

LAS INVERSIONES NAVIERAS EN EL REINO DE GRANADA EN ÉPOCA DE LOS REYES CATÓLICOS

Shipping Investments in the Kingdom of Granada during the Reign of the Catholic Kings

MARÍA TERESA LÓPEZ BELTRÁN *

Aceptado: 30-01-01.

BIBLID [0210-9611(2000); 27; 53-73]

RESUMEN

La autora analiza las inversiones navieras (ya se trate de construcciones por encargo, ya de compras de navios en uso) que se registran en la ciudad de Málaga en época de los Reyes Católicos.

Palabras clave: Reino de Granada. Construcción de navios. Compraventa de navios.

ABSTRACT

The author analyzes shipping investments —either ship building or purchase of ships already in use— at the city of Malaga during the Reign of the Catholic Kings.

Key words: Kingdom of Granada. Ship building. Ship dealing.

La incorporación de Málaga a la Corona castellana atrajo un número considerable de repobladores que, inicialmente al menos, manifestaban una vocación marítima al declararse “*hombres de la mar*”, expresión que hacía referencia a actividades vinculadas a la empresa naviera, ya que incluía no sólo a marineros, maestros, pescadores y tratantes por la mar, sino también a calafates, cordeleros de cosas de la mar y carpinteros de ribera¹. Eran *mareantes* con experiencia y procedían en

* Dpto. de Arqueología e Historia Medieval. Universidad de Málaga.

Cf. BEJARANO ROBLES, F., *Los Repartimientos de Málaga*, 3 vols, Málaga, 1985, 1990, 1998. Ascende el total de los mismos a 131 repobladores, cifra que contrasta, por ejemplo, con la contabilizada para Almería, que sólo llega a 13, incluyendo, del mismo modo que se ha hecho para Málaga, a “hombres de la mar, maestros, calafates, carpinteros de navio y cordoneros de las cosas de la mar. Cf. SEGURA, C., *Bases socioeconómicas de la población de Almena (s. XI)*, Madrid, 1979.

su gran mayoría de los diversos puertos de la Baja Andalucía, sin que faltasen los marineros portugueses y algún que otro oriundo del Cantábrico y de la confederación aragonesa. Además, más de uno llegó a la ciudad con su propio navio, como fue el caso del marinero Gonzalo de Lezana, que tenía un barco, o el de Isabel Martínez, que se estableció en Málaga con sus cinco hijos, trayendo consigo dos barcos y dos jábegas, pero ya viuda, porque su marido, el marinero Fernán García Blanco, había muerto “*en la mar junto con Malaga por quitar la presa a los moros con su albatoça*” asimismo, se avecindaron los marineros y pescadores Juan de la Presa, Diego Fernández Ladrillero y Gonzalo Rodríguez, oriundos los dos primeros de Cartaya y este último de Ay amonte, compartiendo los tres la propiedad de una carabela².

Las actividades desarrolladas por estos *hombres de la mar* eran diversas, y el hecho de que un buen porcentaje de los mismos se declarara *marinero y pescador* indica que una parte de su tiempo la ocupaba la pesca de bajura, actividad que solía ser arriesgada por la continua presencia de piratas. Así, por ejemplo, en un precioso documento sobre un *retrato* en Torremolinos, uno de los pescadores que testificaron ante el corregidor Juan Gaytán, el malagueño Juan Rodríguez, se expresaba así:

(...) estando este que se pone e otros sus conpanneros pescando en un barco oy a medio dia en el paraje de Torremolinos unos çinco navios de rremos de moros los quatro de fuera metidos en la mar y el uno vynno hazie donde este que depona estava pescando e que desque lo vieron venir tan çerca cortaron el amarramiento del barco e pusyeronse en fuir³.

