

# Portugal y el comercio de esclavos en Málaga a fines de la Edad Media

RAÚL GONZÁLEZ ARÉVALO  
*Universidad de Málaga*

Aunque más de un autor haya hecho referencia a la presencia de esclavos en Málaga a fines de la Edad Media y contemos con algunos trabajos que así lo ponen de relieve, no deja de ser llamativo el hecho de que, entre las principales ciudades del reino de Granada, Málaga, precisamente su puerto más importante, sea la única que no cuente con una monografía que analice las características de su mercado de esclavos.<sup>1</sup>

Lejana ya la primera aportación que sobre el tema hizo el profesor Miguel Ángel Ladero Quesada en su estudio titulado “La esclavitud por guerra a fines de la Edad Media: el caso de Málaga”,<sup>2</sup> desde entonces los estudios sobre esclavitud han proliferado, contando entre ellos incluso con algunas contribuciones de interés que vienen a analizar el estado de la cuestión al señalar los avances que se han producido en este campo, pero también las lagunas que faltan por llenar.<sup>3</sup>

Respecto a los trabajos centrados en el reino de Granada, cabe destacar las aportaciones de Aurelia Martín Casares para la ciudad de Granada y las de Nicolás Cabrilla y Francisco Andújar para la de Almería, si bien todas ellas se centran fundamentalmente en la segunda mitad del siglo XVI.<sup>4</sup> En el caso de Málaga, los trabajos sobre sus actividades económicas se han centrado en analizar la importancia comercial de la ciudad como primer puerto del reino de Granada en las rutas mercantiles del Mediterráneo y del Norte de Europa, como ya ha sido convenientemente demostrado.<sup>5</sup> En esta ocasión nos centraremos en la intervención de los mercaderes de esclavos del reino de Portugal y su peso específico en el mercado malagueño.

---

1. F. GUILLÉN ROBLES, *Historia de Málaga y su provincia*, Málaga, 1874; A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, “La esclavitud en Castilla durante la Edad Moderna”, *Estudios de Historia Social de España*, II, (1952), 367-428; E. DEL PINO, “La esclavitud en Málaga”, *Jábega*, 14, (1976), reeditado en *Esclavos y cautivos en Málaga*, Málaga, 2001; J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, “Esclavos, alfaqueques y mercaderes en la frontera del mar de Alborán (1490-1516)”, *Hispania*, 139, (1978), 275-300.

2. *Hispania*, 105, (1967), 63-88.

3. A. FRANCO SILVA, “La esclavitud en Castilla durante la Baja Edad Media: aproximación metodológica y estado de la cuestión”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 6, (1979), 113-127; “La esclavitud en la Península Ibérica a fines del medievo. Estado de la cuestión y orientaciones bibliográficas”, *Medievalismo*, 5, (1995), 201-209. M. LOBO CABRERA, “La esclavitud en España en la Edad Moderna: su investigación en los últimos cincuenta años”, *Hispania*, 176, (1990), 1091-1104.

4. A. MARTÍN CASARES, *La esclavitud en la Granada del Siglo XVI: género, raza y religión*, Granada, 2000; N. CABRILLANA CÍEZAR, “Esclavos moriscos en la Almería del siglo XVI”, *Al-Andalus*, XL, (1975), 53-128; *Idem*, *Almería morisca*, Granada, 1989. F. ANDÚJAR CASTILLO, “La continuidad de la obra de los moriscos: la esclavitud en los Vélez (1570-1590)”, *VII Simposio Internacional de Mudejarismo*, Teruel, (1999), 351-367.

5. F. MELIS, “Málaga nel sistema economico del XIV e XV secolo”, *Mercaderes italianos en España (siglos XV-XVI)*, Sevilla, 1976, 3-65. J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, “Comercio exterior del reino de Granada”, *Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla, (1982), 335-377. M<sup>a</sup> T. LÓPEZ BELTRÁN, *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*, Málaga, 1986.

