

APUNTES SOBRE LA EVOLUCIÓN DE LA FACTORÍA PORTUGUESA EN MÁLAGA DURANTE EL REINADO DE CARLOS V (1516-1556)

*Antonio Moreno Osorio
Doctorando Universidad de Málaga
Dptº. Hª. Moderna y Contemporánea*

RESÚMEN

La situación en la que se circunscribe la conquista de las plazas portuguesas en el norte de África, hace que estas dependan en gran medida de la ayuda proveniente de la Península, en lo que se refiere a alimentos, agua y pertrechos militares, ya que se encuentran rodeados de un ambiente hostil. La alianza familiar que en la época mantenían las dos Coronas peninsulares, Portugal y Castilla, lleva a que éste último ceda sus puertos para dicho abastecimiento, entre los que va a destacar sobremanera el de Málaga.

Palabras clave: Factoría, Málaga, abastecimiento, Portugal, saca de trigo.

ABSTRACT

The situation related to the conquest of the Portuguese towns in North Africa makes them depend on the help from the Iberian Peninsula (food, water and military equipments), because of the hostile surroundings. The familiar alliance between Portugal and Castile makes the later lend its ports, above all Málaga, for this supplying.

Key words: Trading post, Málaga, supplying, Portugal, wheat.

El presente artículo deriva de las investigaciones que he realizado para mi investigación de suficiencia investigadora, que, bajo el nombre de “Frontera de moros de allende. El impacto de la política norteafricana en la Málaga de Carlos V (1516-1556)”, que he presentado recientemente en la Universidad de Málaga y cuyo hilo conductor es la situación que sufre la ciudad de Málaga en el ámbito de la política norteafricana llevada a

cabo por el Emperador Carlos V durante su reinado, y que engloba tanto el intercambio comercial y militar con los presidios españoles en el Magreb, como los continuos ataques de los piratas berberiscos que soliviantan a la población del sur Peninsular.

Introducción.

La expansión portuguesa en el norte de África surge a partir de argumentos similares a los castellanos; esto es, hacer frente a los puertos básicos de la piratería en el Marruecos occidental que asolaban las costas del Algarve en el siglo XV, así como controlar los tráficos de especias y metales preciosos, que acababan en las costas africanas del Mediterráneo y el Atlántico. Esta situación suponía para España, y en especial para la política exterior carolina, una pieza más dentro del engranaje ideológico, político y económico con la que se favorecía una lucha más activa contra el enemigo berberisco, que asolaba las costas malagueñas con sus continuas razzias, así como interrumpían las travesías hacia el recientemente descubierto continente americano.

Ante esa amenaza, los portugueses se lanzan a una aventura conquistadora, que comienza con la toma de Ceuta en el año 1415 y acabará con el abandono de Arzila en 1550. En su desarrollo no estará exenta de roces con la Corona castellana a propósito del control de las respectivas zonas de influencia, con mediación papal incluida, y que culminará con los tratados de Alcaçovas (1479) y Tordesillas (1494), por los cuáles Castilla renuncia a la conquista del reino de Fez, renunciando a cambio Portugal a sus pretensiones sobre las Islas Canarias.¹

Centrándonos ya en el caso portugués, será la dinastía Avis la que favorezca estos objetivos, a los que habría que añadir la desigual fertilidad del suelo cultivable en Portugal, lo que provocaba un cada vez mayor desabastecimiento de trigo, y que se pretendía fuese paliado con el sometimiento de los campesinos musulmanes de la zona cerealista de El Garbi, tan apreciada ya desde el Imperio Romano. Si bien todos los factores anteriores son decisivos, no lo es menos la figura del príncipe don Enrique llamado “El Navegante”, que, con su iniciativa para fomentar la expansión marítima de Portugal, creó la escuela de Sagres (1416) en la que cartógrafos, cosmógrafos y navegantes desarrollaron un conocimiento en el campo de navegación, que permitió al país vecino ser una de las grandes potencias marítimas de la época.

