

# DOCUMENTOS SOBRE MALAGA Y EL TRAFICO CON LAS INDIAS

MARIA TERESA LOPEZ BELTRAN

## RESUMEN

La finalidad de este artículo es, no sólo dar a conocer un documento conservado en el Archivo Histórico Provincial de Málaga referido a la armada de Fernando de Magallanes poco antes de partir hacia las Molucas, sino, sobre todo, hacer hincapié en el hecho de que, pese a no constatarse documentalmente la existencia de un tráfico directo de Málaga con Indias desde *la promulgación de la cédula* de Carlos I en 1529 autorizando a diversos puertos españoles a comerciar directamente con aquéllas, Málaga participa activamente en el comercio americano, abasteciendo de productos típicos de su tierra a las armadas que partían para Indias y a sus colonias, si bien lo hace teniendo como *intermediarios a los puertos de la Baja Andalucía*. Sirva como ejemplo el documento segundo del apéndice de este artículo.

## SUMMARY

The purpose of this article is not only to make known a document conserved in the Provincial Historical Archives of Malaga with reference to the armada of Fernando de Magallanes just before setting out for the "Molucas", if not, above all, to emphasize the fact that- although no written evidence exists of any direct trading between Malaga and the Indies since the enactment of a warrant, in 1529 by Carlos I, authorizing various Spanish ports to trade directly with them - Malaga takes an active part in American commerce, supplying those armies that were setting out for the Indies and its colonies with home produced products, even though this was achieved by having the Low Andalusian Ports as intermediators. See the second document of the appendix of this article as an example of this.

## DOCUMENTOS SOBRE MALAGA Y EL TRAFICO CON LAS INDIAS

MARIA TERESA LOPEZ BELTRAN

Con el descubrimiento y la posterior colonización de América se abría un nuevo campo de actividad comercial a Europa, y en especial a España, beneficiaria directa de aquél. Las expediciones transatlánticas y el suministro de equipos y víveres a las distantes y recién conquistadas colonias alimentaban un tráfico comercial, progresivamente en aumento, desde los puertos meridionales de Castilla. En efecto, los barcos españoles zarpaban para las Indias Occidentales llevando pasajeros en gran número, pero cargados también de un sinnúmero de productos, como barricas de vino, barriles de harina, vasijas de aceite, herramientas, aperos, agrícolas, simientes y animales domésticos (1).

Si bien en un principio la elección del puerto de salida y regreso de las expediciones de Indias dependía en gran medida de quienes las dirigían, a partir de 1503 la Corona centraliza tales actividades mediante la creación en Sevilla de la Casa de Contratación, organismo regulador del comercio indiano. Por decreto real el puerto hispalense se convertía en el único punto por donde salían fletados los navíos con destino a Indias, y asimismo de llegada (2), restando posibilidades a los demás puertos andaluces.

Más tarde, por real cédula otorgada por Carlos I en Toledo, el 15 de enero de 1529, se autoriza a otros puertos a participar en el tráfico con Indias, figurando entre ellos el de Málaga (3). Esta medida no va a menguar la centralización ejercida por Sevilla, puesto que los puertos autorizados estarán obligados a enviar trimestralmente a la Casa de Contratación copias de los registros y, por otra parte, el retorno de las Indias seguía teniendo como punto de destino, Sevilla (4).

Centrándonos en el puerto de Málaga, no es nuestra intención analizar hasta qué punto la medida restrictiva impuesta por los Reyes Católicos en 1503 debió influir en el desarrollo económico de nuestra ciudad, si bien es cierto que la ausencia de un tráfico directo de Málaga con las Indias justifica que sólo excepcionalmente la ciudad sea un mercado de productos indianos, como ocurrió en el verano de 1517, en que un vecino de Santa María de Ordalez vende una india bozal de dieciocho años, de buena guerra (5). Pero también es cierto que, pese a la medida restrictiva de los Reyes Católicos, los productos de la tierra malagueña van a encontrar salida por el puerto de Sevilla, ocupando un lugar en las bodegas de los navíos que habían de partir a las Indias, bien fuese para el abastecimiento de las expediciones transatlánticas o bien para satisfacer las demandas de las colonias.

(1) J. H. PARRY: *El Imperio español de Ultramar*, Madrid, 1970, p. 91.

(2) Fco. MORALES PADRON: *Historia General de América*, Madrid, 1975, pp. 559-562.

(3) C. FERNANDEZ DURO: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, 1972, tomo I, apéndice documental, doc. núm. 13.

(4) Fco. MORALES PADRON: *op. cit.*, p. 569.