## 1. LOS PORTUGUESES EN LA TRATA DE ESCLAVOS: EL MERCADO MALAGUEÑO

Como ya demostró Charles Verlinden, Portugal desempeñó un papel de primer orden en el transporte masivo de negros capturados por las expediciones lusitanas en las costas de África Occidental hacia Europa, así como en su comercialización.<sup>6</sup> Efectivamente, hasta mediados del siglo XV los esclavos negros habían llegado a Europa a través de las tierras del Islam que comerciaban con el África subsahariana. Aunque genoveses y castellanos participaban también en el comercio de esclavos, disponiendo incluso de *factores* en la ciudad de Fez,<sup>7</sup> fueron sin embargo los portugueses los grandes protagonistas del tráfico esclavista. Gracias a las exploraciones y a los descubrimientos de Portugal en el litoral se logró un acceso directo a las poblaciones negras, lo que trajo consigo, en consecuencia, un cambio irreversible en los mecanismos de la trata.

Los portugueses establecieron factorías a lo largo de la costa occidental africana desde la segunda mitad del siglo XV, destacando por su importancia Arguim (1448), San Jago (1458), San Jorge *da Mina* (1481) y Santo Tomé (1486), en las se organizaban los contingentes de esclavos que se remitían sobre todo a Portugal, pero también a las islas atlánticas en las que el capital mercantil portugués que impulsaba las exploraciones iniciaba sus intereses colonialistas —las Azores y Madeira.

El protagonismo de Portugal en el comercio de esclavos negros se consolidó definitivamente a partir de 1479 y, sobre todo, de 1494, con la firma de los tratados de Alcáçovas y de Tordesillas, que otorgaban al reino luso el control sobre el reino de Fez y la totalidad del África negra,<sup>8</sup> lo que le permitió hacerse con la trata, desarrollando un comercio marítimo sin precedentes, en el que la ausencia de competencia e intermediarios cambió la naturaleza de la misma. El negro pasó a convertirse entonces en el esclavo por excelencia en Portugal, desde donde se exportaba a otras partes, lo que contribuyó a que se configuraran rutas específicas de distribución en la trata de esclavos, como, por ejemplo, el eje Guinea-Portugal-Sevilla, estudiado por el profesor Alfonso Franco, o el eje Portugal-Valencia, establecido por Vicenta Cortés.<sup>9</sup>

También la ciudad de Málaga formó parte del circuito trazado por los tratantes portugueses, si bien su papel en él no alcanza, en modo alguno, una importancia comparable a la de los mercados hispalense o valenciano, a pesar de su posición privilegiada. Las posibilidades espléndidas en el comercio norteafricano y como punto de partida para la redistribución de mercancías hacia el interior del reino de Granada la habían hecho pronto atractiva a ojos de otros comerciantes, que no tardaron en establecerse en ella tras su conquista en 1487, aprovechando tan ventajosas condiciones para hacer florecer distintas actividades mercantiles. Sin embargo, la ciudad nunca

6. Cf. CH. VERLINDEN, "Le débuts de la traite portuguese en Afrique (1433-1448)", *Miscellanea Medievalie in memoriam Jan Frederik Niermeyer*, Gromingen, 1967.

7. A. ALCALÁ HENKE, *La esclavitud de los negros en la América Española*, Madrid, 1919, 14 y ss.

8. A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, "La esclavitud en Castilla...", 372, y J.L. CORTÉS LÓPEZ, *La esclavitud negra en la España peninsular del siglo XVI*, Salamanca, 1989, 155.