Finalmente serán las coincidencias e intereses comunes en la lucha contra la piratería norteafricana, además de las buenas relaciones familiares entre ambas dinastías reinantes, las que lleven a una colaboración importante entre ambos países. De un lado, la colaboración militar en la zona del Estrecho se explicita en las patrullas conjuntas de las armadas portuguesa y española (tanto castellana como también aragonesa, como se constata en el caso de la conquista de Mazalquivir), pero también en la creación en Andalucía de una factoría portuguesa para el abastecimiento de sus presidios norteafricanos, situados en

un ambiente hostil, y con escasas posibilidades de autosuficiencia.² La elección del sur de Andalucía, y en especial de Málaga, como sede de la factoría portuguesa encargada del suministro de sus plazas fronterizas, tales como Ceuta, Tánger, Arzila o Alcacerseguer, no es de ninguna manera aleatoria ni responde exclusivamente a la proximidad geográfica. Sin despreciar estos argumentos, la realidad de Castilla como importante reserva cerealista, además de una importante tradición de enlace comercial de la Península con el norte de África, hacen confiar a los monarcas portugueses la instalación en la ciudad malagueña de su centro de redistribución, a principios del XVI.

Orígenes de la factoría

Se tiene constancia de la existencia de un factor, representante del rey portugués en la ciudad de Sevilla hacia 1464, pero según los datos que se conocen esa figura sería ocasional y no comparable con el cargo que surge a inicios de la centuria siguiente.³ Para algunos autores portugueses como David Lopes, sería un episodio puntual, como fue el cerco de Arzila en 1508, el que marque el inicio de una institución de carácter más estable cuyos puntos de apoyo principales en Castilla serán la ciudad de Jerez de la Frontera, y los puertos del Puerto de Santa María y Málaga, frente a la saturación que ya empezaban a sufrir los puertos del Algarve y las islas de Azores y Madeira. Si bien la representación portuguesa aún no contaba con una ubicación fija a inicios del siglo, se inscribe dentro de una estructura más amplia de la Corona portuguesa, y que contemplaba otros puntos de apoyo en Italia (Venecia y Nápoles), y Egipto, con la intención de importar y exportar productos exóticos o de uso común, desde y para las recientemente conquistadas tierras del continente indio. Dicho sistema se revelaba como un medio eficaz para mantener el dominio en las regiones que abastecen, fraguándose de este modo un importante perfeccionamiento desde el punto de vista económico y político-militar.⁴

Conocemos a través de documentos portugueses y por las investigaciones de M.H. Corte-Real,⁵ de la existencia de un “Livro de Registro de Leis e Regimentos de D.Manuel”, a través del cuál podemos estudiar la estructura en que se basaban las factorías, y singularmente la malagueña, que es la que nos preocupa en estos momentos. A la cabeza se sitúa el conocido como “fator” en la documentación castellana, un personaje, que gracias al favor real, es nombrado para el cargo, que se suele dilatar durante unos tres o cuatro años. La naturaleza misma de dicha institución, encargada de abastecer a los presidios portugueses, hace que tenga como una de sus máximas aspiraciones la de conseguir el mayor éxito con el mínimo gasto. Por tanto, los factores, además de ser personas cercanas a la Corona, deben contar con conocimientos en lo mercantil, por lo que debían proceder de este mundo, aunque aún falta una investigación “ex professo” sobre el asunto.

Para el caso malagueño, sabemos que este cargo fue ostentado por un buen número de personajes del país vecino (no se conocen factores de procedencia extranjera), tales

como Esteban de Aguiar, Manuel Carne, Antonio Manso, Luis Loureyro o Simón Cardoso; conservándose el regimiento o conjunto de instrucciones que expedía la Corona portuguesa, correspondientes al primero de ellos, además de los de su antecesor, Pedro Lopes, si bien éste último no tenía órdenes de residir de forma fija en la ciudad de Málaga. En este último caso, conocemos como el tal Pedro Lopes, designado en exclusiva como factor en Castilla debe sustituir a su predecesor, del que deberá recibir el dinero de que disponga en ese momento la factoría, así como los lugares donde obtener una compra más asequible del trigo, la mejor época de adquisición, la situación en que se encontraban los negocios de la factoría.⁶ Todas estas previsiones deben servir para tener continuamente informado al rey acerca del flujo de los precios del cereal, con la intención de librar en el momento preciso, el dinero necesario para su adquisición. En esa continua correspondencia entre factor y Corona, se observa un alto grado de complicidad, hasta tal punto que el primero ofrece a su rey la realización de actos ciertamente ilegales con la intención de ahorrar gastos, tal era la obsesión de escatimar fondos, por lo que el ostentar el cargo de factor está, al menos a priori, lejos de significar una actividad muy lucrativa. Como añadido a lo anterior, señalar que al factor se le ordena que se aposente en una casa de bajo coste, siempre que dispusiese de un lugar seguro para guardar el dinero del rey. El sueldo de factor, se sitúa en este caso en unos 1.200 maravedíes castellanos al día, teniendo como ayudante a otro hombre con sueldo de 5.000 maravedíes mensuales. Por último, en el regimiento de Pedro Lopes se indica como algo fundamental, la adquisición de una saca o licencia para la compra de trigo ante las autoridades españolas.⁷