Eran sucesos cotidianos con los que estaban familiarizados los vecinos de los lugares costeros del reino de Granada; y si en el ejemplo citado los pescadores lograron huir, no corrió la misma suerte el armador Alonso Martín, que salió de Málaga rumbo a Orán con su barco para pescar, pero fue cautivado en el trayecto por unos moros⁴. Y algo similar ocurrió a Martín de Pareja, avecindado en Orán, al que en diciembre de 1511 le fue robado un barco de pesquería “*en la estanza*

2. Cf. BEJARANO ROBLES, F., *op. cit.*, I, p. 175 y pp. 475-76.

3. Cf. VERA DELGADO, A., *La última frontera medieval: la defensa costera en el Obispado de Málaga en tiempos de los Reyes Católicos*, Málaga, 1986, p. 180.

4. A.H.P.M., leg. 11, 24-VII-1509.

de costa questa en la costa de la mar entre el Buñol y Castil de Ferro que era una zabra morisca"⁵.

Al tratarse en muchos casos de embarcaciones pequeñas, los marineros simultaneaban la pesca con otras actividades complementarias, como, por ejemplo, el barcaje del río Guadalquebirejo, que contaba con un arancel de los derechos que se habían de cobrar y cuya explotación quedó reservada a los vecinos por decisión del Concejo⁶, o haciendo portes a vecinos en trayectos cortos y cercanos a la capital, como el que aceptó el marinero Pedro de Salas, transportando en su barco desde Fuengirola a Málaga treinta cargas de paja por encargo del regidor Alonso de Cárdenas⁷, o el porte que contrataron con el armador malagueño Francisco Martín los barqueros Pedro de Baena y Juan de Montilla, para transportar cuatro piedras de molino desde la Cala del Moral hasta la Torre de Vélez Málaga⁸. Cuando el porte implicaba un trayecto algo más largo, el miedo a la piratería, siempre latente, llegaba a manifestarse, incluso, en letra escrita, como fue el caso del maestre malagueño Andrés Nieto, el cual, en el contrato que había suscrito para llevar con su barco vino y otras mercancías desde Marbella a Ceuta, expresaba sus miedos en la frase "*guardándome Dios de los moros henemigos de nuestra sancta fee católica e de françeses e ladrones cosarios*"⁹.

También era importante la participación de los marineros en los trabajos de carga y descarga de las mercancías que llegaban a Málaga o se exportaban por su puerto en navios de cierto *porte*, que anclados en la bahía de Málaga esperaban su salida para el puerto de destino¹⁰. Al parecer, estaba bastante generalizada en la época la costumbre de que los navios nacionales o extranjeros fuesen cargados y descargados por los barqueros y bateleros del puerto en cuestión, aunque no siempre tal costumbre era respetada por los maestros y marineros foráneos, que procedían a cargar y descargar los navios con sus propios bateles, como estaba ocurriendo en Málaga. Tal estado de cosas fue originando un

5. *A.H.P.M.*, leg. 13, 2-XII-1511.

6. Cf. RUIZ POVEDANO, J. M.^a, *El primer gobierno municipal de Málaga (1489-1495)*, Granada, 1991, pp. 372-374.

7. *A.H.P.M.*, leg. 6, 2-XI-1506.

8. *A.H.P.M.*, leg. 10, 2-V-1508. El armador, que les adelantó 500 maravedís, se comprometía a entregarles las piedras "*puestas a la lengua del agua*", así como los aparejos de gente y jarcias para cargarlas en la barca.

9. *A.H.P.M.*, leg. 15, 31-1-1505.

10. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M.^a T., *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos, Málaga, 1986*, pp. 82-83.

