

## NAVEGACIÓN OCEÁNICA Y EXPANSIÓN COMERCIAL

E. AZNAR VALLEJO  
Universidad de La Laguna

Nuestra ponencia pretende mostrar la importancia económica y las repercusiones sociales y políticas del comercio castellano en el Atlántico Sur durante la Baja Edad Media. Aspira, igualmente, a señalar su influjo en procesos posteriores, de difícil comprensión sin la referencia a los precedentes medievales.

El marco temporal de la misma es el siglo XV, entendido en forma amplia. Por ello, sus límites cronológicos son: las expediciones vasco-andaluzas del último cuarto del siglo XIV, primeras netamente castellanas en este ámbito, y 1503, año de creación de la Casa de Contratación, que inaugura un nuevo período. Su marco geográfico abarca Andalucía Bética, Berbería de Poniente, Guinea y los Archipiélagos Atlánticos. La primera constituye el centro canalizador de las exportaciones e importaciones del Reino y se define como un complejo financiero, comercial y portuario, englobado en un único ámbito fiscal. Las otras configuran las zonas «de proyección», definidas, en relación con otras zonas, como «pioneras», fruto de unas relaciones menos estables y con otros términos de cambio.

El estudio está planteado desde la perspectiva general de la expansión castellana y completa anteriores estudios sobre la materia. Desde esta perspectiva, conviene recordar que la expansión europea bajomedieval se inserta en una serie de procesos generales (traslación de la actividad económica del Mediterráneo al Atlántico, desarrollo del «capitalismo comercial», reforzamiento de la idea de Estado ...) que convierten a Portugal y Castilla en adalides de dicho fenómeno, suplantando a organizaciones políticas menos evolucionadas e incorporando tradiciones del ultramar de Levante. Sin embargo, cada reino plantea su propia estrategia. Portugal, agotadas sus posibilidades de expansión peninsular y más alejado de las tierras africanas, se ve avocado a una destacada –aunque costosa– expansión continental. Castilla, con la reserva de la taifa granadina y dominando las rutas a Canarias, elige una vía menos brillante pero bastante rentable y más segura. A partir de entonces, la estratégica posición de las bases castellanas permite a ésta participar en todas las navegaciones atlánticas, aunque razones de tipo político, primero (guerra de sucesión en Castilla), y de conveniencia, después (conquista del reino de Granada y de las Indias), le hacen adecuar sus objetivos políticos, sin renunciar por ello a sus actividades en la zona.

### 1.- LEGISLACIÓN.

La personalidad comercial de la zona, fruto de su carácter pionero y de su situación fronteriza frente a infieles y rivales políticos, obliga a dotarla de una legislación normativa y fiscal propia o adaptada a sus peculiaridades. Los

promotores de la misma son esencialmente los monarcas, aunque también participan en ella poderes señoriales y, en algún caso, municipales.

La acción de la *monarquía* se mueve en dos direcciones: asegurar el mercado nacional mediante una política mercantilista —establecimiento de «productos vedados», regulación de «sacas», libre tránsito de productos dentro del Reino...—; y potenciar su papel directivo en el Reino a través de la política fiscal y la reserva de derechos en concepto de regalía.

El primer instrumento de la acción real es el Almirantazgo. La función de éste era triple: ejercer la jurisdicción marítima, dirigir la guerra naval y garantizar la guarda de las cosas vedadas. Aquí nos interesan los dos últimos aspectos, ya que son los más directamente relacionados con las actividades de la zona.

En el aspecto comercial que ahora nos ocupa, la función inspectora del Almirantazgo generaba una serie de gravámenes: los llamados derechos de almirantazgo, que conocemos en sus aranceles de finales del siglo XV, 1506 y 1512, y en las informaciones de 1456 y 1483<sup>1</sup>. Se trataba de una refundición de los antiguos derechos de despacho, anclaje y propiamente de almirantazgo, que se fundamentaban en la utilización de los puertos y en el control de la carga y descarga. Este último concepto permitió una generalización de los albales del almirantazgo, tanto para productos vedados como no vedados, con la consiguiente queja de los almojarifes, que pretendían poder «catar» los barcos para evitar los fraudes contra sus intereses<sup>2</sup>. A pesar del apoyo real al cumplimiento del cuaderno del almojarifazgo<sup>3</sup>, la solución al conflicto será la incorporación de los guardas de los almojarifes dentro de la organización del Almirantazgo.

Tales derechos se cobraban para todos los destinos y orígenes, aunque tenían personalidad propia en algunos aspectos de nuestro estudio<sup>4</sup>. En primer lugar, la distinción pecuniaria entre los barcos del arzobispado de Sevilla y los restantes. A continuación, la distinción a la hora de la saca del pan entre los lugares del Arzobispado, otras zonas deficitarias del Reino —incluida Canarias—, y los países extranjeros. También hay que anotar la extensión de los derechos de almirantazgo a los barcos que cargaban en Cádiz con destino a Berbería; y la singularidad de ciertos productos de la zona, como los sábalos importados de Azamor o la reexportación de esclavos para fuera del Reino.

Dado su origen, estos derechos podían ser suspendidos a voluntad real, como medio de alentar las empresas monárquicas. Así se hizo, por ejemplo,

---

1. F. PÉREZ EMBID: «El Almirantazgo de Castilla, hasta las capitulaciones de Santa Fe», *Anuario de Estudios Atlánticos*, I, (1944), pág. 80: Referencia a las informaciones de 1456 y 1483.

A(rchivo) G(eneral) de S(imancas)- Cámara de Castilla (Diversos), leg. 6 (Arancel de 1506). A(rchivo) G(eneral) de I(ndias)-Patronato Real, leg. 295, núm. 123: Arancel de 1512.

2. A.G.S.-Cámara de Castilla (Diversos), leg.3-2, núm. 60: Queja, año 1445.

3. R. CARANDE y J. M. CARRIAZO: *Tumbo de los Reyes Católicos del Concejo de Sevilla*. Sevilla, 1929-1971. II, 347: para que se guarde la ley del Cuaderno y el Almirante no dé albales (1484); III, 235: para que el Almirante deje a los arrendadores catar los barcos (1488).

4. Vid. nota 1.

durante la conquista de Gran Canaria<sup>5</sup>. Como otros, estos gravámenes reales hubieron de enfrentarse a la oposición señorial, especialmente del marqués de Cádiz y el duque de Medina, quienes se negaban a pagar por el pan que sacaban de Andalucía<sup>6</sup>.

La política de productos vedados se veía atenuada por el *sistema de sacas*. Este era utilizado por la corona para cumplir compromisos exteriores, caso de las autorizaciones para enviar pan y mantenimientos a las plazas portuguesas del norte de África<sup>7</sup>, y para posibilitar importaciones, caso de las licencias para enviar plata a la Casa del Caballero y dinero a Portugal, para obtener pan y pescado respectivamente<sup>8</sup>. Otra modalidad de la concesión de sacas era la suspensión de normas locales que impedían el libre tránsito de productos dentro del Reino, a pesar de que estuviese garantizado por leyes de Cortes. Tales sacas se encaminaban a asegurar objetivos regios, como el abastecimiento de zonas deficitarias y necesidades militares. Conocemos autorizaciones para las diversas campañas de conquista de las islas Canarias, comenzando por las de Bethencourt<sup>9</sup>; para la defensa de dichas islas durante la guerra con Portugal<sup>10</sup>; y para diversos puertos andaluces, además de para todas las flotas reales<sup>11</sup>.

La eficacia de esta política se veía mermada por las numerosas mercedes reales, tanto a sus súbditos como a extranjeros, y por la importancia del tráfico ilegal. La razón de éste era estructural, ya que el comercio de Berbería descansaba sobre los productos vedados: cereales, moneda y metales, armas y caballos. Así queda de manifiesto en las licencias ocasionales de la monarquía, que autorizan lo que habitualmente persiguen, y en la actitud permisiva de los representantes regios. En 1460, por ejemplo, tanto los almojarifes como el lugarteniente del Almirante se quejan de una comisión real contra las personas que llevaron mantenimientos y otras cosas a Berbería, por ser «deservicio del rey y gran daño y menoscabo en las dichas cosas y rentas»<sup>12</sup>. Hay que considerar, además, que los productos se dirigían hacia donde más valían, normalmente el extranjero. Es paradigmático el caso de la saca del tercio del cereal de Tenerife y La Palma,

5. E. AZNAR VALLEJO: *Documentos Canarios en el Registro General del Sello (1476-1517)*. La Laguna, 1981. Nº 49 y 52 (1480).

6. A.G.S.-Registro General del Sello, 25 Octubre 1483.

7. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ: *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*. Valladolid, 1958-63. II, 440 y 441; III, 500.

8. R. CARANDE y J. M. CARRIAZO: *Tumbo...* III, 180 y 320: Pan en la Casa del Caballero; III, 326: Pescado de Portugal.

9. B(iblioteca) A(cademia) de la H(istoria)-Colección Salazar y Castro, M-11, fols. 108-129 (Cf. A. CIORANESCU: «Dos documentos de Juan de Bethencourt» *Homenaje...Serra Rafols*. La Laguna, 1970. Apéndice 1).

10. E. AZNAR VALLEJO: *Documentos Canarios...*Nº 1 y ss.

11. R. CARANDE y J.M. CARRIAZO: *Tumbo...* I, 70, 174, 183, 184, 323; II, 346: Saca para Palos y para la flota de Portugal.

12. I. MONTES ROMERO-CAMACHO: «Algunos datos sobre las relaciones de Castilla con el Norte de África: Sevilla y Berbería durante el reinado de Enrique IV (1454-1474)». *Estudios de Historia y Arqueología medievales*. V y VI (1985-86).

que no se encaminaba hacia la deficitaria Gran Canaria, sino hacia Portugal y Berbería<sup>13</sup>. A todo ello hay que sumar la dificultad para controlar zonas tan amplias y de tráfico tan denso. Piénsese, por ejemplo, que los vecinos de Palos aprovechaban las pesquerías del Cabo de Aguer para llevar armas y jaeces, obteniendo a cambio oro, esclavos y cera<sup>14</sup>.

En el *plano aduanero*, el marco de estos intercambios era el almojarifazgo mayor de Sevilla, tanto porque englobaba a la totalidad de los puertos peninsulares, como porque servía de modelo para otros regímenes fiscales, caso de los almojarifazgos de Canarias y los señoriales andaluces, que pretendían usurpar esta renta. La pugna entre monarcas y señores por este motivo es antigua, fechándose en 1445 la reclamación de Juan II contra tal estado de cosas<sup>15</sup>. El conflicto duró largo tiempo y sólo entrado el siglo XVI la monarquía consiguió que tales derechos quedasen definitivamente dentro de su patrimonio, debiendo hacerse la carga y descarga con licencia de los almojarifes, con la excepción de Sanlúcar de Barrameda<sup>16</sup>. La relación de los «puertos nuevos» sobre los que existió litigio –Cádiz, Gibraltar, Sanlúcar, Puerto de Santa María, Palos, Moguer, Huelva, Vejer, Rota, Chipiona, Ayamonte y la Redondela– evidencia la magnitud del problema<sup>17</sup>. Sin embargo, la monarquía hubo de hacer algunas concesiones, como la percepción en Cádiz de un 1% suplementario en favor de sus señores<sup>18</sup> o la no aplicación en el Puerto de Santa María del arancel de 1491<sup>19</sup>.

Los productos procedentes de Berbería estaban plenamente integrados en el ámbito del almojarifazgo mayor, por lo que estaban libre del diezmo y medio diezmo de lo morisco, así como de los derechos de egea y miaja, que regulaban los intercambios con el Reino de Granada<sup>20</sup>. Sin embargo, su tipo impositivo era del 10%, frente al 5% de las mercancías procedentes de otros lugares del reino y de las naciones con trato de país más favorecido. La aplicación de este régimen general y la tendencia hacia el sistema de puerto único implicó el acuerdo entre los almojarifes de Sevilla y Cádiz en 1488<sup>21</sup>. En él se acordó que los almojarifes de Sevilla concederían gratuitamente licencias para remitir mercancías desde los

13. E. AZNAR VALLEJO: *La integración de las Islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526)*. La Laguna, 1983. Pág. 253.