El regimiento de Esteban de Aguiar, datado el 26 de junio de 1520, nos aclara aún más datos sobre la factoría portuguesa en Málaga, ya que será en este momento, y no anteriormente cuando se instale de un modo estable en la ciudad. Destacar, además del traspaso de negocios y dineros, cómo, Esteban de Aguiar recibe las instrucciones de intentar negociar con mercaderes con almacén en el propio puerto, nuevamente con el objetivo de ahorrar gastos de transporte, y es avisado de que las instrucciones necesarias para su ejercicio le serán completadas con posteriores provisiones reales. En su caso, se nombra igualmente la existencia de un escribano de la factoría que recoja en un libro todas las actividades y gastos que se originen, cuyo nombre era Gaspar Mendes. Partiendo de la trayectoria de este escribano, podemos dilucidar cuál es el atractivo del oficio de factor, pese a que, como hemos indicado anteriormente, no era excesivamente lucrativo. Pero sabemos que el tal Gaspar Mendes fue más tarde designado como factor, por lo que puede observarse como nos encontraríamos ante una etapa más, dentro de una escala de ascenso institucional, una forma de medrar en el escalafón socioeconómico, y de obtener prebendas derivadas del favor real. Finalmente, dentro del plantel de la factoría aparece la existencia de otro ayudante, conocido como “moço de estribeira”, con un sueldo de alrededor de 300 maravedíes diarios.⁸



Ilustraciones que muestran las ciudades de Ceuta y Málaga en el siglo XVI.

La actividad mercantil de la factoría.

En lo que se refiere a la actividad propiamente mercantil de la factoría, hay que tener en cuenta, en primer lugar, que ésta será la base de suministro y consolidación de los presidios portugueses. Como hemos dicho anteriormente, forma parte de una red más amplia, un hecho que le hace necesitar de una serie de agentes encargados de obtener el trigo en otros lugares de Andalucía y fuera incluso de la Península, como Nápoles y Sicilia, ante la imposibilidad de contratar mercancía en la tierra de Málaga, una prohibición recurrente en las licencias que expedía la Corona hispánica. Para una mejor administración, el factor y su escribano debían conocer las mejores épocas de adquisición, que venían a coincidir, como no podía ser de otra manera con las tres principales cosechas de trigo durante el año, eso es, los meses de Abril, de Septiembre y de Noviembre. El fin último de estas previsiones son el ahorro de coste, el conocimiento de los centros cerealistas más importantes y librar el dinero necesario en los momentos precisos.

Si bien el trigo es la mercancía, que por abrumadora mayoría copaba los envíos con destino a las plazas norteafricanas, no hay que desear un producto esencial en la época por su duración, capacidad y conservación, como el bizcocho. Este producto se obtenía normalmente en la ciudad de Málaga, mediante un contrato público con los panaderos de la ciudad, que se comprometen a entregarlo, bien en los almacenes de la factoría, bien en las mismas embarcaciones. A partir de la documentación malagueña, podemos conocer la cantidad de este producto que se embarcó en el puerto de Málaga, y cuya elaboración ocupaba a gran número de personas.⁹ El registro de su envío queda reflejado en los libros de cargazones del puerto malagueño, que se encuentran ahora custodiados en el Archivo Municipal de la ciudad, y gracias a los datos que nos ofrecen, se puede entrever que los años de mayor exportación de bizcocho fueron 1521, 1537, 1539 y 1549. Ahora bien, centrándonos en la obtención del trigo, éste se efectuaba principalmente en las comarcas circundantes a la jurisdicción de Málaga, como Antequera, Alhama, Loja o el sur de Córdoba. El transporte desde estas villas o lugares se hacía normalmente por carreteros y arrieros originarios de la zona, que cargaban el grano en mulas o caballos hasta depositarlos en los almacenes de la factoría. Una vez allí se envasaban en toda clase de costales, sacos de paño, atillos de esparto, cuyo curioso origen se conoce a través de los registros del escribado, ya que frecuentemente eran alquilados, lo que demuestra la situación, a veces precaria, en la que realizaba su actividad la factoría.¹⁰ Por último, hay que hacer referencia a los envíos de cebada, si bien fueron escasos, salvo en el bienio 1523-24.