9. A. FRANCO SILVA, *La esclavitud en Sevilla y su tierra a fines de la Edad Media*, Sevilla, 1979, 67; V. CORTÉS ALONSO, *La esclavitud en Valencia durante el reinado de los Reyes Católicos (1479-1516)*, Valencia, 1964, y "Procedencia de los esclavos negros de Valencia (1482-1516)", *Revista Española de Antropología Americana*, VII, (1972), 134 y ss.

llegó a recuperar la importancia y la influencia de que disfrutó bajo el dominio nazarí previo a la toma castellana.<sup>10</sup>

Las autoridades concejiles eran conscientes de la necesidad de que la ciudad contara con mano de obra esclava para el desarrollo económico de la sociedad repobladora desde fechas tempranas: el 7 de junio de 1491 un mercader procedente de Portugal, cuya identidad desconocemos, había descargado en el puerto de Málaga y vendido “*çiento e veynte cabeças de negros e negras a muy bajos presçios*”, aprovechando las franquicias otorgadas a la ciudad por los Reyes Católicos para favorecer el desarrollo comercial y garantizar la repoblación.<sup>11</sup> Pese a ello, el mercader en cuestión tuvo serios percances con Ysrael, en aquel momento arrendador y recaudador mayor de Málaga y su obispado, que le había embargado ciertos bienes con la excusa de que no se le habían pagado los derechos que demandaba en concepto de alcabala, sin respetar las franquicias. Sin embargo, el portugués pudo salir airoso de la situación, una vez denunciada, porque las autoridades concejiles le apoyaron, insistiendo por carta a los soberanos en que “*en este puerto los esclavos son más nesçesarios que otra cosa*”.<sup>12</sup>

Efectivamente, los reyes, quizá atendiendo a la necesidad de esclavos en Málaga y conscientes de que un quebrantamiento de las mercedes podía ser perjudicial a la hora de atraer a otros mercaderes, fallaron a favor del portugués, ordenando la devolución inmediata de los bienes embargados, según se contempla en una carta leída en cabildo apenas dos meses y medio después de tener nosotros conocimiento de la demanda, el 25 de agosto de 1491.<sup>13</sup>

La llegada de tratantes portugueses a la ciudad debió de continuar en los años sucesivos, pues en julio de 1493, de nuevo en el concejo, “*platicóse de los esclavos que se traían a vender a esta çibdad*”, lo que deja entrever la regularidad con que llegan las embarcaciones al puerto de Málaga. En esta ocasión concreta, referida a una nave determinada, “*no se consintió que entrasen en la çibdad porque avían tocado en Portugal e en Lisbona donde mueren los que los traían*”. Desviada hacia Vélez Málaga, el cabildo municipal decide enviar a Álvaro de la Serna a por noticias, una vez transcurrida la cuarentena preceptiva para evitar el contagio, para que “*haya ynformación si han muerto alguno de los dichos esclavos o sy están sanos e non tocados de pestilençia*”, para que la ciudad “*mande lo que sea mas sano e provechoso*”.<sup>14</sup>

10. Sobre este particular ver *supra* nota 5.

11. J. SUBERBIOLA MARTÍNEZ, “Fisco, franquicias y problemas en la repoblación de Málaga (siglos XV-XVI)”, *Cuadernos de Estudios Medievales*, II-III, (1974-1975), 149-196, y J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, “Relaciones mercantiles entre Granada y Berbería en época de los Reyes Católicos”, *Baetica*, I, (1978), 293-311.

12. (A)rchivo (M)unicipal de (M)álaga, (L)ibro de (A)ctas (C)apitulares, I, fol. 106vº, 7-VI-1491. Ver apéndice documental.

13. A.M.M., L.A.C., I, fol. 115r, 25-VIII-1491. Esta referencia permite rectificar la afirmación de que la noticia más antigua de que disponemos sobre la presencia de portugueses comerciando con esclavos negros en Málaga data 1493. Cf. Mª T. LÓPEZ BELTRÁN, *El puerto de Málaga...*, 141, y J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, “Portugal y Granada: presencia lusitana en la conquista y repoblación del reino granadino (s. XV-XVI)”, *Actas de II Jornadas Luso-Espanholas da História Medieval*, Porto, (1987), 14.