14. A.G.S.-Estado (Castilla), leg. 1, 2º, nº 75.

15. A.G.S.-Cámara de Castilla (Diversos), leg. 3-2, nº 60.

16. R. CARANDE y J. M. CARRIAZO: *Tumbo...* I, 383: Carga y descarga con licencia de los almojarifes, salvo Sanlúcar (1479). A.G.S.-Registro General del Sello, 17 Julio 1487: Reclamación de los almojarifes sobre mercancías descargadas en Sanlúcar.

17. A.G.S.-Registro General, 30 Abril 1491: Orden al licenciado Coalla para que informe sobre dichos puertos y sus almojarifazgos.

18. A.G.S.-Registro General del Sello, 8 Mayo 1478: Confirmación a petición de D. Rodrigo Ponce de León; 20 Febrero 1493: Hacimiento de las rentas de Cádiz, excepto la imposición de carga y descarga de los forasteros que llevaba el duque de Cádiz, ya difunto, que no se cobrará más por ser imposición nueva.

19. A.G.S.-Registro General del Sello, 1 Octubre 1492: Merced a D. Luis de la Cerda, mientras viviere.

20. R. CARANDE y J. M. CARRIAZO: *Tumbo...* I, 317 y 318 (1478).

21. A(rchivo) H(istórico) N(acional)-Osuna, leg. 136, 1/44.

puertos vedados a Cádiz, donde sus almojarifes llevarían los derechos de su remisión a Berbería. Además, los almojarifes de Sevilla nombrarían una persona para expedir en Cádiz las licencias a Berbería, llevando únicamente seis maravedís por cédula. La famosa real cédula de 1493, ordenando cargar en Cádiz para Berbería, vino a consagrar este uso, guardado tradicionalmente y defendido por los almojarifes<sup>22</sup>. Creemos que los puertos vedados eran los de la costa, no así el de Sevilla, donde no existían problemas de gastos a la hora de conseguir las licencias, ni de falta de control por parte de los almojarifes. La mejor prueba de ello es, aparte de la sintomática falta de referencia al mismo, la continuación de embarques por este puerto, reflejado en su documentación notarial. Tampoco quedaban incluidos los puertos de otros ámbitos aduaneros, caso de los canarios.

Es difícil precisar la participación del comercio de Berbería en el almojarifazgo mayor, a pesar de la existencia de un partido titulado «renta de Berbería». Ello es debido a que desconocemos la naturaleza exacta de ésta, ignorando por tanto qué porcentaje cubría la misma y cuál iba a otros partidos, tales como las «rentas menudas», o a otros epígrafes del almojarifazgo propiamente dicho. La opinión de los almojarifes sobre la misma es altamente positiva, pues en 1460 afirman «que el trato de Berbería es una de las principales cosas y rentas del dicho almojarifazgo»<sup>23</sup>, y en 1482 manifiestan que el comercio «abajo de Ceuta y Tánger hacia Poniente es uno de los principales ramos del almojarifazgo»<sup>24</sup>. En la primera de dichas fechas, cuando la renta de Berbería valió 300.571 mrs. y el total del almojarifazgo 4.938.676 mrs., los almojarifes estimaron que el trato de Berbería rendía al rey «un cuento e más», de los siete cuentos que valía el almojarifazgo. Las cifras de las rentas no son tan optimistas, aunque representan porcentajes importantes: en el período 1428-1433 el 14,36%; en 1439-1443 el 7,9%; en 1450-1454 el 8,09%; en 1455 el 6,74%; en 1456-1460 el 6,08%; y en 1461-1466 el 6,98%<sup>25</sup>. Para los Archipiélagos es imposible hacer estimaciones, aunque, en función de los datos sobre los destinos, serían elevados –sobre todo en la segunda mitad del siglo– y añadirían interés económico a la zona<sup>26</sup>.

En Canarias, el sistema fiscal de las islas de realengo se basaba en un almojarifazgo inspirado en el sevillano, aunque con tipos más bajos<sup>27</sup>. La primera en

22. A. RUMEU DE ARMAS: *España en el África Atlántica*. Madrid, 1957. II, doc. 13.

23. Vid. nota 12.

24. R. CARANDE y J. M. CARRIAZO: *Tumbo...* II, 179.

25. M. A. LADERO QUESADA: «Almojarifazgo sevillano y comercio exterior de Andalucía en el siglo XV». *Anuario de Historia Económica y Social*. (1969).

26. En las cifras del comercio exterior andaluz en el período 1474-1515, Canarias ocupa el primer lugar y el Atlántico Medio supone más del 30% (Vid. E. OTTE: «El comercio exterior andaluz a fines de la Edad Media». *II Coloquio de Historia Medieval Andaluza*. Sevilla, 1982).

En cuanto al reparto de los destinos atlánticos, hay que destacar la importancia de los archipiélagos, que representan un porcentaje superior al 60% (Vid. E. AZNAR VALLEJO: «La experiencia marítima: las rutas y los hombres del mar». *Andalucía en 1492. Razones de un protagonismo*. Sevilla, (en prensa)).

27. Los detalles en E. AZNAR VALLEJO: *La integración...* Págs. 121-127.

obtenerlo fue Gran Canaria, que en 1487 obtuvo exención por veinte años de alcabalas, monedas y otros pechos, a cambio de pagar un almojarifazgo del 3% y la moneda forera. Dicha franquicia fue ampliada a perpetuidad en 1507, coincidiendo con la elevación del almojarifazgo al 5%. La Palma y Tenerife disfrutaron de franquicia total durante 25 años, debiendo pagar desde 1522 un almojarifazgo del 5%. Tanto el arancel como las formas de aforamiento y pago eran los de Sevilla, siendo frecuente que el partido de Canaria estuviese en las mismas manos que el del arzobispado de Sevilla. El resultado final era un régimen fiscal muy benigno y menos oneroso que el de las islas de señorío, lo que constituyó uno de los principales acicates para el triunfo de la colonización y el trasvase de población entre ambas zonas<sup>28</sup>.

La navegación castellana en el Atlántico Medio permitió a la monarquía nuevos ingresos, en calidad de *regalías*. Eran éstos: la orchilla de África y Canarias, y las conchas del Archipiélago.

La orchilla de Gran Canaria, Tenerife y La Palma nunca produjo ingresos a la Hacienda Real, ya que fue cedida a particulares<sup>29</sup>. El primer beneficiario fue el obispo D. Juan de Frías, a quien le fue asignada mientras durase la conquista de dichas islas. Poco debió durar esta cesión, pues ya en 1480 se cita al segundo beneficiario, el comendador mayor de León, D. Gutierre de Cárdenas. A su muerte en 1503, la renta volvió al patrimonio real, excepción hecha de 600.000 mrs. situados en la misma. Esto equivalía a decir la totalidad, puesto que sólo sobrepasó dicha cantidad en el período 1513-1522. El arrendamiento de 1503 fue efectuado por los oficiales de la Casa de Contratación, quienes debían realizar también el de África.

La reclamación de la orchilla africana se efectúa en 1497, año del primer arrendamiento<sup>30</sup>. Este se hizo en favor de Diego de Castro, vecino de Burgos, lo que contrasta con el monopolio genovés en Canarias. El arrendador siguió pleito con Pedro García de Carrión, también burgalés, quien pretendió hacer puja del cuarto en la renta. En el proceso, el primero afirmó que tenía la renta por merced, por ser quien dio noticia de tal orchilla y haberla tomado a la aventura, pues dichas partes no estaban sujetas a jurisdicción. El segundo argumentó que estaba dispuesto a dar fianzas de un cuento de maravedís y que Castro no había traído orchilla en los tres primeros años de arrendamiento, a pesar de lo cual la sentencia favoreció a éste. El contrato disponía que los pagos se harían a los tres meses de pesada la orchilla en Cádiz o Sanlúcar, «al uso de las islas de Canaria». Desconocemos dónde debían efectuarse dichos pagos, aunque muy

28. Los detalles en E. AZNAR VALLEJO: *La colonización...*

29. Los detalles en E. AZNAR VALLEJO: *La integración...* Pág. 125. Añadir, A.G.S.-Escribanía Mayor de Rentas, leg. 685: Arrendamiento de la orchilla de Canarias, realizada por los oficiales de la Casa de Contratación, de acuerdo con el asiento entre D. Gutierre de Cárdenas, titular del situado, y Francisco de Riberol (1503).

30. A.G.S.-Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 2, nº 41.

B.A.H<sup>º</sup>-Colección Juan Bautista Muñoz, Tomo II, nº 1641-15, pág. 145.

probablemente sería en las ferias de Medina, donde se pagaba la de Canarias. En ambos casos, al tratarse de un patrimonio real, estaban exentas de almojarifazgo y alcabala en el primer puerto.

Teóricamente su ámbito de extracción era el de la zona de soberanía castellana, pero conocemos una reclamación portuguesa contra Alonso de Lugo por aprovechar la orchilla de más allá del Cabo Bojador<sup>31</sup>; y en la transmisión de la merced hecha a los licenciados Zapata y Vargas se habla de la zona comprendida entre el Cabo de Meça, Mar Pequeña y Río de Oro<sup>32</sup>. Este hecho resulta particularmente sorprendente, si consideramos que se celebró en 1515, fecha muy posterior al tratado de Sintra.

Como vemos, la renta terminó convirtiéndose en merced. Seguramente, sus ingresos eran menores a los de Canarias, pues sus precios lo eran. En los arrendamientos de 1500 el precio fijado para la de Canaria era de 650 mrs. el quintal, mientras que la de África era valorada a 450 mrs<sup>33</sup>. Y en 1505, el monarca ordenó a los oficiales de la Casa de Contratación vender esta última a florín el quintal, pues no había quien diese más<sup>34</sup>.

La recogida de conchas de las islas de realengo fue atribuida al fisco en dos tiempos<sup>35</sup>. En junio de 1497, se estableció un monopolio de compra a favor de las personas designadas por la corona; y en enero de 1498, se reservó tal actividad a los pescadores autorizados por el factor real. El interés de la monarquía por este producto radicaba en los acuerdos entre Castilla y Portugal para su rescate por oro en San Jorge de la Mina. Este régimen se guardó hasta septiembre de 1511, momento en el que el rey cedió a su secretario Lope Conchillos el quinto que se pagaba por las conchas o la cantidad que se fijase por las licencias para pescarlas.

Ya antes de su conversión en regalía, la recogida de conchas interesó a los monarcas. Durante la expedición de 1478 a Guinea, ordenaron a los señores de las Islas que permitiesen a los factores reales recoger conchas, sin llevarles derechos, y les vendiesen prioritariamente las que estuviesen recogidas<sup>36</sup>. Además, prohibieron a quienes iban a la Mina vender conchas hasta tanto no se comercializasen las suyas. Desconocemos el porqué de una reclamación tan tardía, cuando al menos desde 1480 existía comercio de conchas con el monarca portugués<sup>37</sup>.

De forma paralela a la obtención de regalías, la monarquía pretendió la *reserva de una parte del comercio* de la zona. En este proyecto hay que distinguir dos momentos: el correspondiente a la guerra luso-castellana y el posterior a la misma.

Durante el primero, reclamó la conquista de «África y Guinea» y la regulación de todas las actividades que en ellas se realizasen. Su acción se dirigió fundamentalmente hacia la segunda zona, a causa del daño que podría originar en los intereses

31. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ: *Documentos...Portugal...* III, 500 (1491).