Una vez ejecutados los preparativos necesarios, la factoría portuguesa realiza los envíos teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas a través de dos vías según nos cuenta Bernardo Rodrigues en sus Anais de Arzila; si en el Estrecho soplabla viento del norte, los abastecimientos se despachaban desde el Algarve, Cádiz o Puerto de Santa María, y si rolaba de Levante, partirían desde Gibraltar o la propia Málaga.

Las embarcaciones utilizadas en esta travesía, en un principio procedían mayoritariamente de la región portuguesa del Algarve, ya que poseían una importante flota y les favorecía su cercanía al Marruecos atlántico, si bien el puerto de Málaga contaba con un privilegio por el cuál todos los navíos que partiesen de su puerto, habían de ser cargados por barcas de los naturales de la ciudad.¹¹ Pero según se puede comprobar en la documentación portuguesa, en el periodo entre 1524 y 1527, los marinos algarvenses ven decaer su posición de dominio y especialización en este tipo de abastecimiento en favor de los andaluces, quizá por la saturación de aquellos ante un tráfico creciente, y pese a que sólo los patronos españoles debían firmar un contrato público en caso de que se produjera un incumplimiento de contrato. Como dato curioso, mencionar como el armador malagueño, de nombre Juan Luis, se encontraba al servicio casi exclusivo de la factoría.

El control del cumplimiento de las entregas se hacía gracias a los recibos presentados por las ciudades abastecidas, ante el factor, en el momento en que la carga era recibida. Estos documentos suponen un instrumento esencial para conocer la naturaleza de este tráfico, si bien las series anuales no son completas, por lo que hay lagunas que impiden llegar a un conocimiento exhaustivo del resultado global de estos envíos y llegar a conclusiones generales que los relacionen con otros parámetros como las circunstancias políticas o militares. Las plazas a donde iban a parar, principalmente, los envíos de cereal desde la ciudad de Málaga eran Ceuta, Tánger, Arzila y Alcacerseguer, siendo la cantidad necesaria para su abastecimiento consignada en los regimientos de cada uno de los factores. Una vez llegada la carga a su destino, se repartía bajo un riguroso registro, en los almacenes de cada puerto, no permitiéndose la entrada de las personas hasta que llegara su turno, para lo que se llevaba un estricto orden de entrega que encabezaba el capitán de la ciudad, después el contador, el almojarife y los demás oficiales, siendo atendidos de uno en uno.¹²

Hasta ahora hemos hecho un repaso a la función esencial de la factoría portuguesa situada en Málaga, que no era otro que el suministro alimenticio de sus presidios en el Marruecos atlántico, que si bien en un principio echaban mano de los comerciantes de regiones fronterizas y de portugueses privados, la creciente presión de un Islam norteafricano en alianza con los otomanos, hicieron necesaria la solución de crear esta red de factorías. Pero también, por su ubicación geográfica en el sur peninsular, más próxima a las plazas de allende el mar y en una zona como el Estrecho que era confluencia de rutas comerciales, las factorías desarrollan otras funciones puntualmente. De un lado, y desde el punto de vista militar, se hacía necesario el envío de armas, municiones, material de construcción, etc; pero sobre todo “gente armada”, un hecho constatable desde la documentación tanto portuguesa como castellana, presentando esta última episodios como el alistamiento ordenado a la ciudad de Málaga por parte de Carlos V, de unos 4.000 infantes, ante una inminente amenaza del Jerife en marzo de 1549.¹³ Asimismo, el factor habrá de pagar ocasionalmente el sueldo a los capitanes y su gente.

Finalmente, y como producto de la conjunción de intereses que confluían en la factoría, al pertenecer a una red nacional, se desvían en algunos momentos de sus funciones, teniendo que adquirir productos de lujo como bordados, sedas, perlas, espejos e incluso caballos de caza, en casos en que su adquisición fuera más fácil o más barata en Sevilla que en Lisboa.¹⁴

El trámite de carga.

La factoría iniciaba el trámite de carga, como no podía ser de otro modo, con la previa concesión de una cédula de saca de cereal expedida por la Corona a través del capitán general del reino de Granada, conde de Tendilla, y que podía tener un plazo de entre 4 y 6 meses de duración, prorrogables según las circunstancias. Cuando el factor consideraba necesario fletar una carga para los lugares de África ante una situación de necesidad, éste se presentaba ante el Cabildo con el documento de la cédula para comprobación de los regidores y el Corregidor. A continuación, aunque no siempre, se solicitaba el poder que designaba al factor como representante del rey de Portugal y una fianza por aquella carga a nombre de un vecino malagueño por la que se comprometía a entregar en plazo máximo de cuatro meses a contar desde el día de la carga, así como un justificante de que se ha desembarcado la carga en los lugares indicados y no en otros. El objetivo de tantas previsiones es evitar el contrabando, junto al que subyace el envío de productos vedados a puertos musulmanes, y la posibilidad de que se desvelasen posibles secretos relativos a operaciones contra el enemigo berberisco.