(5) *A. H. P. M.*, leg. 21, 17/VIII/1517. También es probable que al puerto de Málaga acudiese algún otro beneficiario del tráfico indiano, como pudo ser el caso de Vicente Yáñez Pinzón y de sus sobrinos, Arias Pérez y Domingo Hernández, a quienes los Reyes Católicos les hacen merced de una licencia de saca de 4.000 cahíces de trigo, en recompensa del viaje que han hecho y el que nuevamente van a emprender, cantidad de trigo que, si se tiene en cuenta que Málaga es uno de los pocos puertos autorizados por la Corona para exportar trigo, no es descabellado pensar que saliera por Málaga. Vid. E. IBARRA: *El problema cerealista en España durante el reinado de los Reyes Católicos (1475-1516)*, Madrid, 1944, pp. 69-70, donde recoge la merced antedicha.

En efecto, el 22 de marzo de 1518, Carlos I firma en Valladolid la capitulación y asiento que concedía a Fernando de Magallanes la navegación y ocupación de las Molucas (6). La armada, que partiría de Sevilla el 10 de agosto de 1519, la formaban cinco naos: la "Trinidad", de 110 toneladas; la nao "San Antonio", de 120 toneladas; la "Concepción", de 90 toneladas; la nao "Victoria", de 85 toneladas y, finalmente, la nao "Santiago", de 75 toneladas. Meses antes de la expedición, se llevaron a cabo los preparativos necesarios para tamaño viaje. Aparte de objetos diversos para comerciar y la imprescindible artillería, se cargó en las susodichas naos harina, judías, lentejas, galletas, queso, aceite, azúcar, mostaza, vino, anchoas y otras cosas necesarias para un plazo de dos años (7).

Como se puede observar, los productos que se iban reuniendo para la cargazón de la armada provenían en su mayoría del arzobispado de Sevilla, siendo una excepción la "anchova" malagueña, producto del que se cargaron doscientas toneladas (8), previamente compradas en la ciudad de Málaga. Efectivamente, por un documento que se conserva en el Archivo Histórico Provincial de nuestra ciudad, que reproducimos en apéndice (9), sabemos que el 19 de junio de 1519 se compraron en nombre del capitán Fernando de Magallanes doscientos barriles de "anchova", que se cargaron en la nao la "Trinidad", una de las cinco que componían la armada de Magallanes, a tenor del testimonio del maestre de la nao, el vasco Sanjuán de Amezaga.

Por lo que respecta a la etapa que, tras la real cédula otorgada por Carlos I en 1529, permite al puerto malagueño comerciar directamente con las Indias, hay que señalar que no se constatan relaciones marítimas con ellas, a no ser la llegada accidental a Málaga de un navío procedente de Indias a principios de 1530, al que una tormenta había desviado de su ruta hacia Sevilla (10).

Desconocemos las razones que pudieran explicar la ausencia de datos sobre el posible tráfico directo de Málaga con los puertos indianos. Ciertamente, en la primer mitad del siglo XVI -como ya ha sido puesto de manifiesto en otro lugar (11)- la participación de Málaga en el comercio "internacional" aparece centrada en la ruta de Poniente, en el Mediterráneo y, sobre todo, en el abastecimiento de las plazas norteafricanas. Pero no hay que olvidar, como se deduce de los contratos de flete realizados en Málaga durante ese período, la intensificación de las relaciones comerciales con Sevilla y Cádiz (12), lo que se deba, muy probablemente, al hecho de que Málaga exportara productos a las Indias a través de Sevilla y Cádiz como puertos intermediarios.

¿Tráfico de Málaga con las Indias significa exclusivamente comercio directo con ellas o puede implicar -como de hecho parece- comercio a través de Sevilla o Cádiz como puertos intermediarios?. Sirva como ejemplo el documento dos que incluimos en el apéndice documental.

(6) C. FERNANDEZ DURO: *op. cit.*, tomo I, apéndice documental, doc. nº 14.

(7) Fco. MORALES PADRON: *op. cit.*, pp. 246-248.

(8) *Ibidem*, p. 248.

(9) A. H. P. M., leg. 134. Vid. documento uno del apéndice que aquí incluimos. El mal estado del legajo impide la transcripción completa del documento.

(10) A. M. M., Libro de Provisiones, vol. XII, fols. 19 vº-20 vº.

(11) María Teresa LOPEZ BELTRAN: *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*, Málaga, 1986.

(12) María Teresa LOPEZ BELTRAN: *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos. Introducción a su estudio*, *Baética*, 2, (Univ. de Málaga, 1979), p. 198.

## APENDICE DOCUMENTAL

1519, Junio, (?). Málaga.