32. A.G.S.-Registro General del Sello, 15 Junio 1515: Transmisión a favor de Francisco Zapata.

33. Vid. notas 29 y 30.

34. B.A.H<sup>o</sup>.-Colección Salazar y Castro, A/117.

35. Los detalles en E. AZNAR VALLEJO: *La integración...* Pág. 126.

36. E. AZNAR VALLEJO: *Documentos canarios...* N<sup>o</sup> 27.

37. *Gavetas da Torre do Tombo*. Lisboa, 1960 y ss. Tomo V, n<sup>o</sup> 3566 XV, 17-42.

económicos lusitanos. En ésta, la actuación propiamente comercial tiene tres vertientes: sometimiento del tráfico a un régimen de licencias; percepción de un quinto sobre los rescates –distinto del pagado por las presas–; y realización de operaciones mercantiles exclusivas. El otorgamiento de licencias correspondía a los receptores de la corona para dicho tráfico, primero oficiales regios y luego mercaderes<sup>38</sup>, aunque en el Registro del Sello existen numerosas mercedes reales de tales licencias<sup>39</sup>. La exención de los derechos de licencia podía ir acompañada de la condonación del quinto<sup>40</sup>. Concluida la contienda, los monarcas prohibieron tales operaciones y ordenaron el pago de derechos al rey de Portugal, incluidos los de las naves en viaje en el momento de firmarse las paces<sup>41</sup>. La aplicación de esta norma no resultó fácil, debiendo prohibir los reyes las represalias contra los portugueses por esta causa<sup>42</sup>. Ignoramos el valor de tales ingresos, aunque debieron ser muy elevados. A este respecto, baste considerar que el quinto de una carabela de Portugal capturada en Lanzarote fueron 800 pesos de oro<sup>43</sup>.

Las operaciones mercantiles de la corona estaban confiadas a factores, que aparecen claramente diferenciados del mando militar de las flotas, caso de Bonaguisa y Granel respecto de Boscán en la expedición de 1478<sup>44</sup>. Ya hemos mencionado la comercialización de conchas. No debió ser éste el único producto concernido, ya que en el poder al tesorero González de Guadalajara se indica que los permisos son «para esclavos y dientes de elefantes y no para otra cosa», lo que prueba que determinados rescates estaban reservados al fisco regio<sup>45</sup>.

En la zona norte, nuestra información se reduce a dos poderes para la concesión de licencias. El primero, de 1475, es a favor del comendador Chacón y su ámbito es el comprendido entre Salé y el Cabo Aguilo, con especial mención a los puertos de Azamor, Safi, Cabo de Aguer y Meça<sup>46</sup>. El segundo fue otorgado dos años después a Francisco de Suera, vecino del Puerto de Santa María, y carece de datos precisos<sup>47</sup>. Este sistema de licencias también debió concluir con el Tratado de Alcaçovas.

38. A.G.S.-Registro General del Sello, 19 Agosto 1475, fols. 586 y 587: Nombramiento de Rodríguez Lillo y Coronado como receptores y poder para otorgar licencias; 3 Febrero 1480: Álvaro de Medina y Alfonso Tamayo.

39. A.G.S.-Registro General del Sello, 20 Febrero 1477: Autorización a 2 carabelas para llevar mercancías, con tal que no sean trigo ni armas; y para traer esclavos, oro y malagueta. Pagarán quinto, pero no licencia; y llevarán albalá de los receptores.

40. A.G.S.-Registro General del Sello, 24 Enero 1478: Licencia al conde de Benavente para enviar una carabela a la Mina, sin pagar quinto.

41. A.G.S.-Registro General del Sello, 18 Diciembre 1479; 3 Febrero 1480; 26 Marzo 1480 y ss.

42. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ: *Documento...Portugal...* II, 231 y 242: Prohibición de armar naves para tomar represalias de las presas hechas en quienes fueron a Guinea sin licencia del rey portugués (12-V-1480 y 20-VI-1480).

43. E. AZNAR VALLEJO: *Documentos canarios...* Nº 28.

44. A.G.S.-Registro General del Sello, 6 Febrero 1478.

45. A.G.S.-Registro General del Sello, 29 Noviembre 1478.

46. A.G.S.-Registro General del Sello, 9 Noviembre 1475.

47. A.G.S.-Registro General del Sello, 5 Noviembre 1477.



Acabada la guerra, los monarcas se reservaron el control comercial sobre la zona de soberanía castellana. El primer y principal foco de acción fue Santa Cruz de la Mar Pequeña, donde los reyes ordenaron construir una torre, en el emplazamiento elegido por doña Inés Peraza<sup>48</sup>. En el tráfico comercial de esta factoría podemos distinguir dos tipos de operaciones: las realizadas por representantes de la corona, y las emprendidas por particulares. En las primeras, las transacciones eran efectuadas con capital proveniente de las rentas reales y los beneficios eran aplicados totalmente al erario público. En cuanto a las expediciones particulares, las que conocemos se realizaron bajo licencia de los factores reales y correspondían a los monarcas la mitad de los beneficios netos, una vez descontados el valor de la mercancía y los gastos de comercialización. Los representantes reales en este tráfico eran los gobernadores de Gran Canaria, que inicialmente actuaron de forma independiente, pasando luego a depender de la Casa de Contratación.

Conocemos los resultados económicos de este tráfico para el período 1496-97 y 1498-99. En el primero se obtuvieron 80.695 mrs., debiendo considerarse que la torre se construyó durante el primer año<sup>49</sup>. En el segundo bienio los beneficios fueron de 751.931 mrs., cantidad importante si la comparamos con las rentas reales de Canarias durante ese período (676.692 mrs.) y con el precio de su edificación (817.272 mrs.)<sup>50</sup>. Buena prueba del alto valor económico de estas transacciones son el rescate, en 1500, de 400 fanegas de trigo por 25 esclavos y 200 pesos de oro<sup>51</sup>; y que, en 1498, dieciocho fanegas de cebada produjesen al monarca, descontado el principal, los gastos y la mitad correspondiente a los propietarios, 1.259 mrs. de Canaria, cuando el precio de la fanega era ese año de 62 mrs<sup>52</sup>.

La monarquía prohibió la saca de trigo y cebada de Canarias, salvo para dichos rescates; y ordenó a las justicias insulares, tanto de realengo como de señorío, la venta del pan que le fuese requerido para dichos rescates<sup>53</sup>.

Al compás de la creciente intervención en la zona, cuyos principales hitos son: el vasallaje de los capitanes del Reino de Bu-Tata (1499); y la capitulación, con Alonso de Lugo, para completar el dominio militar de la misma (1499); se proyectó la ampliación del comercio monárquico<sup>54</sup>. Para ello, se sometió el comercio de la región a un régimen de licencias, que se instaura en febrero de 1498, se anula

---

48. Salvo indicación expresa, los detalles de este apartado en E. AZNAR VALLEJO: *La integración...* Pág. 128.

49. A.G.S.-Contaduría Mayor de Cuentas (1ª época), leg. 45/16.

A. RUMEU DE ARMAS: *España en el África Atlántica*. Madrid, 1957. II, docs. XXVI y XXVII.

50. A.G.S.-Contaduría Mayor de Cuentas (1ª época), leg. 42.

51. A.G.S.-Escribanía Mayor de Rentas, leg. 50 (Moderno).

52. A.G.S.-Contaduría Mayor de Cuentas (1ª época), leg. 97 (Cf. A. RUMEU DE ARMAS: *España en el África Atlántica...* II, doc. XXVII).

53. E. AZNAR VALLEJO: *Documentos canarios...* N° 457 (22-VI-1499).

54. Salvo indicación expresa, los detalles de este apartado en E. AZNAR VALLEJO: «Estado y colonización en la Baja Edad Media. El caso de Castilla». *En la España Medieval*. 11 (1988). Págs. 16-18.

en agosto del año siguiente y se renueva definitivamente en mayo de 1501<sup>55</sup>. El instrumento de esta política fue el gobernador Antonio de Torres, convertido en «veedor de Berbería», a pesar de la oposición de Alonso de Lugo. Los puntos elegidos para la ampliación fueron Tagaos, donde ya había intervenido Gonzalo de Burgos en tiempos del gobernador Sánchez de Valenzuela, el Cabo de Aguer y, seguramente, San Bartolomé y San Miguel de Saca, donde también se proyectaron torres. El final del proyecto fue la pretensión de incluir estos tráficos en la Casa de Contratación, tal como atestiguan el Memorial de 1502 y las Ordenanzas de 1503<sup>56</sup>. Este plan comportaba el nombramiento de factores, que recibirían y remitirían las mercancías a la citada Casa, bajo dos posibilidades: trato similar al de Indias o arrendamiento del mismo. El proyecto terminó fracasando, por lo que el comercio quedó circunscrito de nuevo a Santa Cruz de la Mar Pequeña, aunque creemos que no sometido al régimen de licencias. El último dato que poseemos sobre el mismo es de 1514, cuando se autorizó a los vecinos de Gran Canaria a rescatar mercancías en la citada torre, pagando los derechos de la merced otorgada por su colaboración en la construcción de la misma.

El proyecto de Casa de Contratación también incluía a Canarias, pues se ordenaba a los oficiales de la Casa «que con mucha astucia y diligencia averigüen las cosas que hay de provecho, azúcares y otras cosas, y qué derechos se pueden poner para que las rentas reales sean acrecentadas sin mucho daño de la población, y que procedan en todo como se ha ordenado para las Indias»<sup>57</sup>. Tampoco aquí tuvo viabilidad el proyecto, volviéndose al régimen tradicional.

Hemos visto cómo la regulación de estos tráficos era usurpada en ocasiones por los *poderes señoriales*. Hay que añadir que en algunas zonas tal regulación correspondía a esos mismos poderes por delegación real. Es el caso de Canarias, donde sus titulares regularon el sistema impositivo y la normativa mercantil, reservándose ciertas rentas<sup>58</sup>. Mientras que el señorío francés basó sus ingresos en una renta de tipo territorial, el señorío castellano lo hizo en un gravamen sobre los productos dedicados a la exportación, aunque sin variar la proporción del mismo: el quinto. A tales ingresos hay que sumar los de carácter patrimonial y la conversión en monopolio de la recogida de ciertos productos, como las conchas y la orchilla. Este régimen fiscal fue evolucionando a lo largo del siglo XV, para representar al final de la centuria el 3% sobre entradas, el 6% sobre salidas, y el quinto sobre queso, lana, ganado, cera y cuero, más derechos patrimoniales, monopolios e imposiciones arbitrarias. Tal relación muestra la aparición de derechos de entrada

---

55. A.G.S.-Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 2, nº 39.  
A.G.S.-Registro General del Sello, 5 Mayo 1501.

56. E. SCHAFER: «Nuevas noticias sobre la fundación e instalación definitiva de la Casa de Contratación de Sevilla». *Investigación y Progreso*. (1934): Memorial. A(rchivo) G(eneral) de I(ndias)-G(obierno) I(ndiferente General), leg. 418, nº 1, fols. 84-88: Instrucciones (20-I-1503). A.G.S.-Cámara de Castilla (Diversos), leg. 43, nº 46: Respuesta de Matienzo y Pinelo (18-III-1503).

57. A.G.I.-Gobierno (Indiferente General), leg. 418, nº 1, fols. 84-88.

58. Los detalles en E. AZNAR VALLEJO: *La colonización...* Págs. 202-203.

y el aumento de los de salida, puesto que junto al quinto sobre productos tradicionales aparece un 6% para otros, que consideramos nuevos. Además, los señores dictaron diversas medidas relativas a la franqueza de los mercaderes, la suspensión de quintos entre las islas, la regulación del pago de este derecho, etc.

## 2.- TRANSPORTES.

Al tratarse de un ámbito marítimo, el estudio de los medios de transporte ha de centrarse en aquellos que le son propios. Dicho estudio choca con la inexistencia de monografías actuales y con la confusión terminológica, provocada por la existencia de homófonos («barca», «barcha») y de nombres que cambian de significado a lo largo del tiempo («carraca»). La superación de dichos problemas pasa por el análisis de las embarcaciones en función de sus realidades: capacidad de carga, tripulación..., en cada tiempo y lugar.

En nuestro estudio, caben distinguir tres sectores diferentes: cabotaje interior y costero; defensa del litoral próximo; y navegación y pesquerías lejanas. En el primero, existe un tipo fundamental de navío: el barco<sup>59</sup>. Arma vela y remos, siendo su capacidad de carga estimable, al aprovechar buena parte del vaso. Su falta de superestructura lo circunscribe a zonas litorales e interiores, aunque ocasionalmente lo podemos encontrar en navegaciones lejanas, como Andalucía-Gran Canaria o Gran Canaria-Mar Pequeña.