Un episodio relativo a estos temores debió de ocurrir hacia 1542, ya que el 20 de marzo de dicho año, Carlos V envió Real Provisión al Concejo malagueño, avisándole de que a través del rey de Portugal había conocido que ciertos comerciantes andaluces estaban transportando mercancías vedadas hacia la Berbería tales como armas, pólvora y municiones.¹⁵ Éste era ya un tema recurrente desde principios del XVI y había levantado numerosas protestas por parte del país vecino, especialmente por el tráfico que llevaban a cabo mercaderes genoveses, además de españoles, se dedicaban al contrabando de armas y productos vedados con los reinos musulmanes, que generó varias prohibiciones de comercio con el Magreb, como en 1505 ó 1528, y otras medidas como el registro en Orán de todos los envíos a los presidios (1523) o el nombramiento en 1526 de un juez especial, que se dedicara a investigar el contrabando y a sus culpables y cómplices en los últimos diez años.¹⁶ Ante tan preocupante situación, el Emperador ordena para entonces que los navíos que se dirijan desde las costas andaluzas hacia el norte de África, hagan una primera escala en la plaza portuguesa de Mazagán, donde un representante de la Corona portuguesa y otro de la castellana revisen el contenido de la carga antes de que esta se dirigiese a su destino definitivo. Por tanto, y con intención de que el Cabildo participe en dichas inspecciones, el Emperador deja a libre elección de los regidores la elección de los comisionados, siempre



Manuel I y Juan III, reyes de Portugal durante cuyo reinado fue fructífera la relación de Málaga con el país vecino, gracias a la factoría que allí instalaron para el abastecimiento de sus plazas de soberanía norteafricanas.



que estos sean “personas que tengan noticia y espirencia de lo suso dicho, que no sean sospechosas”, y que le informen sobre si esta decisión pudiera afectar a los intereses de la Corona y sus Rentas Reales.

Junto a ello, una última seguridad que se tomaba por parte del Concejo es la de requerir testimonios bien fiables de que los lugares del Norte de África tenían verdadera necesidad de aquellos bastimentos que se enviaban, y que el cereal se había comprado fuera de la tierra de Málaga, para evitar el desabastecimiento de la ciudad. Tras todos estos formulismos legales, se desplazaban al puerto el Corregidor (o en su nombre el alcalde mayor), el escribano del Concejo, un regidor, un jurado y los llamados diputados de cargazones, representantes del Cabildo malagueño para controlar las mercancías y determinar las cargas e impuestos a librar por los fletadores de barcos en el puerto de Málaga, y que por cada carga venía a resultar el pago de unos 26 ducados de oro a pagar por el propio factor.

Problemas en el abastecimiento y relaciones con el Cabildo malagueño.

De la situación política y militar e incluso meteorológica que reinaba por entonces en el Estrecho, se puede deducir que el viaje de esas mercancías hacia las plazas norteafricanas no debía ser del todo plácido, por lo que, y nunca mejor dicho, las travesías no siempre llegaban a buen puerto por circunstancias diversas, como ocurriría, por ejemplo, con un temporal de viento de Levante, que hizo hundirse en el Estrecho, en el año 1528, una carga de 28 cahíces de trigo¹⁷ que transportaba una nave vizcaína o cuando en el propio puerto de Málaga, una carabela portuguesa sufrió un desplazamiento en la carga, que le provocó la pérdida de la nada despreciable cantidad de 70 cahíces y una fanega de trigo¹⁸, 8 cahíces y cuatro fanegas de cebada y de unos 80 quintales de bizcocho, en 1523 coincidiendo con el asedio turco a las plazas portuguesas.¹⁹