descontento en la *gente de la mar*, que en septiembre de 1494 solicitaron a las autoridades concejiles que tomaran cartas en el asunto. En efecto, un grupo de vecinos, entre los que se encontraban los marineros Esteban Machos, Gómez de Bárcenas, Antón de Andújar y Gonzalo de Lezana, presentaba una queja ante el Concejo en la que exponían que a la ciudad llegaban muchos navios, naos, carracas y galeazas de forasteros no avecindados en la ciudad, que cargaban y descargaban con sus bateles y barcas, quedando tales faenas en manos de grumetes y marineros extranjeros; y por tal razón, solicitaban que se actuara en Málaga del mismo modo que en otras ciudades portuarias, es decir, que la carga y descarga de los navios que llegaran a la ciudad fuese hecha con las barcas de los vecinos, ordenanza, que en caso de promulgarse, beneficiaría a los vecinos “y a los esclavos que han de descargar y cargar”¹¹. Pero, si no de derecho, de hecho sí que se solía respetar tal prerrogativa. Sirva como ejemplo el contrato que hicieron el mercader genovés Adán de Bibaldo y Rodrigo Muñoz, vecino de Granada, cuando fletaron a unos maestros vascos la nao “Santa María de Piedad”, de aproximadamente 110 toneladas, para hacer un viaje de ida y vuelta a Orán, con escalas en Albuñol y Almería. En una de las cláusulas del contrato se estipulaba lo siguiente:

*En los lugares donde no hubiere barcas para cargar la nao, que los maestros la carguen con sus barcas y que los mercaderes les paguen lo que suelen pagar en Malaga a las barcas que cargan los navios*¹².

A todos estos menesteres de la *gente de la mar* hay que añadir, además, su activa participación en las cabalgadas que se organizaban contra el enemigo musulmán y de las que se obtenían respetables beneficios¹³.

Desconocemos la suerte que siguieron la mayoría de aquellos *hombres de la mar* que acudieron a repoblar la ciudad tras su incorporación a Castilla, pues la documentación local, salvo algún que otro caso, les

11. L.A.C., I, fols. 294vº-295. La petición no fue aceptada por el Concejo, que consideró que por el momento no era conveniente solicitar de la Corona tal prerrogativa.

12. *A.H.P.M.*, leg. 8, 23-1-1504.

13. Cf. LÓPEZ DE COCA CAS TAÑER, J. E., “Esclavos, alfaqueques y mercaderes en la frontera del mar de Alborán (1490-1516)”, *Hispania*, XXXVIII (1978), pp. 275-300.

silencia. Es probable que tras completarse la conquista del reino de Granada, muchos de ellos, en el supuesto de no haber fallecido, regresaran a sus lugares de origen o se establecieran en otro lugar, como hizo, por ejemplo, Pedro de Cea, marinero de Sevilla, que en agosto de 1487 había llegado a Málaga con un barco grande¹⁴, y unos años después, en marzo de 1498, ya era vecino del Puerto de Santa María, trabajando en la comercialización del pescado¹⁵. Cristóbal de Lucena, sin embargo, que también era marinero y procedía de Sevilla, continuó manteniendo la vecindad en años sucesivos¹⁶.

En cualquier caso, no pretendemos aquí analizar las actividades desarrolladas por los marineros y otros *hombres de la mar*, sino centrarnos de manera especial en las incipientes inversiones navieras que se realizaron en Málaga y cuya rentabilidad, como iremos analizando, estaba garantizada por razones económicas, pero también políticas e ideológicas.

I. LA CONSTRUCCIÓN NAVIERA

Los Reyes Católicos no se mostraron insensibles ante las carencias de la marina castellana, fomentando una política naval que se caracterizaría por la tendencia proteccionista a la marina propia. En efecto, la política proteccionista de la Corona se puso de manifiesto en una serie de disposiciones de carácter general con la pretensión de estimular las inversiones de los particulares del reino, no sólo otorgando primas a cuantos invirtieran en la construcción de navios de gran tonelaje, sino también con la garantía para el inversor o inversores de que en cualquier fletamento los navios nacionales tendrían prioridad frente a los extranjeros; asimismo, se prohibía la venta total o parcial del navio a los extranjeros sin licencia expresa de la Corona, aunque tales extranjeros se hubieran naturalizado¹⁷.

14. BEJARANO ROBLES, F., *op. cit.*, I, p. 475.

15. *A.H.P.M.*; leg. 2, fol. 69vº, 13-III-1498.

16. *A.H.P.M.*, leg. 1, tomo II, 20-VIII-1497.