En la defensa militar del litoral, la protagonista tradicional había sido la galera<sup>60</sup>. Durante el siglo XV conoce una crisis, reflejada en el declive de las atarazanas sevillanas. Sus razones las expone el memorial sobre «la guerra del moro» al hacer la alabanza de la carabela, que supera todas sus virtudes: es más ligera por su velamen, más fuerte por su artillería y sus barcas le permiten embarcar y desembarcar, además de poder remolcarla. La utilización de embarcaciones de este tipo en aguas lejanas resultaba aún más problemático, ya que, como recuerda Le Canarien, viajaban siempre costeanado. Por ello, la única mención efectiva a las mismas corresponde a una fusta, presente en Canarias durante el enfrentamiento luso-castellano en tiempos de Juan II<sup>61</sup>.

En la navegación de altura el predominio de los veleros es absoluto<sup>62</sup>. A falta de documentación detallada, es poco lo que podemos precisar de su evolución. A comienzos de siglo, las embarcaciones utilizadas son la barcha y la nave. La primera es de menor porte, seguramente de un sólo mástil y sin cubierta. La nave, en cambio, tiene varios mástiles, cubierta y posee embarcación auxiliar. A mediados

---

59. Los detalles en E. AZNAR VALLEJO: «Barcos y barqueros de Sevilla». *Hommage Jacques Heers*. Universidad de Paris-Sorbona, (en prensa).

60. Los detalles en E. AZNAR VALLEJO: *La experiencia marítima...*

61. M(useo) N(aval)-Colección Fernández Navarrete X, fols. 29-38 vto. : Carta de Juan II al rey de Portugal sobre Canarias.

62. Los detalles en E. AZNAR VALLEJO: *La experiencia marítima...*

de siglo ya han sido sustituidas por carabelas y valliners, aunque ignoramos sus características en dicho momento. Sólo en el último tercio del siglo podemos precisar acerca de su reparto, capacidad, origen, etc., gracias a la documentación notarial y la relativa a flotas. En el primer punto, sólo podemos asegurar que los tipos más corrientes eran la carabela y la nao, seguidos muy de lejos de carracas, carracos, valliners y carabelones. Considerando la procedencia de propietarios y maestros, el origen de estos barcos es mayoritariamente andaluz, tanto de Sevilla como de otros puertos. A esta procedencia hay que sumar la vascongada y, en algún caso, la genovesa. Los primeros navegan en tipos menores, como carabelas y valliners, aunque no faltan algunas naos y un carraco; mientras que los segundos lo hacen en navíos mayores, como naos y carracas. Paulatinamente, a las embarcaciones peninsulares vendrán a sumarse las radicadas en las nuevas zonas. Este hecho se produce tanto por la transferencia de navíos hacia el sur, comenzando por las embarcaciones propiedad de la corona enviadas a Gran Canaria y Mar Pequeña, como por la construcción de otras en Canarias, incluida una nao.

La contratación de los navíos podía hacerse «al través», es decir completos, o por cantidades cargadas. La primera modalidad predominaba en la organización de flotas, mientras que la segunda era mayoritaria en la navegación mercantil.

Los navíos contratados al través podían ser pagados por meses o por viajes. Incluso, podía indicarse el valor asignado a la unidad de carga, lo que nos permite conocer su capacidad de transporte, distinta de la de aforo. Así, en las cuentas de la conquista de Gran Canaria, vemos que un valliners carga 33,5 toneladas de cereal y un barco sólo 6. Esto no quiere decir que todos los navíos de un mismo tipo carguen idéntica cantidad, ya que depende de su aforo y del tipo de carga. Ello repercute en el pago. En la expedición a Mina de Oro, de 1476, una nao gana 16.500 mrs. al mes, mientras que otras recibían 16.000 y 14.200. En cualquier caso, las diferencias con las carabelas son notables, ya que éstas percibían 5.000 mrs. al mes, en dicha expedición.

A este precio había que sumar el gasto de la tripulación y de los pertrechos, aunque en alguna partida de las cuentas de Gran Canaria se concierta un precio global, que lo cubre todo. El número de tripulantes variaba de acuerdo con el navío y con el viaje. A pesar de ello, las cifras dan idea de la graduación entre los diversos tipos de navíos. La tripulación de las naos oscila entre 25 y 40 hombres, mientras que las carabelas llevan 11 ó 12 y los barcos entre 7 y 10. Su remuneración era muy variable, no así la proporción que suele ser fija: el maestre 2 soldadas, el contra maestre y el piloto 1 y media, los marineros 1, los grumetes 2/3, y los pajes y cocineros 1/2.

Los pertrechos pueden dividirse en dos grandes rúbricas: alimentos y material. Las cuentas de armada nos permiten conocer perfectamente ambos extremos. Era éste el capítulo más caro del presupuesto, seguido por la tripulación y el flete. En la expedición a Mina de Oro, en la nao de Salazar, tales conceptos fueron: tripulación 110.000 mrs., pertrechos 109.240 (72.035 de provisiones y 37.205 de materiales) y flete 82.500. A pesar de esto, los fletes eran altos en relación al valor

del navío, pues las cuentas de Gran Canaria muestran que el valor de una carabela quedaba amortizado en 2 ó 3 viajes.

En la navegación mercantil, el acomodo de la carga, y por tanto la capacidad del navío, dependía del producto. Los medios de carga pueden agruparse de acuerdo a su materia prima: madera, barro, textil y fibras vegetales.

Los más abundantes son los primeros. Los de mayor capacidad y mayor frecuencia son los toneles, que constituyen la base de aforamiento. El tonel macho contenía 2 pipas ó 4 cuartos. Fracción de éste era la bota, cuya capacidad era de  $\frac{3}{5}$  del tonel. Por debajo de la bota se encuentran los barriles o barriletes, siempre relacionados con el transporte de pólvora y de medidas variables. También eran de madera las cajas, que servían para transportar azúcar, conservas y confituras; y cuya capacidad habitual era de 10 arrobas de azúcar. Cuatro cajas de azúcar constituían una tonelada.

La jerga, cañamazo y lienzo servían para hacer costales y sacas para harina y granos; y para preservar las mercancías por piezas. Las sacas de palma se utilizaban para sebo. Los recipientes cerámicos más corrientes eran las jarras, que podían ser enceradas. Su utilización más frecuente era para aceite, pero también servían para vinagre, aceitunas, pez, jabón y miel de azúcar. Más raramente, figuran garrafas para aceite, cántaros y botijas para miel, macetas vidriadas para azogue e, incluso, unas espuelas de barro. Éstas y las confeccionadas con esparto y palma se utilizan habitualmente para «menudencias», aunque conocemos transportes concretos de cal, ajos, carne, tocinos y quesos.

La evaluación habitual de cada tonelada era de 24 fanegas de cereal y 22,5 quintales de fruta o pez, además de los valores ya señalados. El precio de flete por tonelada variaba de acuerdo con los destinos y, excepcionalmente, con los productos. En ocasiones, el mismo se veía incrementado por derechos de «avería».

### 3.- FINANCIACIÓN.

La financiación de estas empresas se obtenía mediante procedimientos varios, que evidencian la diversidad de categorías económicas implicadas. Tales procedimientos podemos agruparlos en tres apartados: creación de sociedades mercantiles, acceso al crédito y aseguración.

La obtención de *crédito* solía realizarse bajo la fórmula de préstamo a la gruesa (riesgo o cambio marítimo), que comportaba una doble operación: adelanto de cantidades para transacciones mercantiles y pesqueras, y seguro de las mismas durante su desarrollo. Cubría pequeñas cantidades, entre 725 y 15.225 mrs.<sup>63</sup>, que

---

63. Además de la investigación directa en el A(rchivo) de P(rotocolos) de S(evilla), hemos utilizado los registros contenidos en J. BONO y C. UNGUETTI: *Los protocolos sevillanos de la época del Descubrimiento*. Sevilla, 1986; F. MORALES PADRÓN: «Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla. (1472-1528)». *Anuario de Estudios Atlánticos*. VII-VIII (1961-62); E. OTTE: «El comercio exterior andaluz a fines de la Edad Media». *II Coloquio de Historia Medieval Andaluza*. Sevilla, 1982 (Apéndice

no indican necesariamente el total de la operación, pues en el fornecimiento de navíos encontramos préstamos simultáneos. Se utilizaba habitualmente para el despacho de embarcaciones, a solicitud de los maestros, aunque en algún caso figura conjuntamente un mercader e, incluso, éste solo<sup>64</sup>. También era requerido por marineros, para sus propias necesidades o para llevar mercancías<sup>65</sup>; y por pequeños mercaderes y artesanos, para el pago y envío de mercancías<sup>66</sup>. Los provisos de fondos eran mercaderes locales, cambiadores y algunos oficiales –agujeteros, escribanos, traperos, barberos...–, que diversificaban sus aportaciones para cubrir el alto riesgo. La operación suele cubrir un viaje «redondo» desde Sevilla o algún antepuerto –sobre todo Sanlúcar– y regreso a ese mismo puerto o a otro próximo. En algunos casos, sólo se cubre la ida. Esto sucede en relación con Canarias, donde las mayores relaciones familiares y comerciales permitían recuperar el aval<sup>67</sup>. El riesgo cesaba a las 24 horas de echar el ancla y el pago se realizaba normalmente a los ocho días de la llegada, aunque hay ejemplos entre los seis y los veinte días<sup>68</sup>. El pago podía disociarse del puerto de arribada, realizándose en este caso en Sevilla, lo que subraya su papel como centro financiero<sup>69</sup>. En barcos de cabotaje las operaciones solían hacerse por meses, normalmente tres<sup>70</sup>. En ocasiones se trataba de una fórmula para enmascarar la usura, ya que se realizaba para fornecer un navío, sin fijar destino y pagadero a los quince días de celebrado<sup>71</sup>.

---

inédito); y en las memorias de licenciatura realizadas en el Departamento de Historia Medieval de Sevilla, por C. Fernández de Liencres, M. Hermoso, C. Herrero y P. García Pastor (inéditas).

64. Citamos, a modo de ejemplo, F. MORALES PADRÓN: *Canarias en el Archivo...* Nº 1: Antón Muñoz, maestro de la nao San Antonio, debe a Polo de Espíndola, mercader genovés, y de mancomún a Gonzalo Díaz de Rota, mercader vecino de Sevilla, 4.900 mrs. de un préstamo para fornecimiento de su nao en viaje a Mdera, Lanzarote y Fuerteventura. Van a riesgo de Gonzalo Díaz, hasta las 24 horas de echar ancla de vuelta en Sanlúcar; y pagaderos en el plazo de 8 días (6-II-1472).

C. FERNÁNDEZ DE LIENCRES: *El protocolo de Francisco Sánchez (1472)*. Sevilla, memoria de licenciatura inédita. 21 Febrero 1472: Antón Benítez, mercader, reconoce deber a Andrés Sánchez, cambiador, de préstamo a cambio para fornecimiento y despacho de sus mercancías en viaje a Lanzarote, partiendo del puerto de Sanlúcar y a devolver en Sevilla a los 8 días del regreso.

65. Citamos, a modo de ejemplo, F. MORALES PADRÓN: *Canarias en el Archivo...* Nº 18: Pedro García, marinero, debe a Alonso Martínez, agujetero, 5.500 mrs. prestados para comprar mercancías, que van a riesgo hasta el tornaviaje de Canarias, siendo pagaderos a los 8 días de llegar al puerto de Las Muelas (10-XI-1489).

66. Vid. notas 64 y 67.

67. Citamos, a modo de ejemplo, F. MORALES PADRÓN: *Canarias en el Archivo...* Nº 55: Gonzalo de Segura, zapatero, debe a Martín Alimán y a Juan Alimán, traperos, 3.620 mrs. de préstamo a riesgo de las mercancías que lleva a Canarias, pagaderos a los 20 días de llegar a Gran Canaria (4-XI-1497).

68. Vid. notas 64 y 67.

69. Vid. nota 64 (b).

70. Vid. nota 59.

71. C. FERNÁNDEZ DE LIENCRES: *El protocolo...* 12 Noviembre 1472: Juan Rodríguez de Sorzo, mercader, y Gómez de Arias, maestro de la carabela Santiago, reconocen que han recibido de Francisco Boniel, cambiador, 10.000 mrs. a devolver en Sevilla dentro de 15 días.

