hacienda, legajo 77, folio 94.

(55) Destaquemos que la mayor parte de los fletes que se hacen para traer la sal los realiza un tal Rodrigo Ortiz, mercader malagueño. *A. H. P. M.*, legajo 80, 9/10/1523.

(56) Podríamos pensar en la posibilidad de que Málaga surtiese a las Indias a través de Sevilla y Cádiz, hemos encontrado un documento por el que se fleta una carabela para cargar barriles de almendra y pasa con destino a Cádiz, «donde está allí cargada una nao para Las Yndias y a donde va consinada la dicha ropa». *A. H. P. M.* legajo 213, 17/9/1550.

(57) Hacemos constar que hay dos Calas del Moral, una a oriente y otra a poniente de la ciudad de Málaga.

carga caña de azúcar de Motril y Salobreña en el Salto de la Mora y en Manilva; también, Málaga embarca fruta en Vélez-Málaga y luego la distribuye en Almuñécar y Salobreña; ovino de Marbella, que se lleva a Motril y Almuñécar.

b).—*El Mediterráneo occidental.*

Málaga sigue manteniendo relaciones comerciales con el Mediterráneo occidental, siendo el volumen del tráfico marítimo considerable. Establece aquéllas por medio de una serie de lugares más o menos cercanos a ella: con los puertos y embarcaderos de la costa oriental del reino de Granada; con Murcia; con los países de la corona de Aragón (Valencia, Baleares, Cataluña, y reino de Nápoles); con Francia; con los estados pontificios; con la señoría florentina; con Génova y su ribera, y con el ducado de Saboya.

La «Torre de la Mar de Vélez-Málaga», Motril, Almuñécar, Salobreña, Adra, Almería, Mojácar y Vera son los puertos y embarcaderos de la costa oriental del reino de Granada con los que Málaga se comunica.

A excepción de la costa almeriense, la situación de Málaga con estos lugares es la misma que observábamos cuando hicimos referencia a la parte occidental granadina: se da un comercio de redistribución de productos, en su mayor parte locales. Sin embargo, el panorama cambia en cierta manera respecto a Almería y aledaños, pues aparecen no sólo el atún, tinajas, vino, mercadería sin especificar, trigo, harina, sino que también parten navíos de Málaga para cargar alumbres de Rodalquilar y, aunque no frecuentemente, alguna partida de trigo y cebada en las playas de Vera y Mojácar (58).

Murcia importa o da salida a los productos locales por los puertos de Mazarrón y Cartagena; por el primero de estos puertos sale exclusivamente alumbre, tan necesario para la industria tintorea (59), mientras que Cartagena importa productos malagueños (anchova, sardina y vino) o aquellos otros destinados a abastecer a las galeras y fustas reales de la guarda de la mar; además, exporta madera (60) y mercadería sin especificar.

La región valenciana se comunica con el puerto de Málaga fundamentalmente por el puerto de la ciudad de Valencia, y ocasionalmente con los de Denia y Alicante. La mayor parte de la mercancía que se transporta la constituyen el cereal (trigo y cebada), el armamento y, en menor proporción, la anchova y sardina (61).

Tres son las islas del archipiélago balear que tienen contacto con el puerto malagueño: Mallorca, Menorca e Ibiza. Salvo una carga de zumaque y barriles de sardina para Menorca (62), el resto de la mercancía lo constituye el trigo.

Cataluña, a su vez, posee una serie de puertos que le permiten mantener relaciones marítimas

(58) *A. H. P. M.*, legajo 310, 31/1/1547. Francisco Verdugo, proveedor de las armadas reales, fleta dos carabelas para que vayan a Vera y Mojácar a cargar todo el trigo y cebada que ha de entregar un criado del conde de Tendilla.

(59) Lázaro Salvago, mercader genovés, fleta un navío para llevar a Venecia alumbres de Mazarrón. *A. H. P. M.*, legajo 136, ?/?/1524.

(60) Una nao parte de Málaga a Cartagena en busca de madera; hay que descargarla en la playa de Vélez-Málaga y entregarla a aquella persona designada por el obispo. La madera se va a utilizar para la iglesia de Vélez-Málaga. *A. H. P. M.*, legajo 173, 23/6/1546.

(61) Un mercader alicantino fleta una carabela para llevar anchova y sardina al puerto de Alicante. *A. H. P. M.*, legajo 62, 25/3/1523.