Y, por supuesto, éste no era el problema exclusivo que debían afrontar las naves que realizaban esta travesía, ya que su camino estaba plagado de piratas dispuestos a asaltarles. Ante ello, han de tomarse medidas un tanto drásticas como las de dotar a las naves de barriles de pólvora ante la presencia de seis navíos turcos en el río de Tetuán.²⁰ Si a estas circunstancias añadimos los recurrentes errores en las cantidades para el abastecimiento, ya sea por falta o por exceso, o incluso el retraso que tenían a veces los factores en concertar los cargamentos;²¹ aquellas plazas portuguesas no podían conseguir un sustento permanente y garantizado, que, para más inri, se veía a veces expuesto a las circunstancias políticas de España con respecto al Norte de África o a tiempos de carestía que pudiera sufrir la propia capital malagueña. Ello conllevaba una anulación temporal de la cédula que permitía la exportación de cereal, como ocurriría en 1521 ó 1539, llegándose a padecer incluso hambrunas en lugares como Ceuta, desde dónde se enviarían algunos mensajes de auxilio ante la “gran necesidad” que sufrían y para apremiar al factor

portugués en sus trabajos.²² Debieron ser particularmente difíciles los años que conforman el trienio 1539-1541, en que la escasez de trigo ya era dramática, acentuada por las dificultades para obtener alimentos en Málaga puesto que coincide con los preparativos de la expedición de Carlos V contra Argel (1541), que luego resultaría desastrosa y sin resultados beneficiosos. A pesar del negro panorama que presentaban las autoridades de aquellas plazas, lugares como Ceuta en 1534-1535, estaban bastante bien proveídos y el factor Manuel Carne,²³ indica como desde esta ciudad se redistribuía al resto de presidios el cereal llegado desde Andalucía.

Un tema recurrente en la documentación portuguesa y malagueña se refiere a la continua queja por la mala calidad del cereal, al que se calificaba en un documento de 1522 como de “muy ruín que huele y no hay nombre que puede estar cerca de él”.²⁴ Pero lo más paradójico y, quizá indignante para los habitantes de las plazas, es que en gran número de ocasiones estos envíos de cereal en mal estado se hacían conscientemente mediante convenios entre el Concejo y el factor portugués, lo que supone una falta de respeto por la salud de aquellas personas, pero que deja ver a las claras lo desesperada que podía llegar a ser la situación del abastecimiento. Así conocemos, por Cabildo del 29 de octubre de 1521,²⁵ que tras la compra por parte del Concejo de 1.050 fanegas de trigo, se tiene noticias sobre problemas de salud que han tenido personas en Almería y Marbella tras ingerirlo. Ante dicha situación se decide devolver la carga al factor portugués Esteban de Aguiar para que “lo cargue para proveymiento de los lugares que el dicho señor Rey escribe de las partes de África”,²⁶ haciéndose cargo el Concejo de los gastos de embarque.

Un caso similar ocurre en mayo de 1522, cuando se concierta un trueque de cereal y bizcocho que empezaba a ponerse en mal estado en las alhóndigas de la ciudad, por otro de mejor calidad que entregaría el factor portugués.

De esta serie de intercambios, beneficioso para ambos, pero sobre todo para la Corona portuguesa, surge una estrecha relación de reciprocidad entre el Rey de Portugal y el Cabildo malagueño. Son numerosos los casos en que los reyes del país vecino muestran su agradecimiento, estos favores iban desde ayudas pecuniarias, redención de cautivos malagueños o venta de trigo barato a los pobres malagueños a un precio inferior al del mercado. Otras veces se recomienda a un vecino cordobés llamado Luis de Herrera, que había trabajado para el Cabildo, ante un pleito que aquel tenía en la justicia portuguesa.²⁷ Por otro lado, el Cabildo malagueño siempre estaba dispuesto a satisfacer lo necesario para el suministro de aquellas plazas, incluso sacrificando el suyo propio; esto es así salvo en casos en los que la necesidad obliga, como cuando en 1521,²⁸ ante la llegada de navíos sicilianos cargados de trigo para las colonias portuguesas, en el Cabildo malagueño se plantean requisar su carga, lo que provoca el debate entre los regidores sobre si embargar en todo o en parte aquella carga, posturas lideradas por los regidores Hernando de Coalla y Francisco de Cortinas, respectivamente. Finalmente el Corregidor, Antonio de Bobadilla, se decide por la segunda opción, salvo que el factor no envíe un representante o venga en persona para vender el trigo a un precio justo.