Otro aspecto de la financiación era la *aseguración a prima* o auténtica aseguración, que supone un paso adelante en la racionalización del riesgo comercial. Se trata de un instrumento especializado y, por ello, más restringido. No existen ejemplos locales para nuestro ámbito de estudio, a pesar de que la aseguración «al uso de las gradas de Sevilla» presenta ejemplos al menos desde 1483<sup>72</sup>. En cambio, para el período 1495-1506 conocemos 46 seguros barceloneses referidos al «Mediterráneo Atlántico», 33 para Canarias y 13 para Madeira<sup>73</sup>. En el segmento 1495-1500 Madeira acaparó 10 de los 12 contratos, mientras que entre 1501 y 1506 sólo consiguió 3, lo que indica un cambio de preferencias, apoyado en la más reciente transformación económica del archipiélago castellano. Sólo una pequeña parte de los documentos se refiere al tráfico exclusivo de la zona, ya que la mayoría representa fracciones de la conexión Atlántico-Mediterráneo. En ocasiones, el destino final queda abierto, de acuerdo con tres posibilidades: interrupción del tráfico en Andalucía, bien a la ida o a la vuelta; desvío del mismo de Madeira a Canarias, mediante trasiego en tierra o mar; y elección del puerto de llegada entre Valencia y Barcelona. Buena parte de estas imprecisiones obedecen a la lejanía entre la plaza financiera y el centro comercial: Barcelona y Cádiz, respectivamente. Las cantidades aseguradas son elevadas, entre 75 libras y 2.050 ducados, como corresponde a mercancías de alto valor: azúcar, esclavos, moneda... Estas cifras, a las que hay que sumar 1/8 de descubierto obligatorio para el asegurado, muestran la importancia económica del instrumento y del tráfico que aseguraba, así como la distancia que le separaba de los contratos de préstamo marítimo. En cuanto a las primas, éstas se mueven entre el 2 y el 4% para Canarias y entre el 4 y el 6% para Madeira, tanto si se trata de viajes de ida o de ida y vuelta, como si los recorridos terminan en Andalucía o prosiguen hacia Levante. Los genoveses también utilizaban este instrumento, al menos en su comercio con los archipiélagos portugueses, aunque desconocemos el papel jugado por Castilla en su negociación<sup>74</sup>.

Las *sociedades mercantiles* permitían aunar capital y trabajo según diversas fórmulas. La más sencilla era la concertada para la realización de un negocio concreto, normalmente un viaje redondo. Este sistema permitía la intervención de grupos no profesionales, ya que no precisaba de una red permanente ni de una dedicación exclusiva. Tal es el caso de los acuerdos entre un calafate y un marinero, y entre un mercader y un pintor para enviar mercancías a Cabo Verde y Canarias, invirtiendo su venta en producciones locales<sup>75</sup>. Una de las partes

72. J. BONO y C. UNGUETTI: *Los protocolos sevillanos...* 19-4: Seguro por 300 doblas de 34 botas de romanía enviadas a Londres (23-X-1483).

73. J. M. MADURELL MARIMON: «Los seguros marítimos y el comercio marítimo con las islas de Madera y Canarias. 1495-1506». *Anuario de Estudios Atlánticos*. V (1959).

74. J. HEERS: «Le prix de l'assurance maritime à la fin du Moyen Age». *Revue d'Histoire économique et sociale*. XXXVII (1959).

75. A.P.S.-Oficio III (1489), fol. 22: Compañía de Alfonso Sánchez de Cabrejas, calafate, con Juan Rodríguez, marinero, por la que cargaron mercancías a Cabo Verde, trayendo 4 esclavos y 31 docenas de cueros cabrunos (6-IV-1489).

hacía el viaje, no aportando capital o haciéndolo en menor medida y la otra contribuía con la totalidad o la mayor parte del capital. En otros casos se trata de mercaderes profesionales, lo que hace aumentar considerablemente el capital empleado, 68.700 mrs. frente a los 4.000 de uno de los casos anteriores<sup>76</sup>.

Las acciones puntuales también podían obedecer a la naturaleza del negocio. Tal es el caso del acuerdo entre un mercader vallisoletano y otro sevillano para armar una carabela con destino a la Mina de Oro<sup>77</sup>. Y también lo es en todos los viajes de «rescate» y «cabalgadas»<sup>78</sup>. En el primer supuesto, las sociedades se formaban por acuerdo entre propietarios interesados en rescatar sus bienes y promotores de la expedición, que también podían ser propietarios. Estos últimos se encargaban de fletar los navíos y de concluir las operaciones de trueque. Los beneficios se dividían habitualmente a medias, una vez descontado el capital invertido. La organización de cabalgadas requería socios capitalistas, que fletaban y aprovisionaban las naves; capitanes de la expedición, que podían ser los propios armadores u otra persona; y participantes militares. El flete de los navíos y la paga de los marineros podía hacerse a partido o por cantidades fijas, mientras que la remuneración de caballos y peones era partido en su práctica totalidad.

En ocasiones, se trataba de acciones aún más episódicas. Sirva de ejemplo, la adquisición por un maestre de paños a crédito, pagaderos a la vuelta del viaje a Gran Canaria, es decir después de hacer fructificar la inversión<sup>79</sup>. O la entrega de un bien —esclavo en las empresas mercantiles, caballo o armas en las militares—, a fin de recibir una parte de lo fructificado<sup>80</sup>.

Algunas de estas empresas adquirían mayor desarrollo temporal y marcaban el tránsito a compañías estables, familiares o no. Tal es el caso del convenio entre un candelero y un barbero para hacer compañía por tres años, que presenta semejanza con los anteriores<sup>81</sup>.

---

F. MORALES PADRÓN: *Canarias en el Archivo...* N° 176: Compañía entre Juan López, mercader vecino de Sevilla, y Diego Núñez, pintor vecino de Sevilla. El primero da al segundo 4.000 mrs. en mercancías, para que las venda en Gran Canaria y reinvierta en otras mercancías, repartiendo los beneficios (8-II-1503).

76. F. MORALES PADRÓN: *Canarias en el Archivo...* núm. 160: Compañía entre Rodrigo Venera y Luis de Jerez para llevar mercancías, por 68.700 mrs., a Gran Canaria y reinvertirlas. Cada uno recuperará lo aportado, repartiendo el resto a medias (10-XI-1502).

77. A.G.S.-Registro General del Sello, 26 Septiembre 1480: Alonso de Medina, vecino de Valladolid, arma para la Mina de Oro en unión de Gonzalo de Medina y Diego de Alcocer, vecino de Sevilla.

78. Detalles de estas operaciones en E. AZNAR VALLEJO: *La integración...* pág. 338.

79. F. MORALES PADRÓN: *Canarias en el Archivo...* núm. 164: Cristóbal Rodríguez Bezos, maestre del navío Santa Cruz, reconoce deber 3.000 mrs. a González Suárez, mercader.

80. P. GARCÍA PASTOR: *Protocolos notariales (1441-1494). Las actividades artesanales*. Sevilla. Memoria de Licenciatura inédita. 10 de Octubre 1475: Sancho de Muñoz da su esclavo Pedro a Gonzalo Rodríguez Álvarez, para que vaya con él en su barco a Guinea, a cambio recibirá un esclavo de los que traiga y si no trajere ninguno le pagará 15.000 mrs. Durante el viaje debe mantener a su esclavo y darle 500 mrs. para ropas.

81. F. MORALES PADRÓN: *Canarias en el Archivo...* núm. 184: Acuerdo entre Antonio Enríquez, candelero, y Martín de Torres, barbero del conde de Cifuentes (10-VI-1503).



Por ello, la primera aportación corresponde al barbero, quien corre con el riesgo del primer viaje a Gran Canaria, efectuado por el candelero. A partir de éste, las aportaciones, riesgos y beneficios son comunes, comercializando y reinvirtiendo cada uno las mercancías que el otro le envía.

Sin embargo, las compañías por períodos de tiempo, que implican la aportación de capital y trabajo por todos los socios, solían ser terreno para la actuación de sociedades profesionales. Sus miembros podían ser familiares directos, como los Lugo sevillanos o los Font catalanes, o factores de sociedades mercantiles. La cúspide de estas compañías eran las sociedades de ámbito internacional, cuya capacidad económica y dominio de avanzadas técnicas mercantiles –como la cédula de cambio o la aseguración– les permitía copar las capitulaciones para la conquista y el arrendamiento de rentas (almojarifazgos, regalías...), muchas veces en régimen de «appaltus» o concesión monopolista. Sirve de muestra de lo que decimos el control del «albergo» de los Sopranis sobre la orchilla canaria, al menos desde 1462<sup>82</sup>. En ocasiones, estas grandes compañías establecían acuerdos con otras regionales de mejor implantación, caso del acuerdo entre Sopranis y Lugo para la comercialización de la citada orchilla<sup>83</sup>.

#### 4.- MERCADERES.

Nos ocuparemos en primer lugar de los *castellanos*, cuya aportación no debe ser infravalorada. Aunque técnicamente inferiores y con menor capacidad económica, cuentan a su favor con la existencia de una importante flota comercial y pesquera, el respaldo de una fuerte organización política, y la ventaja de su posición geográfica, como atestigua la presencia entre ellos del flamenco Eustache de la Fosse y de los mercaderes ingleses interesados en La Mina<sup>84</sup>.

Hay abundantes testimonios de su temprana presencia y de su importancia numérica en toda la zona, como recogen Le Canarien, Zurara, Pesquisa de Cabitos y otras muchas fuentes. Dentro de ellos se distinguen dos grandes grupos: propiamente castellanos y andaluces. Entre los primeros destacan los burgaleses, cuya llegada a Andalucía en busca de lana encontrará prolongación en los negocios atlánticos. Figuran en este grupo familias como los Pardo, ocupados en los tráficos con Marruecos<sup>85</sup>; los Covarrubias, en los de Cabo Verde<sup>86</sup>; los Palenzuela, en

---

82. J. HEERS: «Las empresas genovesas en el Atlántico durante el siglo XV: de la familia a la compañía». *VII Jornadas de Estudios Canarias-América*. Santa Cruz de Tenerife, 1985. Pág. 58.

83. A.G.S.-Registro General del Sello, 17 Marzo 1477: Reclamación de Juan de Lugo, mercader vecino de Sevilla, sobre 25 cargas de orchilla. Vid. además nota 81.

84. R. FOULCHE-DELBOSC: «Eustache de la Fosse, voyage à la côte occidentale d'Afrique, en Portugal et en Espagne (1470-80)». *Revue Hispanique* (1897).

A.G.S.-Registro General del Sello, 3 Noviembre 1480: Ingleses buscan pilotos para Mina de Oro y Guinea.

85. A. BAIÃO: *Historia da expansão portuguesa no mundo*. Lisboa, 1938-40. I. Págs. 184-187.

86. Citamos, a modo de ejemplo, A.G.S.-Registro General del Sello (25 Septiembre 1478): seguro a Pedro de Montoya, factor de Fernando y Juan Covarrubias.

los de Canarias<sup>87</sup>; y los Tamayo, en los de Guinea<sup>88</sup>. Junto a ellos encontramos mercaderes vallisoletanos y toledanos<sup>89</sup>. Los andaluces, tanto sevillanos como gaditanos, sanluqueños, mogueres, etc., ocupan un importante renglón en las relaciones con África y los Archipiélagos. Su actuación se presenta a menudo ligada a la de los genoveses, junto a quienes les vemos interesarse por los mismos negocios –como la orchilla– y utilizar alguno de los instrumentos que éstos dominan –caso de la cédula de cambio–<sup>90</sup>. Al lado de familias mercantiles de renombre y de grandes propietarios de la zona, opera una pléyade de pequeños comerciantes, o de transportistas y artesanos que actúan de tales. Los andaluces también están presentes en las compañías para la conquista y en las organizadas para el arrendamiento de rentas<sup>91</sup>. Este último capítulo plantea el tema de la actuación de conversos y judíos de este origen, y de su conexión con sus correligionarios del norte de África. Sabemos, por crónicas portuguesas, que la colonia judía de Arcila actuaba en unión de genoveses y castellanos a mediados del siglo XV<sup>92</sup>. Y la documentación inquisitorial muestra que la comunidad judía de Tagaos cooperó con Gonzalo de Burgos en el establecimiento de los rescates oficiales<sup>93</sup>.