(62) Un mallorquín es quien fleta la nao para Menorca con el zumaque y los barriles de sardina. *A. H. P. M.*, legajo 330, 23/8/1553.

diversas, entre ellas las existentes con Málaga. Tales puertos son: el puerto de Amposta (Tortosa), Barcelona, Rosas, Perpiñán y Collioure. La mayor parte de lo que importan dichos puertos está destinada al aprovisionamiento de la región, sobresaliendo el trigo, la cebada, el bizcocho, salitre y armamento (63). Sólo el puerto de Amposta aparece exportando productos para Málaga (64).

El reino de Nápoles, que tradicionalmente fue una zona abastecedora de trigo (por los puertos sicilianos), sigue cumpliendo esta función, aunque contando con la competencia de otras zonas (sobre todo con la del Norte de Africa). El puerto de Nápoles y los de la isla de Sicilia (Trapani, Mesina, etc.) también importan, a través de Málaga, cueros vacunos «al pelo», atún y sardina de Portugal (65).

El comercio que entabla Francia con Málaga en esta época está en función de sacar por el puerto de esta ciudad una serie de artículos, unos típicamente malagueños y otros oriundos del norte de Africa. La mercancía la importa por los puertos de Aigues-Mortes y Marsella, y está constituida por fruta, sardina, anchova, cueros, cera y grana (66).

Los estados pontificios importan cantidades considerables de sardina y anchova malagueñas, que constituyen prácticamente casi toda la carga que entra por los puertos de Roma y Civitavecchia. Sólo hay un embarco de lanas y cueros vacunos, además de la anchova, que se realiza para llevar a Civitavecchia (67).

Liorna es el puerto de la señoría florentina que mantiene relaciones marítimas con el puerto de Málaga, de donde saca pasa, anchova y lanas (68).

Por otra parte, tenemos las relaciones comerciales entre Málaga y la zona de Génova y su ribera. Destaquemos que la mayor parte de los contratos de flete que se concertan para llevar carga a aquella zona desde Málaga los hacen mercaderes genoveses. La mercadería está compuesta de trigo (69), lanas, pasa y anchova (70).

Por último, el ducado de Saboya que, por el puerto de Villafranca de Niza, introduce anchova, sardina y cueros (71).

c).—*El norte de África.*

Si en épocas anteriores las relaciones con Berbería estaban orientadas, sobre todo, a sacar una

(63) Francisco Verdugo, proveedor de las armadas reales, fleta cuatro carabelas para que desembarquen en el puerto de Rosas trigo y salitre. *A. H. P. M.*, legajo 225, 9/6/1552.

(64) Del puerto de Málaga sale un barco para traer de Amposta madera de pino. *A. H. P. M.*, legajo 63, 20/9/1527.

(65) Tres mercaderes de Mesina fletan una embarcación para llevar atún y sardina de Portugal a Sicilia, descargándose la mercancía en Mesina y Trapani. Dichos mercaderes viajan en la embarcación. *A. H. P. M.* legajo 144, 15/4/1535.

(66) Dos marseleses y un «nizardo» fletan un navío para llevar a Marsella cueros y grana, cera, anchova y sardina. *A. H. P. M.*, legajo 33, 20/3/1521.

(67) El viaje se realiza con escalas intermedias: en Cartagena (con 15 días de demora); en Alicante (con 5 días); en el puerto de Mallorca (3 días) y en Cerdeña (3 días). *A. H. P. M.*, legajo 165, 7/1/1532.

(68) Alonso de Villegas, mercader burgalés, fleta una carraca para llevar 526 sacas de lana lavada, desde los puertos de Málaga y Almería. *A. H. P. M.*, legajo 14, 17/11/1512.

(69) Agostin Italian y Miguel Centurión fletan dos naos para llevar trigo a Génova. *A. H. P. M.*, legajo 1, 16/11/1497.

(70) Dos mercaderes genoveses fletan una nao para que vaya a la ribera de Génova con 2.000 barriles de anchova. *A. H. P. M.*, legajo 140, 3/6/1529.

(71) Un vecino de Niza, Bartolomé de Nazarón, fleta una nao para llevar al puerto de Villafranca de Niza 700 barriles de anchova y sardina, y 170 cueros vacunos berberiscos. *A. H. P. M.*, legajo 267, 16/4/1547.

serie de productos especulativos, ahora el tráfico marítimo que se establece entre Málaga y el norte de África responde a la necesidad de abastecer una serie de plazas, más que a móviles netamente económicos (72), aunque éstos no desaparecen.