La ciudad de Málaga se encontraba por entonces en gran carestía por la escasez de grano y por ello hubo de buscarlo en los pueblos de su comarca y fuera de ella. Pero se encontró con el problema de que los pueblos de su comarca y fuera de ella. Pero se encontró con el problema de que los pueblos por los que discurrían los convoyes de cereal que se dirigían a la ciudad, confiscaban éstos para su uso propio. El Cabildo malagueño elevará una protesta ante la Real Chancillería de Granada, que el 16 de febrero de 1521 dará la razón a los malagueños. Ante el atropello que, consideraba, habían sufrido sus intereses, el 14 de agosto, el factor portugués requiere al Cabildo que se le devuelva el trigo siciliano, que había comprado en aquella isla ante la prohibición que se había producido en Andalucía y el reino de Granada para sacar cereal. Era necesario, en su opinión, embarcar ese trigo a África, puesto que los lugares portugueses están en peligro de hambruna ante el invierno que se avecina, y no entiende cómo el Concejo malagueño abusa de la generosidad del rey de Portugal, y advierte de que el trigo puede ser adquirido de muchos señores de la comarca, que lo tienen almacenado, tal y como lo hacían otras ciudades; y además que si los lugares de África sufrieran daños o perdición total, el Concejo malagueño debía correr con los gastos de este agravio. Sin embargo, finalmente, el factor da marcha atrás en sus amenazas y afirma que nunca quiso denunciar al Cabildo.²⁹

Pero esto es sólo un punto negro en una relación bastante amistosa, en la que Málaga incluso podía sacrificar algunos de sus hombres para socorro de las plazas portuguesas, como cuando en 1553,³⁰ es enviado el capitán Rodrigo Hernández junto con 150 infantes para auxiliar a la plaza de Ceuta, pues Gonzalo Alfonso Carnero, escribano de la factoría portuguesa, el capitán y la caballería de aquella plaza habían salido de rebato el último día de Abril, cayendo todos en poder de los berberiscos.

La labor de abastecimiento a las plazas lusas de ultramar resultaba tan beneficiosa,³¹ al menos “a priori”, ya que no piensan así algunos autores como Presentación Pereiro,³² que el Cabildo malagueño intentará evitar la iniciativa privada aludiendo a que los comerciantes que por su cuenta y riesgo envían bizcocho y otros alimentos, lo hacían con productos vedados. Ante las protestas del rey portugués, Carlos V, el 13 de julio de 1526 envía una Real Cédula al Cabildo por la cuál le ordena que no prohíba dichos suministros cada vez que aquellas plazas portuguesas lo requieran, con la única condición de que los mercaderes al volver a la ciudad de Málaga, lo hagan con un testimonio certificado de que han llevado su carga a aquellos lugares y no han traficado con el enemigo musulmán.³³

Por su parte, el Cabildo seguirá insistiendo en su interés por estos negocios, y en 1553 solicita a la Corte a través del procurador Gonzalo Hernández de Rojas que “en lo que toca a que lo que hoviese de cargar el fator de Portugal fuese por el puerto de esta çibdad y no por otro puerto”,³⁴ pero pese a su insistencia no llegarían a conseguir la condición de monopolio que anhelaba.

Cuadro nº1
Abastecimientos de trigo, cebada y bizcocho a Ceuta (en kilos) enviados por el factor portugués en Andalucía (1515-1537)

Años	Trigo	Bizcocho	Cebada
1515	46.620	-	-
1517	606.060	-	-
1520	12.624.307	7452	-
1521	9.607.605	18.76,48	-
1522	221.211,9	18.716,48	-
1523	372.960	3.680	3885
1524	415.850,4	8.938,15	58.197,3
1527	41.025,6	-	-
1528	186.480	1.303,64	-
1529	155.244,6	-	-
1531	28.962,75	7.038	-
1532	265.967,1	-	-
1536	102.447,45	-	-
1537	2.955790,8	75152,5	

BIBLIOGRAFÍA

- BEJARANO ROBLES, F.: *Documentos para el estudio del abastecimiento de las plazas portuguesas desde el sur de España. Aportación del Concejo y Ciudad de Málaga a esta empresa, a instancia de los factores portugueses durante el siglo XVI (1513-1574)*, Tánger, 1941.
- CARMONA PORTILLO, A.: “Un contencioso entre Málaga y el reino de Portugal en el contexto del abastecimiento de las plazas portuguesas del norte de África desde el puerto de Málaga”, *Isla de Arriarán*, XX, Málaga, 2002.
- CORTE-REAL, M.H.: “A Feitoria portuguesa na Andaluzia (1500-1532)”, Lisboa, 1967.
- GARCÍA FIGUERAS, T. y SANCHO MAY, H.: “Documentos para el Estudio del abastecimiento de las plazas portuguesas desde el sur de España. Dos expedientes de abastecimiento de Mazagán, Tánger y Ceuta por factores portugueses del puerto de Santa María (1563-1567)”, Tánger, 1941.