Este grupo da pie para hablar de las colonias extranjeras, aunque en muchos casos este carácter hay que tomarlo con reservas, dada la profundidad y antigüedad de sus vinculaciones familiares, políticas, económicas... y de todo tipo con Castilla, especialmente con Andalucía. La más relevante de todas, tanto por su número como por su potencia e importancia técnica, es la *genovesa*. Su secular presencia en la zona no conoce la barrera de las fronteras políticas y se adapta a las necesidades de cada momento. Ello queda patente en la reclamación de Francisco Palomar, estante en Valencia y con importantes intereses en Canarias, contra Polo Italian «estante en Portugal o en Safi»<sup>94</sup>.

---

87. E. AZNAR VALLEJO: «Las relaciones comerciales entre Andalucía y Canarias a finales del siglo XV y comienzos del siglo XVI». *II Coloquio de Historia Medieval Andaluza*. Sevilla, 1982.

88. Citamos, a modo de ejemplo, A.G.S.-Registro General del Sello, 8 Marzo 1480: Alonso de Tamayo, mercader de Burgos, arma para Guinea.

89. Citamos, a modo de ejemplo, A.G.S.-Registro General del Sello, 26 Septiembre 1480: Álvaro de Medina, vecino de Valladolid, arma para Mina de Oro en unión de Gonzalo de Medina y Diego de Alcocer, vecinos de Sevilla; y 26 Marzo 1493: Pedro de Herrera, mercader de Toledo, negocia en Madeira.

90. Citamos, a modo de ejemplo, E. AZNAR VALLEJO: *Documentos canarios...* núm. 507: Cédula de cambio dirigida por Alonso de Lugo, gobernador de Tenerife, a Bartolomé Benítez, vecino de Sanlúcar de Barrameda (30-I-1501).

Vid. además nota núm. 82.

91. E. AZNAR VALLEJO: *La integración...* Págs. 42, 43, 122 y 130-131.

92. Fr. JOAO ALVARES: *Crónica do Infante Santo D. Fernando*. Ed. mendez dos Remedios. Coimbra, 1911.

93. A(rchivo) M(useo) C(anario)- Inquisición de Canarias I: Carta de B. Ramírez Nieto a los inquisidores de Sevilla (31-VIII-1502).

94. A. DE LA TORRE: *Documentos acerca de la política internacional de los Reyes Católicos*. Barcelona, 1949-66. IV, 364.

Desde mediados de siglo conocemos la colaboración de los genoveses con los castellanos en la navegación de Guinea y Canarias, y a partir de entonces consta en otros muchos lugares: Tagaos, Mar Pequeña, etc. Esto es posible gracias a sus colonias permanentes en Madeira, Canarias, Arcila, Larache, Meça... y a su papel de redistribuidores de los productos de la zona en Europa. No en vano, los genoveses de Sevilla figuran como factores «de los de Inglaterra, Portugal, Flandes, Bretaña, Francia, Génova y Levante»<sup>95</sup>. En algunos lugares, como Canarias, su control económico llegó a ser tal, que se trató de limitar su acceso a la propiedad<sup>96</sup>. Esta medida estaba condenada al fracaso, ya que los genoveses constituían un elemento imprescindible en la economía del Reino. Así lo ponen de manifiesto las reales cédulas, que conceden beneficios a quienes armasen en Cádiz contra los corsarios, pues atacaban a los genoveses<sup>97</sup>.

La actividad de la colonia *portuguesa* se mueve entre dos extremos: la rivalidad política que enfrenta a ambas coronas y la proximidad, tanto física como económica, entre las mismas. Por ello, los episodios conflictivos, como los enfrentamientos en Canarias en época del Infante D. Enrique<sup>98</sup>, se alternan con otros pacíficos, como el flete de navíos en Sevilla por el propio Infante<sup>99</sup>. Además, la pugna política es compatible con la existencia de objetivos comunes, como en la prisión del Infante D. Fernando o la toma de Arcila y Tánger<sup>100</sup>. Aunque las dificultades aumentarán en la época de la guerra abierta, como testimonia la reducción de las rentas mercantiles, éstas no pudieron vencer los lazos humanos, como demuestra la reiteración de reales órdenes para que los vecinos de Canarias no comerciasen ni acogiesen a portugueses durante la contienda<sup>101</sup>. Finalmente, la confrontación dio paso al reparto definitivo de zonas de influencias, lo que se tradujo en un amplio programa de colaboración: seguro a los mercaderes de ambos reinos, factorías portuguesas en Castilla, regulación de aprovechamientos comunes, etc. Las relaciones llegarán a ser tan intensas que el concejo de Tenerife solicitará que los navíos

---

95. A.G.S.-Registro General del Sello, 28 Abril 1497: acuerdo entre Francisco Riberl y un mercader inglés para enviar desde Sevilla orchilla a Inglaterra.

96. Los detalles en E. AZNAR VALLEJO: *La integración...* Págs. 195-197 y 236.

97. A.G.S.-Registro General del Sello, 26 Noviembre 1494.

98. Un panorama de estos hechos en E. AZNAR VALLEJO: «Estado y colonización en la Baja Edad Media. El caso de Castilla.» *En la España Medieval* XI (1988).

99. *Monumenta Henricina*. Coimbra, 1960 y ss. Vol. XI, Nº 116: El Infante arma la carabela de un sevillano y la manda a Jerez por vizcocho.

100. Fr. JOAO ALVARES: *Crónica...D. Fernando*. Cap. XVIII: El monarca castellano envía delegados a Çala-ben-Çale para que entregue al Infante D. Fernando por dinero, so pena de cortar las transacciones comerciales.

D. VALERA: *Memorial de diversas hazañas*. Ed. J. M. Carriazo. Madrid, 1941. Cap. XXIII: Castellanos en la toma de Arcila y Tánger.

101. Los detalles en E. AZNAR y M. BORRERO: «Las relaciones comerciales entre la Andalucía Bética y los Archipiélagos portugueses del Atlántico». *II Jornadas Luso-Espanholas de Historia Medieval*. Oporto, 1987.

portugueses puedan ganar fletes en la isla, «porque todo su trato y salida de sus frutos es con Portugal»<sup>102</sup>.

Las acciones de la colonia *florentina* giran en torno a tres nombres: Berardi, Bonaguisa y Marchioni, enlazados entre sí. El primero forma parte de la compañía para la conquista de La Palma e invierte en Canarias<sup>103</sup>; además de actuar como importador, legal e ilegal, de esclavos guineanos remitidos por Marchioni, que tenía arrendado «el trato de Guinea» al rey portugués<sup>104</sup>. Bonaguisa, por su parte, fue uno de los comisionados regios para el rescate en la Mina de Oro y recibió bienes en el archipiélago canario<sup>105</sup>.

La presencia mercantil *catalana* ha dejado escasas huellas en las fuentes castellanas y portuguesas de la época, por lo que el mayor renglón de nuestra información es la documentación barcelonesa de seguros<sup>106</sup>. A través de ella, observamos su actuación en el intercambio de productos atlánticos por mediterráneos y el papel de Cádiz como centro redistribuidor. Aunque la carta de Fernando I al rey de Fez evidencia la temprana presencia de esta colonia en el citado reino<sup>107</sup>, parece que sus actividades en el mismo se centraron en la Berbería de Levante, limitándose en el Atlántico a los mercados insulares. En éstos, comprobamos cómo familias establecidas en Cádiz o Jerez, caso de los Font o los Benavente, terminan estableciéndose en Canarias e invirtiendo en ellas, a fin de controlar los procesos productivos<sup>108</sup>.

Las restantes colonias –vasca, inglesa, flamenca o francesa– tenían una escasa participación en los intercambios, aunque su presencia permanente en la Andalucía Bética colaboraba en la reexportación de productos, fundamentalmente al ámbito noratlántico<sup>109</sup>.

---

102. A.G.S.-Registro General del Sello, 10 Julio 1518.

103. E. AZNAR VALLEJO: *La integración...* Págs. 43 y 197.

104. A.G.S.-Registro General del Sello, 15 Septiembre 1485, 4 Junio 1492 y 1 Mayo 1497: tomas de esclavos a Berardi, Marchioni y Berardi; 16 Septiembre 1485: Berardi transborda esclavos desde una carabela portuguesa para no pagar quinto; 24 Junio 1497: negocios entre Marchioni, estante en Lisboa, y Berardi, estante en Sevilla.

105. E. AZNAR VALLEJO: *Documentos canarios...* N° 27 y 401.

106. Vid. nota 73.

107. *Monumenta Henricina*. II, 111: Carta de Fernando de Aragón al rey de Benamarín y Fez para que los oficiales de éste devolviesen lo que habían tomado a catalanes y castellanos (24-XI-1415).

108. Los detalles en E. AZNAR VALLEJO: *La integración...* Pág. 197.

109. R. CARANDE y J.M. CARRIAZO: *Tumbo...* I, 249: Vizcaíno, residente en Antona, robado en el Puerto de Santa María, cargado de malagueta y dátiles (1479).

Fr. J. DE ABREU GALINDO: *Historia de la conquista de las siete islas de Canaria*. Santa Cruz de Tenerife, 1955. Pág. 189: Flamenco tratante de orchilla en Fuerteventura, Lanzarote y Gran Canaria. Vid. notas 84 y 95.

## 5.- ESTRUCTURA Y BALANCE.

Los intercambios castellanos con el Atlántico pueden agruparse en tres epígrafes: Norte de África, Guinea y Archipiélagos, aunque dentro de ellos existen zonas con personalidad propia.

— **Norte de África.** En las importaciones procedentes de este ámbito deben distinguirse dos sectores: las de producción local, fundamentalmente de origen agrícola y ganadero; y las llegadas a través de las rutas caravaneras que atravesaban el Continente, normalmente de carácter suntuario.

Entre estas últimas hay que citar, en primer lugar, el oro. Éste llevaba siglos llegando a Castilla y a otros reinos hispánicos, desde donde era distribuido al resto de Europa. Heers ha puesto de relieve la importancia de los puertos españoles en el aprovisionamiento de Génova en el siglo XIV<sup>110</sup>. La novedad del siglo XV va a consistir en el papel más activo de los mercaderes europeos, que no se contentan con su obtención en los puertos mediterráneos sino que van a buscarlo por tierra—caso del viaje del genovés Malfante a Touat— y, sobre todo, por mar. El papel de Sevilla en este tráfico queda reflejado en la orden del Infante D. Alfonso, en la que se prohibía a sus mercaderes comprar o sacar oro en un radio de cinco leguas de la ciudad, sin licencia del tesorero de la Casa de la Moneda<sup>111</sup>. La razón era que lo traían alegando que lo iban a acuñar y no lo hacían, comprándolo los mercaderes extranjeros para exportarlo. Hay que considerar que el oro importado para amonedar en Sevilla no pagaba almojarifazgo de entrada, mientras que en otro caso pagaba el 5%<sup>112</sup>. Ca da Mosto nos permite conocer las rutas de las caravanas de oro a partir de Meli<sup>113</sup>. Desde este punto partían tres vías: una hacia Egipto, otra hacia Tombuctú-Touat, y otra a Tombuctú-Oden. Esta última, que es la que nos interesa, se dividía en dos: un ramal iba hacia Orán, y otro a Fez, Marruecos, Arcila, Safi y Meça. Estas terminales se irán ampliando hacia el sur, conforme la navegación atlántica vaya abriendo estas zonas a los contactos comerciales. Conocemos la obtención de oro por los castellanos en Santa Cruz de la Mar Pequeña, entre Mar Pequeña y Meça y en el Cabo de Aguer<sup>114</sup>. Estos datos corresponden a rescates oficiales y a denuncias de contrabando, ya que los protocolos notariales guardan silencio sobre este tráfico. Seguramente, hay que incluir a los castellanos en la referencia de Ca da Mosto,

110. J. HEERS: *Gènes au XVe siècle. Activité économique et problèmes sociaux*. Paris, 1961. II, Cap. III. Págs. 473-495.