Durante la primera mitad del siglo XVI, la corona castellana se ve obligada a aprovisionar de alimentos (fundamentalmente cereal), bastimentos, hombres de guerra, etc., a determinados puntos que posee en el norte de África, unos en calidad de protectorado (Bugía, Argel y Mazalquivir) y otros como presidios españoles (Peñón sobre Vélez de la Gomera, Melilla, Goleta de Túnez y Orán). Es decir, las exigencias políticas van conformando y determinando las relaciones comerciales entre la costa, andaluza y Magrib.

Sin embargo, el comercio que se realiza con fines meramente económicos no desaparece, aunque es minoritario en relación con el comercio de abastecimiento. Ocurre que, aprovechando la partida de navíos en dirección a los puertos de las fronteras españolas en el norte de África, cargados de «mercadería» para éstas, los particulares cargan una serie de productos para vender en allende, y el producto de la venta lo invierten, entre otras cosas, en la compra de géneros africanos con los que retornan a Europa.

Hay que destacar que el tráfico comercial con los presidios y plazas africanas se basa, en su mayor parte, en el avituallamiento de los mismos. Con el Peñón sobre Vélez de Gomera tenemos datos desde el año 1515 hasta 1519 (hay que tener en cuenta que este presidio se perdió el año 1522). Todo el comercio que se realiza con el Peñón es casi exclusivamente para aprovisionarlo: trigo, cebada, bastimentos, plomo, carbón, agua, etc. (73).

Lo mismo ocurre con Melilla, aunque sobresale la cal (74), y con la Goleta de Túnez, que es presidio español a partir de 1535 (75).

Pero de todos los presidios, el más frecuentado es el de Orán, cuyo puerto recibe no sólo productos alimenticios, bastimentos, gente de guerra, etc., para el proveimiento de dicha ciudad, sino que también encontramos numerosos fletes hechos por mercaderes y particulares para llevar pasajeros y productos de la tierra malagueña (vino, fruta, sardina arenada, etc.) (76). O para recoger cautivos, como hizo Francisco Figueira de Azebedo, Capitán General de las carabelas de la Armada, en nombre del monarca portugués, para ir en busca de los cristianos portugueses que están cautivos (77).

También, mercaderes establecidos en Orán, fletan desde Málaga, bien personalmente o bien a través de otros mercaderes, embarcaciones para llevar hacia allí carga de origen diverso. Por ejemplo, Marco Fralo, mercader y vecino de Orán, fleta un navío en Málaga para llevar paños, pimienta, azafrán, canela, hilo de conejo y 10 pasajeros (78).

(72) J. E. LOPEZ DE COCA: *Relaciones mercantiles entre Granada y Berbería, en época de los Reyes Católicos*. Baética, 1, Universidad de Málaga, 1978, pp. 298 y ss.

(73) *A. H. P. M.*, Legajo 75, 14/12/1515. Pedro Laso de la Vega fleta un navío para llegar al Peñón bastimentos, provisiones y al alcalde Antonio de Escobar y su gente.

(74) Por ejemplo, *A. H. P. M.*, legajo 156, 9/3/1527. Diego Sánchez de Badajoz, vecino de Sevilla, fleta una carabela para cargarla de cal «para el reparo e labor de la fortaleza de Melilla».

(75) Disponemos de datos desde el año 1543 hasta el 1552.

(76) Así, *A. H. P. M.*, legajo 175, 9/2/1548. Martín de Morales, vecino de Málaga, fleta un navío para llegar a Orán vino, sardina arenada y aceite.

(77) *A. H. P. M.*, legajo 279, 13/5/1553.

(78) *A. H. P. M.*, legajo 331, 17/5/1555.

En cuanto a las zonas que disfrutan de protectorado por parte de la corona castellana tenemos, por una parte, Bugía, cuyo abastecimiento corre a cargo, la mayor parte de las veces, de Pedro Laso de la Vega, continuo de la reina y proveedor de las armadas reales y, ocasionalmente, de Francisco Verdugo, asimismo proveedor de las armadas. Como plaza militar que es, al puerto de Bugía llegan fundamentalmente bastimentos, municiones, gente de guerra, trigo y harina (79). Pero también aparecen contratos de flete hechos por mercaderes y particulares para llevar pasajeros y mercancía, compuesta en su mayor parte de productos alimenticios (vino, sardina, fruta, etc.); no obstante, son minoritarios. Así, Miguel de Almenara, vecino de Almería, fleta una nao a Comín de Aricéballo, vecino de Villanueva de Oyarzun, para que con su nao realice un viaje de ida y vuelta a Bugía llevando pasajeros y «mercadería». Se establecen escalas intermedias, siendo el primer puerto de escala Almería, seguido de Orán y Argel, y es condición que el maestre tenga de demora desde que sale de Málaga hasta que llega a Bugía un total de setenta días, siendo el mercader el que distribuya los días de la tal demora como quiera en todos y cada uno de los susodichos puertos (80).