GOZALBES CRAVIOTO, C.: “Andalucía y el contrabando de armas con Marruecos en el siglo XVI”, *Archivo Hispalense*, 192, Sevilla, 1980, pp. 177-189.

RAU, V.: “Feitores e Feitorias portuguesas no século XVI”. *Brotéria*, vol.81, nº5, págs. 458-478, Lisboa, 1965.

NOTAS

¹ ALONSO ACERO, B., *Cisneros y la conquista española del norte de África: cruzada, política y arte de la guerra*, Madrid, 2006.

² BEJARANO ROBLES, F., *Documentos para el estudio del abastecimiento de las plazas portuguesas desde el sur de España. Aportación del Concejo y Ciudad de Málaga a esta empresa, a instancia de los factores portugueses durante el siglo XVI (1513-1574)*, Tánger, 1941. GARCÍA FIGUERAS, T.: y SANCHO MAY, H.: *Documentos para el estudio del abastecimiento de las plazas portuguesas desde el sur de España. Dos expedientes de abastecimiento de Mazagán, Tánger y Ceuta por factores portugueses del Puerto de Santa María (1563-1567)*, Tánger, 1941.

³ CORTE REAL, M.H., *A Feitoria Portuguesa na Andaluzia (1500-1532)*, Lisboa, 1967, pág.26.

⁴ LOPES, D.: *Historia de Arzila*, Coimbra, 1925, pág.67.

⁵ CORTE REAL, M.H., *A Feitoria...*, pág.14.

⁶ *Ibid.*, pág.22.

⁷ *Ibid.*, pág.23.

⁸ *Ibid.*, pág.25.

⁹ CABRILLANA CIEZAR, N., “Málaga y el comercio norteafricano (1517-1551)”, *Cuadernos de la Biblioteca Española de Tetuán* nº19-20, 1979, pp.181-208.

¹⁰ CORTE REAL, M.H., *A Feitoria...*

¹¹ *Ibidem.*, pág.37

¹² RIBEIRO MENDES DRUMMOND BRAGA, I.M.R. y DRUMMOND BRAGA, P., *Ceuta Portuguesa (1415-1656)*, Ceuta, 1998, pág. 91.

¹³ (Archivo (M)unicipal de (M)álaga, Libros de Originales, vol.

¹⁴ CORTE REAL, M.H., *A Feitoria...*, pág.31.

¹⁵ A.M.M., *Libros de Provisiones*, Tom. XIII, fols. 189vº-190.

¹⁶ GOZALBES CRAVIOTO, C., “Andalucía y el contrabando de armas con Marruecos en el siglo XVI”, *Archivo Hispalense* 192, Sevilla, 1980, pp.177-189.

¹⁷ Medida de áridos que equivale a 12 fanegas.

¹⁸ Medida castellana de áridos que equivale a 12 celemines.

¹⁹ RIBEIRO MENDES DRUMMOND BRAGA, I.M.R. y DRUMMOND BRAGA, P.: *Ceuta Portuguesa (1415-1656)*, Ceuta, 1998, pág.90.

²⁰ *Id.*: pág.90

²¹ *Id.*: pág.92

²² *Id.*: pág.93

²³ *Id.*: pág.93

²⁴ *Ibid.*: pág.92.

²⁵ A.M.M., *Actas Capitulares*, vol. IV, fol.98vº

²⁶ A.M.M., *Actas Capitulares*, vol. V, fols. 66-67.

²⁷ A.M.M., *Actas Capitulares*, vol. VIII, fol. 103.

²⁸ A.M.M., *Actas Capitulares*, vol. IV

²⁹ CARMONA PORTILLO, A.: “Un contencioso entre Málaga y el reino de Portugal en el contexto de abastecimiento de las plazas portuguesas del norte de África desde el puerto de Málaga”, *Isla de Arriarán*, XX, Málaga, 2002.

³⁰ DÍAZ DE ESCOVAR, N., *Curiosidades malagueñas*, Década 1551-1559.

³¹ En la documentación portuguesa se registran unos 24 navíos que partieron de Málaga en el periodo entre 1515 y 1527.

³² PEREIRO BARBERO, P.: *Vida cotidiana y élite local: Málaga a mediados del Siglo de Oro*, Málaga, 1993.

³³ A.M.M. Libro de Originales, 13-VII-1526

³⁴ A.M.M., Actas Capitulares, vol. VII, fol.273vº