14. A.M.M., L.A.C., I, fol. 233r, 31-VII-1493. Cf. así mismo Mª T. LÓPEZ BELTRÁN, *El puerto de Málaga...*, 141.

Si en unos casos los traficantes de esclavos lusos trabajaban por su cuenta, en otros aparecían asociados a mercaderes italianos.<sup>15</sup> En Málaga, sin embargo, su presencia asociada al comercio de esclavos negros resulta ocasional, pues tan sólo hemos encontrado una referencia, la del florentino Cristóbal Pantaleón, vecino de Lisboa, que en junio de 1497 vendió dos esclavas negras bozales a Pedro Ramírez, receptor de la Real Audiencia de Ciudad Real. Un año más tarde vendió otra esclava a Gonzalo de Baena, mercader vecino de Córdoba, tras lo cual no volvemos a tener noticias de él en este sentido.<sup>16</sup>

Por tanto, en lo que concierne a la ciudad de Málaga, cabe afirmar que la trata de esclavos negros se encontraba mayoritariamente en manos de tratantes portugueses, cuya presencia en la ciudad es más frecuente a partir de la primera década del siglo XVI. Así, en abril de 1504, el mercader portugués Fernand Correa, vecino de Évora, llegaba a la ciudad con la intención de vender los ciento treinta esclavos que traía, de los cuales compró el judeoconverso Rodrigo Álvarez de Madrid, vecino de Málaga, veintinueve cabezas de esclavos y esclavas negros “*con sus tachas buenas e malas de çiegos e tuertos e mancos e lisiados e dolientes e otras enfermedades que puedan tener*” por un importe total de 175.300 maravedíes. Menos de un mes después de haber sido efectuada la venta, problemas para efectuar tan alto pago llevaron a ampliar el plazo para satisfacer la deuda dos meses más de lo convenido en un primer momento, esto es, hasta finales de octubre de ese mismo año.<sup>17</sup>

En mayo, también procedente de Évora, se encontraba en la ciudad el traficante portugués Rodrigo Faraz, que vendió a un vecino de Málaga, Martín de Córdoba, cinco esclavos: una esclava que le devolvió el zapatero Pedro de Paredes y dos esclavos y dos esclavas que le devolvió Pedro Fernández de Madrid, en todos los casos por diversas tachas. Este documento cobra significación no tanto por la venta efectuada, como por la referencia indirecta que nos proporciona sobre la llegada de otra carabela cargada de esclavos, pues el mencionado Faraz decidió que el deudor, Martín de Córdoba, se quedara los 8.000 maravedíes que le debía del importe total de la venta efectuada “*en sennal e parte de pago de una caravela de esclavos negros que a de venir a esta çibdad (...) este presente anno*”.<sup>18</sup>

Unos años más tarde, en octubre de 1511, Diego Fernández y Tristán Díaz, mercaderes portugueses vecinos de Lisboa, se encontraban en la ciudad vendiendo por separado esclavos negros.<sup>19</sup> La nómina de mercaderes portugueses dedicados a la trata de esclavos se amplía con Rodrigo del Castillo, así mismo vecino de Lisboa, que en diciembre de 1516 vendía a los malagueños Francisco Contador y Luis Fernández

15. No era extraño encontrar la presencia de genoveses asociados a portugueses, formando compañías para organizar expediciones esclavistas a las factorías africanas, para después vender los esclavos en Portugal, Castilla o las Indias. En Sevilla también encontramos mercaderes florentinos –aun cuando la colonia mercantil que constituían no fue nunca numerosa– comerciando con negros bozales recién llegados de Guinea vía Portugal. Cf. A. FRANCO SILVA, *La esclavitud en Sevilla...*, 74-77.

16. A.H.P.M., leg. 1-II, fol. 427r, 8-VI-1497 y leg. 2, fol. 266vº, 21-VI-1498. Cf. así mismo M<sup>o</sup> T. LÓPEZ BELTRÁN, *El puerto de Málaga...*, p. 241.