17. En efecto, por la pragmática promulgada en Alfaro el 10 de noviembre de 1495, ratificada unos años después en Alcalá de Henares el 20 de marzo de 1498, se concedían subvenciones anuales a cuantos construyeran navios cuya capacidad o *porte* superara las 600 toneladas, a razón de 100 maravedís por tonelada, pagaderos en el lugar que residiera el inversor. Posteriormente, en septiembre de 1500, los Reyes Católicos prohibían a cualquier natural del reino, así como a los extranjeros, que se cargaran mercancías en navios extranjeros, habiéndolos nacionales, prohibición que

En el reino de Granada, estas medidas proteccionistas no se tradujeron en una pujanza en la construcción de naves, y mucho menos con el tonelaje que premiaba la Corona. Es más, los mercaderes nacionales y extranjeros utilizaban para las exportaciones marítimas los navios que mejor se adecuaban a sus intereses, o los que podían, pues no siempre resultaba fácil disponer de ellos¹⁸. Y en lo que respecta a la prohibición de vender navios a extranjeros, disponemos de algún que otro testimonio sobre compras de naves matriculadas en Castilla por particulares extranjeros, lo que pone de manifiesto que tal prohibición no debía respetarse, si es que en algún momento llegó a entrar en vigor. En efecto, en abril de 1512, el gallego Álvaro de Orán, hijo de Pedro Domínguez y vecino de la villa de Monterreal de Bayona, vendía a Juan Batista de la Torre, genovés vecindado en Málaga, la nao “Buen Jesús” por 340 ducados de oro¹⁹. Y unos años después, el jurado malagueño Tomás de Plasencia vendía la mitad de una nao a dos maestros de Villafranca de Niza, los *nizardos* Juan Martínez y Bartolomé Martínez, ambos hermanos²⁰.

En realidad, las inversiones en la construcción de navios de cierto *porte* eran costosas y no estaban al alcance de cualquier particular, y, más aún, cuando la carencia o la insuficiencia de maderas apropiadas exigía importarlas del exterior, como ocurría en Málaga y su tierra. En efecto, las insuficientes reservas forestales justifican que desde los inicios de la repoblación la tala de los bosques fuese una actividad reglamentada y controlada por el Concejo a través de los *guardas del campo*, que eran oficiales nombrados a tal efecto²¹. Málaga, por tanto,

reiteraron unos meses después, en agosto de 1501, al tiempo que se prohibía la venta de navios a extranjeros. Y, en fin, en octubre de 1500, la Corona ofrecía primas a quienes hicieran carracas de 1.500 toneladas arriba, “para ofensa y defensa de enemigos y corsarios”. Cf. CAPMANY Y MONTPALAU, A. de, *Memorias Históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, 1779 y 1792 (reimp. anotada), Barcelona, 1961-63, tomo II; FERNÁNDEZ DURO, C., *Armada Española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, 1972, tomo I.

18. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M.^a T., *op. cit.*, pp. 61-89.

19. *A.H.P.M.*, leg. 14, 27-IV-1512, 28-V-1512 y 12-VII-1512. El genovés, que adeuda al susodicho maestro 70 ducados para saldar la deuda, se obliga a pagárselos, ya en Málaga o ya en Cádiz, “a cierto plazo”.

20. *A.H.P.M.*, leg. 75, 27-I-1515. Los susodichos maestros adeudan al jurado 200 ducados “que restan de la compra”.

21. Cf. LÓPEZ DE COCA CAS TAÑER, J. E., *La Tierra de Málaga a fines del siglo XV*, Granada, 1977, p. 42. Y, asimismo, RUIZ PO VED ANO, J. M.^a, *op. cit.*, pp. 288-293.

necesitaba importar madera, tanto para el equipamiento urbano como para atender a las demandas de los artesanos.