*Baltasar Genovés, en nombre del capitán Hernando de Magallanes, recibe del malagueño Alonso Yanes doscientos barriles de anchoa.*

*A.H.P.M., leg. 134.*

En la noble e muy leal çibdad de Málaga /roto/ de junio anno del nascimiento de nuestro sennor Ihesu Christo de mill e quinientos e diez e nueve annos. En presençia de mi Juan Sanches, escrivano publico de los del numero de la dicha çibdad, e de los testigos de yuso escriptos, paresçio Baltasar Genovés, estante en esta dicha çibdad, en nonbre del sennor capitán hernando de Magayanes, e otorgo que resçibio conprados de Alonso Yanes, vezino de la dicha çibdad que estava presente, dozientos barriles de anchoa puestos e despachados a la lengua del agua, a razon de tres barriles e un quarto por un ducado de oro, que montan veynte e tres mill e setenta e syete maravedis, de los quales dichos barriles se dio e otorgo por contento e entregado a toda su voluntad, por quanto otorgó avellos resçibido del susodicho realmente e con efeto, e renunçio que no pueda desir ni alegar que los non resçibio, e sy lo sixere o allegare que le non vala, e a esto en espeçial renunçio hesebçion de la non numerata pecunia e leyes de la paga como en ellas se contyene. E obligo al dicho sennor capitán que dara e pagara al dicho Alonso Ianes o a Pedro de Pineda, vezino de la çibdad de Sevilla en la collaçion de San Marcos, o a quien el dicho Alonso Ianes dixere que se den en su nombre los dichos veynte e tres mill e setenta e syete maravedis, puestos en la dicha çibdad de Sevilla luego que fueren resçibidos con este dicho contrato llanamente e syn pleyto alguno, so pena del doblo e costas que en la cobrança de los dichos maravedis o qualquier parte dellos se le recresçiere. E la dicha pena pagada o no que todavia sea obligado al dicho devdor prinçipal con lo qual asy conplir e pagar, obligo la persona e biens del dicho sennor capitán, muebles e rayzes, avidos e por aver /roto/ raizes avidos e por aver, ya que sy el dicho sennor capitán no cunpliere e pagare los dichos maravedis luego como fuere requerido como dicho es que los cunplirá e pagara por su persona e bienes. E para hesençion dello dio poder a las justiçias asy de la dicha çibdad de Sevilla como de otras partes para que lo esecuten como por cosa pasada en cosa juzgada, e renunçio qualesquier leyes que sean en favor del dicho capitán e suyo, e espeçialmente renunçio la ley e regla del derecho que dize que general renunçiaçion fecha de leyes non vala, en testimonio de lo qual otorgó lo susodicho e lo firmó de su nonbre. Testigos que fueron presentes: Sanjuán de Mezara (sic) e Martin de Anchieta, estantes en la dicha çibdad, e Pedro Ximenez de Burgos.

Yo, Baltasar Ginovés, afirmo onnia supra.

Conozco yo Sanjuan de Çameçaga, vizcayno, maestre de mi nao nonbrada la Trenidad, que Dios salve e guarde, que al presente esta surta en el puerto e playa desta çibdad de Málaga, que resçibi de vos Baltasar Ginoves, en nonbre del sennor capitán Fernando Magayanes, dozientos barriles de anchoa cargados en la dicha mi nao de que /roto/ llevándome Dios en salvamento /roto/ e entregare los dichos dozientos barriles de anchoa en la çibdad de Caliz a Bernaldino del Castillo, vezino de la dicha çibdad de Caliz, para que dellos haga la voluntad del dicho sennor capitán luego que fuere llegado al puerto de la dicha çibdad, syn los tener ni retener en mi poder, dandome y entregandome quatro ducados de oro que fuymos convenidos que aya de aver de flete por los dichos barriles. En testimonio de lo qual os di esta carta de pago firmada de mi nonbre, e por mayor firmeza la otorgue ante escrivano publico e testigos de yuso escriptos.

Que es fecha en la çibdad de Málaga a diez e nueve dias del mes de junio de mill e quinientos e diez e nueve annos. Testigos que fueron presentes: Alonso Yanes e Pedro Ximenez de Burgos, vezinos de Málaga.

Firmado: Saniohan de Ameçaga.

1550, Septiembre, 17. Málaga.