17. A.H.P.M., leg. 8, fol. 290vº, 27-IV-1504 A.H.P.M., leg. 8, fol. 369r, 15-V-1504 y (A)rchivo (G)eneral de (S)imancas, (R)egistro (G)eneral del (S)ello, Septiembre-1504, 30-IX-1504

18. A.H.P.M., leg. 8, fol. 404r, 22-V-1504.

19. A.H.P.M., leg. 23, fol. 309r, 13-X-1511 y leg. 26, fol. 262r, 17-X-1511.

de Eslava diecinueve piezas de esclavos y esclavas negras por un importe total de 117.572 maravedíes.<sup>20</sup>

Poco tiempo después, en junio de 1519, el mercader portugués Jorge Rodríguez, igualmente vecino de Lisboa, desembarcaba en Málaga noventa y seis cabezas de negros y negras, piezas que había adquirido cuando compró una carabela de esclavos a Juan Navarro, también portugués lisboeta. Algunas de las piezas fueron compradas por el mercader judeoconverso vecindado en Málaga Fernando de Córdoba, que procedió a revenderlas inmediatamente. Sirvan como ejemplo las ventas que realizó a Jerónimo de Toledo y a Francisco de Priego, que adquieren respectivamente una esclava negra, de las que había comprado previamente al mencionado Jorge Rodríguez.<sup>21</sup>

Los intereses de Fernando de Córdoba en el tráfico de esclavos no eran nuevos, como tampoco sus vínculos con los traficantes lusos, para quienes no era un desconocido, pues había llegado a actuar en ocasiones como fiador de más de uno cuando se encontraban con problemas en el reino de Granada. Sirva como ejemplo la fianza que hizo en mayo de 1519 al ya citado Juan Navarro, que antes de llegar a Málaga había sido detenido y apresado en Almuñécar porque no había pagado los derechos de la alcabala de los esclavos que iban en la carabela que había vendido presumiblemente en dicha villa al también citado Jorge Rodríguez. La fianza permitió a ambos tratantes portugueses resolver sus problemas con los recaudadores, pues un mes después se encontraban en Málaga, según hemos visto.<sup>22</sup> Cabe añadir que los intereses de la familia Córdoba-Torres se constatan también en las ventas de esclavos negros llevadas a cabo en Antequera por el mencionado Jorge Rodríguez y por Diego de Torres, hijo de Fernando de Córdoba.<sup>23</sup>

Los tratantes portugueses que frecuentaban Málaga no eran los mismos protagonistas que para las mismas fechas han sido constatados en el mercado sevillano,<sup>24</sup> razón por la cual el eje Guinea-Portugal-Sevilla no parece que incluyese necesariamente a la ciudad de Málaga, a diferencia de lo que ocurría con otras ciudades del interior, como era el caso de Córdoba, donde el comercio de esclavos se hallaba principalmente en manos de mercaderes sevillanos y de algunos portugueses, habituales del mercado hispalense.<sup>25</sup>

En cualquier caso, es probable, aunque no dispongamos de datos que permitan afirmarlo de manera tajante, que los tratantes portugueses que actuaban en Málaga fuesen intermediarios de aquellos otros que centran sus actividades en los mercados esclavistas más importantes de la época; a este respecto, nos consta que en noviembre de 1518 Cristóbal Hernández y Alfonso Lindo se encontraban en la ciudad actuando como intermediarios de "*los armadores y señores de los esclavos negros que ahora nuevamente se trajeron a vender a Málaga*".<sup>26</sup>

20. A.H.P.M., leg. 35, fol. 451r, 9-XII-1516.

21. A.H.P.M., leg. 100, fol. 141r, 9-VI-1519, y fol. 125r, 16-VI-1519; leg. 134-I, fol. 390r, 15-VI-1519.

22. A.H.P.M., leg. 134-II, fol. 610r, 28-V-1519.

23. M. PÉREZ GALLEGO, "Aproximación al problema de la esclavitud en Antequera a finales de la Edad Media", *Hespérides, Anuario de Investigaciones*, II, (1994), 387.

24. Para una nómina de mercaderes portugueses en Sevilla cf. A. FRANCO SILVA, *La esclavitud en Sevilla...*, 371-373.

25. G. LORA SERRANO, "Notas sobre el comercio de esclavos en Córdoba a fines del siglo XV", en *Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla, (1982), 192.