111. A(rchivo) M(unicipal) de S(evilla)-Sección 16ª, nº 345 (1467).

112. A.M.S-Sección 1ª, Carpeta 5, Doc. 28: Arancel del Almojarifazgo (1491). (Cf. M.A. LADERO QUESADA: *Almojarifazgo sevillano...*).

113. A. DE CA DA MOSTO: *Relato de los viajes a la costa occidental de África*. Ed. J.F. Machado. Lisboa, 1948. Cap. XIII.

114. A.G.S.-Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 2, nº 39.

A.G.S.-Estado (Castilla), leg. 1-2, nº 75.

A.G.S.-Contaduría Mayor de Cuentas (1ª época), leg. 45/16 y leg. 42.

A.G.S.-Escribanía Mayor de Rentas, leg. 50 (moderno).

a «italianos y cristianos» que compran oro a los moros entre Fez y Meça <sup>115</sup>. En cuanto al resultado económico, es poco lo que podemos decir, ya que sólo poseemos datos de los rescates de 1498-99, en Santa Cruz de la Mar Pequeña. En este período se obtuvieron 813 meticales, 15 quilates y 3 gramos, valorados a 405 mrs. el metical, lo que da un total de 329.533 mrs <sup>116</sup>. Esta referencia, junto a la del oro de Tibar tomado por el marqués de Cádiz a los mercaderes de Berbería en 1471 <sup>117</sup>, muestra que parte del comercio se realizaba en polvo –aunque la mención a pesos, antes citada, revela que otra parte lo hacía fundido–.

La segunda de dichas importaciones eran los esclavos, aunque en este caso alternaban los procedentes del África Negra con los de la zona. Su origen era doble: comercio y presas, por lo que se les distingue como de «paz» o de «guerra». Incluso se matiza si son de «buena guerra» o no, es decir, si existe beligerancia contra ellos o si están bajo seguro, normalmente de los portugueses. La llegada de estos esclavos podía realizarse directamente o a través de mercaderes portugueses, de quienes conocemos su actuación en Sevilla desde 1437 <sup>118</sup>. Los lugares de importación son los mencionados para el oro, más Arcila <sup>119</sup>, aunque la documentación notarial recoge esclavos de otros orígenes. Parte de estos esclavos volvían a sus lugares de procedencia, debido al alto precio que se pagaba por su rescate. En 1485, por ejemplo, dos esclavos de Arcila fueron rescatados por 100.000 mrs. y un caballo <sup>120</sup>. El retorno era obtenido, a veces, mediante el intercambio por cautivos cristianos. Para facilitar este trueque existía, aparte de limosnas públicas y privadas, una ley de Cortes que regulaba la entrega de esclavos musulmanes a quienes los necesitaban para rescatar a sus familiares <sup>121</sup>. En ella, se establecía que el precio a pagar sería de una tercera parte más, si el propietario lo hubiere tenido un año; la mitad más, si lo hubiere tenido por más tiempo; y lo que el propietario quisiera, si era él quien lo había capturado. Este intercambio fue uno de los principales factores que intervinieron en la introducción de esclavos guineos desde esta zona. Zurara recoge, en 1447, el rescate en Meça de 26 moros por guineos, a cargo del castellano Marcos Cifuentes, de quien dice que los portugueses aprendieron <sup>122</sup>. En Santa Cruz de la Mar Pequeña la norma era el cambio de tres esclavos negros por un azanega. El volumen de esclavos obtenidos en esta zona no debió de ser desdeñable, a juzgar por las cifras aisladas que poseemos. En los rescates de 1498-99 se contabilizan 33; en una licencia del año siguiente se obtuvieron 25; y en la toma de un navío

115. A. DE CA DA MOSTO: *Relato de los viajes...* Cap. XIII.

116. A.G.S.-Contaduría Mayor de Cuentas (1ª época), leg. 42.

117. I. MONTES ROMERO-CAMACHO: *Algunos datos...* Pág. 250.

118. N. PALENZUELA DOMÍNGUEZ: *Las actas capitulares del concejo de Sevilla (1435-1447)*. Sevilla (Memoria de Licenciatura inédita) Doc. 24 (1): importación de moros por mercader portugués.

119. A.G.S.-Registro General del Sello, 22 Febrero 1485.

120. *Ibidem*.

121. A.G.S.-Registro General del Sello, 6 Mayo 1492.

122. G. EANNES DE ZURARA: *Crónica da Guiné*. Ed. Vizconde de Santarem. París, 1841. Cap. LRIII.

procedente del Cabo de Aguer se perdieron 18<sup>123</sup>. Todo ello, sin contar el importante comercio de contrabando ni las fabulosas cifras de las presas armadas, en una de las cuales afirma Palencia que se obtuvieron 400 cautivos<sup>124</sup>.

Entre las importaciones de origen local la más importante era el cereal. Éste se producía en las llanuras del norte, en torno a Azamor, Mazagán, Casa del Caballero y Safi, faltando más al sur. El tráfico dependía de las variaciones en la producción andaluza, llegando en años malos a cifras realmente notables, como las 50.000 fanegas cargadas en 1482 por barcos de Sevilla y Cádiz en la Casa del Caballero<sup>125</sup>. Las necesidades de abastecimiento de las ciudades andaluzas y de las zonas en guerra, caso del real sobre Baza o el Rosellón, propiciaron licencias reales para la saca de plata<sup>126</sup>. En la concedida a Sevilla en 1505 la cantidad autorizada fue de 3.000 marcos<sup>127</sup>. Los concejos andaluces, por su parte, se concertaron con mercaderes e impusieron gravámenes para la traída de trigo de la Casa del Caballero, junto a otro del norte de Europa<sup>128</sup>.

La siguiente producción local, en el orden de importaciones, era el cuero. El arancel del almojarifazgo individualiza dos tipos: «cueros de Berbería», que eran productos al pelo, y «cueros marroquíes, que llaman sueltos», que eran artículos curtidos<sup>129</sup>. Seguramente, buena parte de los productos de la «renta de la salvagina» procedía de esta región, pero las fuentes no permiten corroborarlo. El único elemento perfectamente caracterizado es la piel de lamt o anta, procedente del Sahara Occidental, que según León el Africano llegaba a valer 8 ducados la pieza, y servía para hacer escudos<sup>130</sup>. En los rescates de Mar Pequeña de 1498-99 se recogen 58 de estos cueros<sup>131</sup>. Otros productos enviados a Castilla eran orchilla, ámbar gris, añil, cera, carneros, cobre y textiles —paños, lienzos, fustanes, sedas y mercería—<sup>132</sup>. A ellos hay que unir los procedentes de las pesquerías de la zona, consistentes en cazonas, lisas,

123. Vid. nota 116.

A.G.S.-Escribanía Mayor de Rentas, leg. 50 (Moderno) II: Concierto entre doña Elvira y el Obispo de Canaria, para que éste diese licencia. Cada parte puso 200 fanegas de trigo y se obtuvieron 25 esclavos y 200 pesos de oro.

A.G.S.-Registro General del Sello, 23 Julio 1484.

124. A. PALENCIA: *Crónica de Enrique IV*. Ed. de Paz y Meliá. Madrid, 1975. Guerra de Granada, libro V.

125. R. RICARD: *Les sources inédites de l'histoire de Maroc (Portugal)*. París, 1934 y ss. III, pág. 253.

126. A.G.S.-Registro General del Sello, 18 Agosto 1489.

A.G.S.-Cámara de Castilla (Diversos), leg. 42, núm. 30 (1503).

127. A.M.S.-Sección 1ª, carpeta 174, núm. 23.

128. R. MARCHENA HIDALGO: «Economía sevillana en la Baja Edad Media. Una crisis de subsistencia». *Archivo Hispalense*. 166 (1971).

A.M.S.-Papeles de Mayordomazgo, Alhóndiga 1479-1500, cuaderno de 1486.

129. Vid. nota núm. 112.

130. J.L. AFRICANO: *Cosmografía dell'Africa*. Ed. Epaulard. París, 1956. Pág. 139.

131. Vid. nota núm. 116.

132. B(iblioteca) M(useo) C(anario)-Inquisición de Canarias, CXXV, 8 f., 3 vto: carneros.

R. CARANDE y J. M. CARRIAZO: *Tumbo...* II, 178: oro, cera, cobre, añil.

Vid. además notas anteriores.

pescadas y pescado de cuero<sup>133</sup>; y los obtenidos por las cabalgadas, integrados por caballos, camellos, cabras, etc.<sup>134</sup>.

La principal exportación castellana a la zona era la plata, «en pasta o en reales», que servía fundamentalmente para pagar las importaciones de pan. Este flujo, en sentido inverso al del oro, se explica por el alto valor alcanzado por este metal en Berbería, donde en 1471 los reales se valoraban a 42 mrs.<sup>135</sup>.

En el sur de la región, este puesto correspondía al cereal: trigo y cebada. Predominaba ésta, hasta el punto de que parte del trigo se cambiaba por cebada antes de su rescate<sup>136</sup>. A las ya citadas muestras sobre el valor del cereal, hay que añadir que en 1510 la fanega se llegó a pagar a metical de oro, lo que hizo subir su cotización en Canarias en 2/3<sup>137</sup>.

También en el norte existen algunas exportaciones de cereal, destinadas al abastecimiento de las fortalezas portuguesas. Las cantidades de las licencias reales, 300 y 200 cahices, y sobre todo el acuerdo con el duque de Medina Sidonia para el envío de 6.400 cahices a Tánger, Arcila y Alcacer, dan idea de su volumen<sup>138</sup>. Tales remesas suscitaban la oposición de la población andaluza, como pone de manifiesto la correspondencia de los representantes del monarca portugués<sup>139</sup>.

No eran éstos los únicos alimentos comercializados desde Castilla. Andalucía enviaba carne y aceite, mientras que Canarias remitía pasas y remieles de azúcar<sup>140</sup>. Estas últimas cesarán de llegar en el siglo XVI, al dotarse el Sur de una industria azucarera propia, tal como recoge León el Africano<sup>141</sup>.

También eran objeto de exportación los textiles, como el lienzo, cuartilla, antona, esbordates, floretes, aljubas, sedas..., y algunos productos artesanales, como borceguíes y latas; en parte de producción local y en parte de procedencia exterior<sup>142</sup>. Por último, hay que considerar el importante contrabando de armas y jaeces, más las acciones castellanas como transportistas de productos extranjeros<sup>143</sup>.

Los productos que ahora llegan por mar al Sahel son los mismos que desde el siglo XI arribaban a través de las caravanas, tal como refleja El Bekri. Por ello, hay que considerar a las rutas marítimas no sólo como elemento de drenaje de productos, sino también de abastecimiento.

---

133. Los detalles en E. AZNAR VALLEJO: *La experiencia marítima...*

134. *Ibíd.*

135. *Vid.* nota núm. 117.

136. *Vid.* nota núm. 116.

137. E. AZNAR VALLEJO: *Documentos...* núm. 816.

138. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ: *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los RR.CC.* Valladolid, 1958-63. II, 440 y 441; III, 487 y 500.

139. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ: *Documentos...Portugal...* III, 500.

140. *Vid.* notas correspondientes a importación.

141. J.L. AFRICANO: *Cosmografía...* Pág. 89.

142. A.G.S.-Registro General del Sello, 30 Abril 1492: lienzos y sedas para Arcila. *Vid.* además notas anteriores.

143. A.G.S.-Estado(Castilla), leg. 1-2, núm. 75.

'A.G.S.-Registro General del Sello, 20 Noviembre 1493: Vecinos de Palos llevan fruta de Portugal a Azamor.