Pero en la documentación local no siempre figura la procedencia de la madera importada. Nos consta, por ejemplo, que en más de una ocasión la hacienda municipal había librado diversas cantidades a Martín Fernández, maestre de navio, “*por traer madera para reparar la albatoza*”²²; y, asimismo, en 1502 el Concejo zanjó la deuda que había contraído con el mercader catalán Gaspar Morel por once planchas que se necesitaron para la obra de carpintería de los portales de la alhóndiga²³. Y aunque no contamos con datos suficientes, es probable que buena parte de la madera que llegaba por mar a la ciudad procediera de las zonas más abruptas de las *Alpuxarras de Veles*, que constituían la reserva forestal del distrito por encontrarse cubiertas de importantes pinares²⁴. Así, por ejemplo, en julio de 1497, el veleño Francisco Salvador se concertaba con maestre Antonio, carpintero de Málaga, para entregarle “*puestas y dadas en el rio de Nerja a la lengua del agua*” tres docenas de tablas de pino para navio, la mitad de 20 palmos de largo y la otra mitad de 24, pagándole por ello 2.250 maravedís²⁵.

A veces, la madera llegaba a la ciudad de lugares más lejanos, como, por ejemplo, los cincuenta alerces africanos que en septiembre de 1502 el mercader judeoconverso Femando de Córdoba había descargado en el puerto de Málaga²⁶, cuya madera tenía la cualidad de ser incorruptible. También, a veces, la madera procedía de Galicia, como el cargamento de madera, tabla y duela que había traído a Málaga Diego García de Luaces, vecino de Castropol, en la nao del bilbaíno Juan de Çevedio²⁷. Y en otras ocasiones eran los catalanes²⁸ y los *nizardos* quienes suministraban madera a los vecinos. Así, en agosto de 1512, Pedro Masner y micer Rafael Galiani, mercaderes de Niza, vendieron en Málaga cuarenta docenas de cabriones de madera, valorados en 40

22. Cf. RUIZ POVEDANO, J. M.^a, *op. cit.*, pp. 421-422.

23. MM, L.A.C., II, fol. 5.

24. Cf. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E., “El Repartimiento de Vélez-Málaga”, *Cuadernos de Historia*, VII (1977), p. 362.

25. *A.H.P.M.*, leg. 1, 8-VII-1497.

26. *A.G.S.*, Escribanía Mayor de Rentas, leg. 90, 1^o.

27. *A.H.P.M.*, leg. 7, 21-VI-1502. Cf. FERREIRA PRIEGUE, E. M.^a, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988, pp. 201-203.

28. *A.H.P.M.*, leg. 7, 27-VII-1502 y 26-11-1515, donde se recogen cartas de venta de madera a barrileros y vecinos de la ciudad. En 1515, el pino se vendía a 9 reales, pero no consta su procedencia.

ducados de oro²⁹; y pocos años después, en enero de 1515, el mercader *nizardo* Bartolomé Galiani pagaba 40 ducados de oro a Luis de Boys, maestre que fue de la nao “La Trinidad” que se había perdido en la Torre de los Molinos-, de la compra de madera, jarcia y una lombarda, todo ello procedente de la nao naufragada, y que posteriormente el citado mercader vendió a vecinos de Málaga³⁰.

La insuficiencia de maderas apropiadas para la construcción de navios, con la consiguiente limitación de tener que importarlas, podría explicar en buena medida la inexistencia de contratos entre inversores y carpinteros para construir en Málaga navios de cierto *porte*. Pero esta realidad no debe ensombrecer la actividad desarrollada por los *carpinteros de ribera* o *carpinteros de navios*, conocidos también como *maestros de aja*³¹ porque en su oficio utilizaban la azuela o aja para desbastar la madera. Trabajaban por encargo de los vecinos, construyendo, e incluso reparando, pequeñas barcas y jábegas utilizadas, sobre todo, para la pesca de bajura.

Desde los momentos iniciales de la repoblación, la ciudad de Málaga contó con la presencia de varios *carpinteros de ribera*. En efecto, el 1 de septiembre de 1487 se avecindaban Francisco de Almunar, vecino de Sevilla, “*con XIIIU maravedís de hacienda*”, y Juan del Puerto, portugués vecino de Ayamonte, “*con XLU maravedís en dineros* y dos días después lo hacía maestre Juan “*carpyntero de navios con XXXU maravedís de hacienda*”³². Desconocemos en qué lugares realizaban su trabajo estos carpinteros, así como otros carpinteros que en años sucesivos se fueron estableciendo en Málaga, porque, si bien es cierto que la ciudad contaba desde época almohade con unas Atarazanas³³,

29. *A.H.P.M.*, leg. 4, 20-VIII-1512. Los compradores fueron los hermanos *nizardos* Juan Y Bartolomé Martínez, maestros de la nao “San Salvador”.