26. A.H.P.M., leg. 720, 286vº, 13-XI-1518.

## 2. LA RUTA DE APROVISIONAMIENTO

Como ya fue señalado por Vicenta Cortés, los esclavos negros llegaban al puerto de Valencia vía Cádiz en unas ocasiones, en otras vía Málaga y Almería, conformándose nuestra ciudad como un mercado intermedio en el eje Guinea-Portugal-Valencia.<sup>27</sup> Efectivamente, la llegada de esclavos negros a Málaga desde los puertos de la Baja Andalucía era continua en el período que estudiamos, aunque el volumen de arribada de navíos con esclavos no era comparable, en modo alguno, al registrado en los grandes puertos esclavistas peninsulares de Lisboa, Sevilla y Valencia.

Pero estos grandes mercados no eran capaces de absorber toda la oferta que les llegaba y Málaga constituiría, con toda probabilidad, un mercado idóneo, como tantos otros de los puertos que jalonaban la costa hasta la ciudad del Turia, donde procurar vender esclavos desechados o no vendidos en otros puertos de la ruta de Poniente.<sup>28</sup> Así parece deducirse de un documento de principios del siglo XVI en el que el comprador, Rodrigo Álvarez de Madrid, se quejaba de la nula calidad del cargamento de esclavos que había desembarcado en Málaga el portugués Fernand Correa, considerados como "*desecho de negros que avían venido al Puerto de Santa María e Cáliz*".<sup>29</sup> Indudablemente, el esclavo con tachas resultaba más difícil de vender que el esclavo sano, sin que ello significara que no encontrara salida en los mercados, aunque a un precio mucho más bajo y con frecuencia mezclado en lotes que también incluían esclavos sin "*dolências cubiertas ni encubiertas*".

En este sentido, resulta significativo que el sobredicho comprador denunciara el mal estado de la mercancía que había traído Fernand Correa a la ciudad, pues nos encontramos con que si bien había comprado negros "*çiegos e tuertos e mancos e lisiados e dolientes e otras enfermedades*" consciente de sus dolencias, en la denuncia que había interpuesto al portugués, Rodrigo Álvarez de Madrid declaraba que "*el enganno era en tanta cantidad que no se podía sufrir*".<sup>30</sup>

No debía de ser infrecuente, por tanto, que el tratante o mercader pactara con el comprador un precio razonable para un lote de esclavos que incluyera algunos con "*tachas*", sin que ello supusiera un grave perjuicio para el comprador. Aunque contamos con testimonios de compraventas de lotes compuestos por un elevado número de esclavos, según hemos visto, queremos señalar que eran más frecuentes, sin embargo, los acuerdos de venta más pequeños, compuestos por dos, tres, a lo sumo cinco "*cabeças*", cuando no una sola.

27. V. CORTÉS ALONSO, "Procedencia de los esclavos negros...", 136. En un artículo posterior, Vicenta Cortés se referirá al citado eje como "la ruta de Gibraltar". *Idem*, "Algunas ideas sobre la esclavitud y su investigación", *Miscellanea Charles Verlinden*, Bruselas, (1974), 133. Por su parte, el profesor López de Coca también señaló el carácter de escala del puerto malagueño en la ruta Valencia-Lisboa. Cf. J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, "Portugal y Granada...", 13.