— **Guinea.** Las importaciones castellanas descansan sobre dos productos esenciales: el oro y los esclavos. Así consta en todo tipo de documentación: nombramiento de receptores, licencias, crónicas..., a pesar de lo cual son muy pocas las precisiones que se pueden hacer al respecto. El oro se obtenía en San Jorge de la Mina, donde era intercambiado por conchas de Canarias, seguramente ostrones. El valor de éstas llegó a ser enorme. Pulgar indica que llegaron a pagarse en Sevilla y otros puertos andaluces a 10 y 20 reales de plata, cuando antes no valían nada<sup>144</sup>; mientras que Valera señala que por cada una de ellas se obtenía entre 20 y 30 pesos de oro<sup>145</sup>. Tales opiniones están corroboradas por algunos precios. En 1490, 56 de dichas conchas fueron valoradas en 700 ducados de oro<sup>146</sup>, y cuatro años más tarde, un castellano fue despojado en Portugal de conchas por valor de 250.000 mrs.<sup>147</sup>. También prueba su enorme cotización el hecho de que fuese uno de los monopolios de exportación que se reservó la monarquía portuguesa<sup>148</sup>. Este alto valor lo explica Valera por su carácter mágico, ya que servía de amuleto contra los rayos<sup>149</sup>; sin embargo, también debía tener un valor monetario, de acuerdo con los testimonios de los viajeros árabes y de Ca da Mosto sobre el empleo de cauris, con este uso, en el oeste africano<sup>150</sup>. No existe contabilidad sobre los ingresos proporcionados por este oro, pero debieron ser elevados. Baste un indicio: el quinto real de una carabela venida de la Mina —significativamente comprado por un genovés— valió 329 meticales de oro, unos 135.000 mrs.<sup>151</sup>.

Los esclavos procedían de otras partes de Guinea, como Gambia y la Costa de la Malagueta. Incluso, desde este último punto los castellanos los llevaban a la Mina, tal como se recoge en el relato del viaje de Eustache de la Fosse<sup>152</sup>. El comercio activo en este campo se limita a algunos años de la década de los cincuenta y al período de la guerra luso-castellana. Pero a ello hay que añadir un importante volumen de contrabando. Éste se realizaba tanto por el viaje ilegal de castellanos hacia Guinea —en el que se solían aprovechar las escalas de Canarias y Cabo Verde, así como la colonia portuguesa radicada en el primero de dichos archipiélagos—, como mediante el desvío de embarcaciones a la arribada. Sobre este último caso conocemos el trasbordo de 120 esclavos guineanos

---

144. F. DEL PULGAR: *Crónica de los Reyes Católicos*. Ed. de J. M. Carriazo. Madrid, 1943. Cap. LXXXI.

145. D. DE VALERA: *Crónica de los Reyes Católicos*. Ed. de J. M. Carriazo. Madrid, 1927. Cap. LXII.

146. E. AZNAR VALLEJO: *Documentos canarios...*, núm. 156.

147. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ: *Documentos...Portugal...* II, 368.

148. J. MUNZER: *Itinerario*. Ed. Basilio de Vasconcelos. Coimbra, 1932. Cap. Do Descubrimento da Guiné.

149. Vid. nota 145.

150. A. CA DA MOSTO: *Relato de los viajes...* Cap. XIV.

151. A.G.S.-Registro General del Sello, 21 Marzo 1486.

152. Vid. nota 84.

desde una carabela portuguesa a un barco sevillano <sup>153</sup>. El mismo fue efectuado por mercaderes florentinos, seguramente como parte de un plan para aumentar los beneficios del arrendamiento que tenían del «trato de Guinea». De todas formas, hay que recordar que los esclavos guineanos se obtenían también en otros ámbitos del Mediterráneo Atlántico, como Berbería y los archipiélagos portugueses, además de Portugal. Igualmente eran objeto de exportación desde Guinea la malagueta y, ocasionalmente, el marfil. A ello hay que sumar los productos provenientes de la pesca, especialmente la de «los cazones de Guinea» <sup>154</sup>.

Las exportaciones castellanas sólo están recogidas en la Crónica de Bernáldez, que cita cobre, latón, peltre, ropas, además de las conchas de Canarias <sup>155</sup>. A este dato cabe añadir el acuerdo entre Portugal y Castilla para la producción de paños de colores, que serían comercializados por la primera en Guinea <sup>156</sup>.

— **Archipiélagos.**— Las relaciones castellanas con esta zona conocen dos momentos bien definidos: el de la primera etapa de la colonización, con una economía fundamentalmente dirigida al autoabastecimiento; y el de la segunda etapa, que concede un amplio margen a los productos especulativos. El cambio se tradujo en un doble acicate para tales relaciones. Por una parte, porque enriqueció la producción insular, dotándola de productos de interés para el mercado europeo y de medios de pago para adquirir las producciones de este origen. De otra, porque potenció la fachada sur de Castilla como intermediaria entre dichos Archipiélagos y los centros comerciales europeos.

Por debajo de su unidad estructural —basada en el tipo de intercambios—, la realización práctica de los mismos permite distinguir una serie de rasgos comunes y otros distintivos. Entre éstos, el más significativo es el volumen de relaciones, claramente favorable a Canarias frente a los Archipiélagos portugueses, y dentro de éstos a Madeira y Azores frente a Cabo Verde <sup>157</sup>. No obstante, la unidad reaparece si consideramos la relativa frecuencia con que las rutas unen a diversos archipiélagos, tanto por razones de proximidad geográfica y humana como de similitud comercial.

Durante la primera época, las importaciones castellanas consistían en esclavos, productos de recolección y derivados ganaderos. Los esclavos procedían, inicialmente, de la conquista de algunas de las islas Canarias y, posteriormente, de las «entradas» en las islas insumisas de dicho Archipiélago, a pesar de las

153. A.G.S.-Registro General del Sello, 16 Septiembre 1485.

154. Los detalles en E. AZNAR VALLEJO: *La experiencia marítima...*

155. A. BERNÁLDEZ: *Memorias del reinado de los Reyes Católicos*. Ed. M. Gómez-Moreno y J. M. Carriazo. Madrid, 1962. Cap. VI.

156. A.G.S.-Registro General del Sello, 2 Septiembre 1492: A los concejos de Cuenca, Palencia, Ciudad Real y Dueñas para que permitan a los maestros que envía Juan II tejer dichos paños.

157. E. AZNAR y M. BORRERO: «Las relaciones comerciales entre la Andalucía Bética y los Archipiélagos portugueses del Atlántico». *II Jornadas Luso-Espanholas de Historia Medieval*. Oporto, 1987.

bulas papales<sup>158</sup>. Su principal punto de venta era Sevilla, donde los señores crearon un dispositivo permanente para comercializar el quinto que les correspondía. A ellos vendrá a unirse los procedentes de Cabo Verde. Desde 1462, Alfonso V autorizó las exportaciones a Castilla de negros de Cabo Verde y mas allá<sup>159</sup>. Este tráfico quedó interrumpido por el inicio de la guerra con Portugal, ya que en expresión de los arrendadores de «moros y tártaros» de Sevilla «no venían ni vienen esclavos de dicho Reino, ni menos del Cabo donde solían venir»<sup>160</sup>.

Entre los productos de recolección hay que mencionar prioritariamente a la orchilla, ya citada por Ca da Mosto, quien señala su comercialización hacia Cádiz y «Río Sibilía» para su reexportación hacia Levante y Poniente<sup>161</sup>. El control de este comercio correspondía a genoveses, que lo tenían en régimen de «appaltus» de los señores. Su recogida se realizaba en las islas ya conquistadas y en las no conquistadas con las que existían «paces». También era objeto de recolección la sangre de drago, obtenida por los castellanos en Madeira y, suponemos, que también en Canarias<sup>162</sup>.

Las únicas producciones insulares objeto de comercio en este momento eran los derivados del ganado: cueros, sebo, carne y quesos<sup>163</sup>. Conocemos su aprovechamiento en Canarias y ocasionalmente en Madeira, archipiélago que habitualmente se aprovisionaba en las islas castellanas<sup>164</sup>.

Las exportaciones castellanas de esta primera época consistían en productos alimenticios, fundamentalmente trigo y vino, que no se producían en Canarias, único Archipiélago para el que contamos con información<sup>165</sup>.

Durante la segunda etapa se produce el mantenimiento de productos tradicionales y la aparición de otros nuevos<sup>166</sup>. Entre los primeros hay que mencionar los esclavos, la orchilla y los cueros. Los esclavos proceden en este momento de la conquista de las islas mayores del archipiélago canario y de las esclavizaciones señoriales en La Gomera, así como del continuado comercio de los archipiélagos portugueses. En éstos hay que contar, no sólo a Cabo Verde, sino también a

---

158. Los detalles en E. AZNAR VALLEJO: *Información sobre cuyo es el derecho de la isla de Lanzarote y conquista de las Canarias (Pesquisa de Pérez de Cabitos)*. Las Palmas de Gran Canaria, 1990. Estudio preliminar.

159. *Monumenta Henriciana*. XIV, Doc. 83 (1462).

160. A(rchivo) M(unicipal) S(evilla)- Actas Capitulares, 7-II-1476.

161. Vid. nota 158.

162. *O manuscrito «Valentim Fernandes»*. Ed. A. Baiao. Lisboa, 1940. Descrição de Ceuta e Norte de África (Ylhas de Canaria). Pág- 108: El retorno de Canarias propicia la escala de los castellanos en Madeira para hacer caruaje y recoger sangre de drago.

163. Vid. nota 158.

164. L. SIEMENS y L. BARRETO: «Los esclavos aborígenes canarios en la Isla de Madera (1455-1505)». *Anuario de Estudios Atlánticos*. XX (1974). Págs. 115 y 117: se envían a Madeira esclavos, carne, sebo, quesos y cabras.

165. Vid. nota 158.

166. Los detalles en E. AZNAR VALLEJO: *La integración...;* y en E. AZNAR y M. BORRERO: *Las relaciones comerciales...*

Madeira y Azores, que podían intervenir en este negocio por su tradición como importadores de mano de obra y por la existencia de esclavos nacidos en sus islas. La orchilla era obtenida en Canarias, donde los genoveses monopolizaban tanto la de realengo como la de señorío, y en Cabo Verde. Los cueros, por último, seguían llegando de Canarias y Cabo Verde.

Entre los nuevos productos destacan el azúcar y sus derivados –conservas y confituras–, que procedían de Madeira y luego de Canarias. Parte de lo importado permanecía en Castilla, pero una porción mucho mayor seguía viaje hacia los mercados de las zonas más urbanizadas de Europa. También era nuevo el pastel, que se importaba de Azores, tras el fracaso de su implantación en Canarias. Su destino era en buena medida la industria local, aunque no faltan exportaciones.

Las exportaciones castellanas se pueden clasificar en dos grandes grupos: alimentación y manufacturas industriales. En el primero hay que contar aceite, vino, olivas, ajos, pan, bizcocho y carne de cerdo, siendo el más general el aceite, que está presente en todas las zonas. Entre las manufacturas podemos señalar albardas, loza, alfarería, paños, jabón, almarrajas, mantas de Sevilla, calderas, peroles y formas de azúcar. Las relacionadas con el cuero y la cerámica son mayoritariamente de procedencia local, lo mismo que el jabón; mientras que las metálicas y parte de las textiles son foráneas. En este último caso, Cádiz jugaba un papel de depósito distribuidor, desde donde se comercializaban paños catalanes y flamencos de baja calidad <sup>167</sup>. Tal situación queda perfectamente clara en un memorial de la citada ciudad de 1512, en el que se solicita que no se le aplique la pragmática de paños, porque «se descargan en ella muchos paños bajos, de Flandes y de otras partes, sin venir tundidos ni mojados conforme a las pragmáticas de estos Reinos, y en la ciudad se toman a cargar por junto, para Canaria y otras partes, donde se gastan los dichos paños bajos y no se gastan paños de mejor suerte». En el caso de Canarias, los comienzos de la colonización realenga están marcados por el envío de esclavos, normalmente guineanos, desde Andalucía.

El balance de tales intercambios era favorable a los Archipiélagos, dado que el poder de compra de sus productos –especialmente el del azúcar– era superior. Por ello, los mercaderes continentales se veían obligados, en ocasiones, a remitir capitales para saldar sus compras.

---

167. A.G.S.-Cámara de Castilla(Pueblos), Cádiz, leg. 4, fol 366.