*Pero Sánchez Pericón, vecino de Málaga, fleta una carabela para llevar a Cádiz pasa, almendra, aceite y otras mercancías, consignadas a Alonso Bernal, vecino del Puerto de Santa María, que se encuentra en Cádiz cargando una nao para las Indias, a donde va consignada la susodicha mercancía. A.H.P.M., leg. 213.*

En el nonbre de Dios amen. Sepan quantos esta carta de fletamento vieren como yo G<sup>o</sup> Martin, vezino que soy del Puerto de Santa María, estante al presente en esta muy noble e muy leal çibdad de Málaga, sennor que soy despues de Dios de mi caravela nonbrada la /roto/ que al presente esta surta en el puerto e playa desta çibdad, otorgo e conozco por esta presente carta que fletó a vos Pero Sanches Pericon, vezino desta çibdad que estays presente, aquella parte de la caravela que pudiere llevar e vos /roto/ de ropas e mercaderias que son /roto/ sesenta barriles quintalennos de pasa e almendra, dos mas o menos, ciento e sesenta botijas pocas mas o menos, que hazen tres dellas /roto/ arroba, las /roto/ llenas de azeyte esteradas, sesenta jarretas de /roto/ de açumbre, çien quintales de pasa larga /roto/, todas las quales dichas mercaderias tengo de llevar en la dicha mi caravela. Y por razon dello me aveis de dar e pagar de flete diez y siete ducados por de aqui a la çibdad de Caliz, la qual dicha carga me dais y entregais desde oy hasta el sabado primero en todo el dia, la qual tengo de reçibir a la lengua del agua y ansi reçibida /roto/ bado en todo el dia primero hallare alguna otra ropa e mercaderias de otras personas, que las puedan llevar e cargar en la dicha mi caravela, e si pasado el dicha sabado no hallare ninguna otra ropa ni mercaderias que llevar, e de ser obligado e me obligo de no llevar ni cargar en la dicha mi caravela otra ropa de ninguna otra persona que no fuere /roto/ Sanches Pericon /roto/ haziendo tienpo me tengo /roto/ puerto e playa e ansi reçibido /roto/ por la horden e forma que esta declarada, tienpo avidno e aquel no perdiendo, tengo de me hazer a la vela e hazer mi derecho viaje a la çibdad de Caliz, sin hazer demora ni escala en ningund puerto, si no fuera sino fuere con tienpo forçado, e tengo de dar la dicha ropa y la /roto/ tengo de entregar a Alonso Bernal, vezino del Puerto de Santa María, residente en la dicha çibdad de Caliz, que esta alli cargando una nao para las Yndias, a donde va consignada la dicha ropa, haçiendo tienpo para me poder partir no me /roto/ que por todos aquellos dias que hizieren buen tienpo no me partiere, os dare e pagare por cada un dia dos ducados en pena /roto/ convinçional e mas os pagare las mercaderias si se perdiesen con las ganancias dellas.

El qual dicho flete me aveis de pagar en la dicha çibdad de Caliz, aviendo dado y entregado la dicha ropa e mercaderias al dicho Alonso Bernal. Y digo que la dicha caravela esta estanca de quilla y costado y cubierta e bien amarinateda de gente, xarcia e todo lo demas que para semejante viaje convenga, e si por caso lo suso dicho algund danno, perdida o menoscabo viniere a la dicha ropa, lo pagare yo por mi persona y bienes muebles e raizes, que para ello obligo la dicha caravela, flete y aparejos della /roto/ Pero Sanches Pericon, vezino desta çibdad, otorgo e conosco por esta escritura de fletamento /roto/ dar en entregar la dicha carga en la manera e forma que esta declarada, e de pagar el flete en la dicha çibdad de Caliz ansi /roto/ dado la dicha carga, y en todo açevto esta escritura segund e como en ella se contiene, para el conplimiento de la qual obligo mi persona y bienes avidos e por aver /roto/ las dichas partes, cada una por lo que le toca, damos poder cunplido a todas e qualesquier justiçias e juezes de sus magestades de qualesquier partes que sean para que esto nos apremien a que ansi conplamos como por sentencia /roto/ cosa juzgada, renusçio todas las leyes /roto/ favor e la ley e regla del derecho que diz que general renusçiacion fecha de leyes non vala. En testimonio de

lo qual otorgamos la presente carta en la manera que dicha es ante el escrivano publico e testigos de yuso escriptos, en cuyo reglamento yo el dicho Pero Sanches firme mi nonbre, e por mi el dicho G<sup>o</sup> Martin un testigo, porque no se escrevir.

Que es fecha en la dicha çibdad de Málaga, a diez e siete dias del mes de setiembre anno del nasçimiento de nuestro salvador Ihesu Christo de mill e quinientos e çinquenta annos, siendo presentes por testigos Diego Ramires, escrivano de su magestad, e Diego de Valençia e Rui Dias de Rojas, vezinos de Málaga. Pero Sanches Pericon. Diego Ramires por testigo.