28. Además de Málaga, hemos constatado que en la susodicha ruta eran puertos intermedios Almuñécar y Alicante, desde donde los esclavos eran redistribuidos hacia Murcia y Lorca. Para Almuñécar, *vid supra* nota 22. Respecto a Murcia y Lorca, cf. J. HINOJOSA MONTALVO, "La esclavitud en Alicante a fines de la Edad Media", en *Actes du Colloque Franco-Espagnol. Les sociétés urbaines dans la France Meridional et la Peninsule Iberique au Moyen Age*, Pau, 1991, 373-392, y A.L. MOLINA MOLINA, "Contribución al estudio de la esclavitud en Murcia a fines de la Edad Media (1475-1516)", *Murgetana*, 53, (1978), 111-134

29. A.G.S., R.G.S., Septiembre-1504, 30-IX-1504.

30. A.H.P.M., leg. 8, fol. 290v°, 27-IV-1504 y A.G.S., R.G.S., Septiembre-1504, 30-IX-1504.

En este sentido, pensamos que los datos aportados podrían ser indicativos de que en las rutas de distribución de los esclavos negros hacia los distintos mercados peninsulares, desde África vía Portugal, Málaga era un mercado intermedio en el que encontraban salida los esclavos no vendidos en los principales centros, gracias a unos precios generalmente más bajos que los de los esclavos blancos norteafricanos, que gozaban de una mayor demanda en el mercado de la ciudad.

## APÉNDICE DOCUMENTAL

**1491, junio, 7, Málaga**

*En una carta a los reyes, el concejo de Málaga protesta porque no se han guardado las franquicias concedidas a la ciudad en la venta de esclavos negros realizada por un mercader portugués, al que se le han embargado ciertos maravedíes por este motivo.*

A.M.M., L.A.C., I, fol. 106v°.

Muy altos príncipes e muy eçelentes rey e rey (sic), sennores: ya vuestras altezas saben como al tiempo que esta çibdad por la graçia de Dios ganaron le otorgaron franqueza porque mejor se poblase e algunos reçebtores en los annos pasados tentaron en algunas cosas de la quebrantar e conosçida la voluntad que vuestras altezas tienen que esta çibdad se pueble bien, la çibdad suplicó de lo que pedían y los dichos reçebtores visto aquello que no tenían razón se dexaron de la demanda e ahora Ysçrael, veçino de Llerena, arrendador e recabdador mayor que se dize deste obispado, ynpetró una carta de los corregidores que están en concordona cuyo traslado a vuestras alteças enbiamos e la justiçia fue requerida con la dicha carta e puso embargo en çiertos maravedíes del portugués mercader que vendió aquí los esclavos que son en la dicha carta e él se quexó a esta çibdad e dijo que sy el avía partido de Portugal con estos esclavos para los aver de vender aquí que era por ser franca e porque todos los que aquí avían venido avían vendido francamente todas sus mercaderías e que a esta cabsa de la franqueza el avía vendido çiento e veynte cabeças de negros e negras a muy bajos presçios, que sy a él no le dijieran en esta çibdad que era franca, que él no los vendiera syno a preçio que el pudiera sacar el dicho de los conpradores e que pues esto redundava en provecho de los veçinos desta çibdad, que nos requería que le fiziésemos guardar la dicha franqueza e que le fiziésemos desenbargar la dicha fasienda. A vuestra real magestad suplicamos dar carta para los dichos arrendadores que son o serán, que no demanden derechos a los que a esta çibdad vinieren a descargar las dichas mercaderías asy por mar como por tierra e por ella manden a su justiçia que mande desenbargar a este portugués la dicha fazienda, porque sy esta franqueça no se guarda no verná a este puerto por esclavos, que son más nesçesarios que otra cosa porque no se hallan honbres asoldados para las lavores de sus casas e labranças a cabsa de las armadas e guarniçiones pesqueras, ny verná madera ny otras mercaderías de que esta çibdad tiene mucha nesçesidad e mucho se aprovecha en tal manera que donde se esperava poblar bien quremos que se despoblará mucha parte della; muy omilldemente soplicamos a vuestras altezas que en esto manden proveer y Nuestro Sennor las vidas e real estado de Vuestras Alteças acreçiende con mayores reynos e sennorios. De Málaga a siete de junio de noventa e un annos. Garçi Ferrandes Manrique, Diego Fajardo, Pedro de Vitoria, Fernando de Çuaço, Diego Romero, Diego de San Estevan, Alonso de Peralta, Alonso Cherino, Juan Garrote, escrivano del rey e del consejo.