30. *A.H.P.M.*; leg. 50, 13-1-1515, 30-1-1515 y 4-VI-1515.

31. La expresión *maestros de aja* no se utiliza en la documentación que hemos consultado, pero sí en la de otros puertos del Mediterráneo como, por ejemplo, Valencia. Cf. GUIRAL-HADZHIHOSSIF, J., *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, 1989, pp. 234-237.

32. Cf. BEJARANO ROBLES, F., *op. cit.*, pp. 418 y 476.

33. Cf. PULGAR, F. del, *Crónica de los Reyes Católicos*. Ed. y estudio de J. de Mata Carriazo, Madrid, 1943, vol. II, p. 284; GUILLÉN ROBLES, F., *Málaga musulmana, sucesos, antigüedades, ciencias y letras malagueñas durante la Edad Media*, Málaga, 1980, reimp. de la ed. de 1880, pp. 524-531; TORRES BALBÁS, L., “Atarazanas hispanomusulmanas”, *Al-Andalus*, XI (1946), pp. 175-209; y el estudio reciente de CALERO SECALL, M.^a I. y MARTÍNEZ ENAMORADO, V., *Málaga, ciudad de al Andalus*, Málaga, 1995, donde los autores afirman de manera documentada el origen almohade de las Atarazanas, y no nazari, como se venían considerando.

cuyos vestigios aún siguen presentes en nuestra ciudad, no fueron destinadas a la construcción de navios, sino que se utilizarán para guardar en ellas navios y aparejos náuticos, probablemente más de la Corona que de particulares, como consta en la merced que hicieron los Reyes Católicos a Sancho de Dosrramas en octubre de 1490, otorgándole con carácter vitalicio el oficio de alcaide, tenedor y obrero de las Atarazanas y “*de los navios y pertrechos e otras cosas que en las dichas Ataraçanas están o en qualquier tiempo estovieren*”³⁴. En los inicios del siglo XVI y en años sucesivos el recinto de las Atarazanas continuará desempeñando la misma función de almacén, pero ya como arsenal de la Corona, necesitada siempre de un espacio donde guardar la munición, artillería y otros útiles, que en aquellos años se destinaban a las campañas norteafricanas y del sur de Italia, sobre todo³⁵. En consecuencia, los *carpinteros de ribera* no disponían de un espacio fijado por el Concejo para trabajar y proteger de la intemperie o del robo los encargos que realizaban, por lo que más de uno hubo de recurrir al alquiler de solares urbanos a orillas del mar, como hizo el carpintero Martín Fernández, que alquiló durante un mes una casa junto al Castil de Ginoveses, pagando de renta 100 maravedís³⁶.

De todos modos, no es desacertado suponer que tales artesanos trabajaran, a vista de todos los vecinos, en la playa o ribera de la ciudad, lo que explicaría la denominación de *carpinteros de ribera*. Tenemos constancia de que el maestre Antonio estaba haciendo un barco nuevo en la ribera de la ciudad a Juan de Morales, maestro de *ensennar ninnos*, que le había pagado por adelantado la obra, valorada en 4.312’5 maravedís. El barco, que era *çerrado de cabeças* y había de acabarse en *doze dias de labor*, lo entregaría el carpintero de la siguiente manera:

34. R.G.S., 1490, octubre, 43. La merced tiene fecha de 26 de octubre de 1490.

35. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M.^a T., *op. cit.*, pp. 81-82.