Argel, por su parte, jamás aparece en los contratos de flete como puerto a donde se lleva directamente carga, sino que siempre aparece bien como puerto de escala o en una serie de puertos entre los que hay que distribuir la carga. Como ejemplo, el comendador Gaspar Hernández, portugués y vecino de Ceuta, fleta un navío para ir desde Málaga a Orán y de aquí a Argel y otros puertos, para luego regresar de nuevo a Málaga (81).

Y, por último, de Mazalquivir sólo hemos encontrado un documento en el que un mercader genovés, Gregorio Pascual, estante en Málaga y en nombre de Antonio Fare, también genovés y estante en Orán, fleta un barco para cargar trigo y cebada tanto en Mazalquivir como en Orán y traerlo a Ceuta, Cadiz «e otras partes pasado el Estrecho hasta Lagos» (82).

Pero el puerto de Málaga no sólo abastece los presidios españoles, sino que también aparece haciéndolo con los que el reino de Portugal posee en el norte de Africa (Ceuta, Tánger, Saffi, Azamor, Arcila, Alcazarquivir, y villa de Santa Cruz, en el cabo de Aguer).

El comercio con todas estas fronteras es un comercio de abastecimiento, siendo el trigo, la cebada, el bizcocho, la harina, etc, los productos más usuales en el tráfico comercial que se establece entre Málaga y los presidios portugueses. El aprovisionamiento está en manos de los factores reales, aunque también aparecen particulares abasteciendo estos lugares (83). Además, los mercaderes comercian con estas plazas llevando mercaderías y regresando con productos de los lugares en donde desembarcan aquélla (84).

Por último, para finalizar, hay que destacar el comercio que se establece con las plazas musulmanas del norte de Africa: Tetuán, villa de Tarraga, Honein y Vélez de la Gomera.

Lo más característico es que el comercio con estas plazas aparece en manos de mercaderes y

(79) Pedro Laso de la Vega lleva a Bugía un barco con harina. *A. H. P. M.*, legajo 75, 20/2/1515.

(80) *A. H. P. M.*, legajo 40, folio 33, ?/?/1499.

(81) *A. H. P. M.*, legajo 179, 10/4/1553.

(82) *A. H. P. M.*, legajo 172, 25/3/1545.

(83) Por ejemplo, Fernando de Córdoba, mercader malagueño, fleta una nao para llevar trigo a Azamor. *A. H. P. M.*, legajo 134, 22/2/1520.

(84) Un maestre gallego, vecino de Muros, Juan de Luzes, fleta una carabela para llevar mercaderías a Ceuta y volver a Málaga con carga. *A. H. P. M.*, legajo 154, 16/9/1538.

particulares, quienes, por lo general, fletan las embarcaciones para hacer viajes de ida y vuelta (85). Con frecuencia, no se suele especificar la mercancía que se lleva (86) aunque hemos encontrado un documento en el que Francisco de Molina, mercader y vecino de Málaga, fleta una carabela para hacer un viaje de ida y vuelta a Vélez de la Gomera con carga. El «tornaviaje» lo hace la carabela con cueros, cera, ropa y otras cosas (87). Las relaciones comerciales las establece el puerto de Málaga, sobre todo, con la ciudad de Vélez de la Gomera, mientras que con la villa de Tarraga sólo hemos encontrado un contrato de flete (88) y otro con Tetuán (89).

En cuanto a Honein, el comercio aparece en manos de Bautista Salvago, mercader genovés, vecino de Málaga, que fleta embarcaciones para llevar trigo, harina, cebada, botas de jerez, bastimentos, caballos, ropa y otras cosas (90).

(85) Por lo general, el importe del flete por el viaje de ida y vuelta es de 50 ducados, cuando el barco va a Vélez de la Gomera

(86) Casi siempre se dice «mercadería», carga o «ropa».

(87) *A. H. P. M.*, legajo 328, 24/12/1551.

(88) *A. H. P. M.*, legajo 14, 26/4/1512.

(89) Unos mercaderes toledanos fletan una carabela para hacer un viaje de ida y vuelta, llevando carga para dejar en Tetuán o en Vélez de la Gomera, en cualquiera de estos sitios. *A. H. P. M.*, legajo 213, 14/7/1550.

(90) *A. H. P. M.*, legajo 153, 29/3/1533; legajo 165, 10/6/1533 y 23/6/1533.