36. A.H.P.M., leg. 1, 3-X-1497. Cabe señalar que la reina Juana había hecho merced a Lorenzo Galíndez de Carvajal, como anteriormente hicieron los Reyes Católicos al capitán de la armada real Garcí López de Arriarán, de un amplio solar que iba desde el “*Castyl de Gynoveses fasta el Postigo de los Abades de la dicha çibdad e en todo el otro sytio que desde el Postigo de los Abades yendo fazie el Aduana tenían por casas los gynoveses en tiempo que la dicha çibdad hera de moros, tomando el anchura que para ello convega*”, pero no destinado a la edificación de almacenes donde construir embarcaciones, sino almacenes donde guardar los remos, palos, vergas, jarcias y velas de navios. Cf. RUIZ POVEDANO, J. M.^a, “El Doctor Lorenzo Galíndez de Carvajal, hombre de negocios en el reino de Granada”, *Baetica*, 3 (1980), pp. 172-174.

*prieto en el agua estanco de quilla e costado con sus sobrehinchamientos e sus ragalas e chumazeras e tillas e todas las otras cosas de carpynteria que perteneçen a semejante barco para que pueda echarse en la mar e trabajar con el*³⁷.

También el *carpintero de ribera* Juan López, vecino de Málaga, se comprometía a hacer al armador marbellí Pedro Díaz una jábega *buena y bien hecha* por 10.750 maravedís³⁸, del mismo modo que el maestro Miguel, *carpintero de ribera*, se concertaba con Pedro Fernández de Porras y Pedro de Salamanca, vecinos de Málaga, para hacerles una barca para pescar, valorada en 16.500 maravedís,

*del tamanno e de la manera que es la barca de Juan de Cazorla veçino desta çibdad para poder pescar sin vela ni remos ni mástil*³⁹.

Los *carpinteros de ribera*, por tanto, se dedicaban a la construcción por encargo de pequeñas embarcaciones para la pesca, no excesivamente costosas, aunque no siempre su adquisición estaba a alcance de cualquier vecino, lo que justifica que con frecuencia la compra fuera compartida por dos o más personas. Y aunque es cierto que contamos con muy pocos contratos sobre el particular, en modo alguno debe deducirse que el trabajo desarrollado por los *carpinteros de ribera* tuviese poca incidencia en el contexto de las actividades artesanales, pues los testimonios indirectos que nos proporcionan las cartas de compraventa de embarcaciones, ya pequeñas o ya de determinada capacidad, ponen de manifiesto lo contrario. Cabe añadir, por otra parte, que muchas de las embarcaciones matriculadas en Málaga, especialmente las de cierto *porte*, no habían sido construidas en la ciudad, sino que procedían de otros lugares y fueron adquiridas por los vecinos para fines diversos, si bien en muchos casos se trataba de embarcaciones que ya se encontraban navegando, y no de nueva construcción, como analizaremos seguidamente.

37. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M.^a T., *op. cit.*, p. 282, donde transcribimos el documento en su totalidad.

38. *A.H.P.M.*, leg. 25, 9-X-1514.

39. *A.H.P.M.*, leg. 27, 9-XII-1515. El carpintero, que recibió un adelanto de 3.000 maravedís, se comprometía a entregarla para Santa María de Agosto, a vista de maestros.

II LAS COMPRAS DE EMBARCACIONES

Las compras de barcos alcanzaron un desarrollo considerable en el período que estudiamos, pese a tratarse de inversiones costosas. Efectivamente, fueron muchos y de toda condición social los particulares que participaron en la propiedad de embarcaciones, y aunque entre los inversores encontramos representados a todos los sectores de la sociedad urbana, el móvil de la inversión difería de acuerdo con la pertenencia del inversor a uno u otro sector social. En líneas generales, cabe afirmar que los sectores menos privilegiados invertían en la compra de embarcaciones pequeñas (barcas, jábegas y barcos), destinadas fundamentalmente a la pesca y construidas, presumiblemente, en la ciudad; por su parte, los sectores medios y superiores se hacían con navios de cierto *porte* y aptos para la navegación de largo recorrido (naos, galeotas, carabelas, fustas y tafureas), que pudieran destinarse, indistintamente, para actividades comerciales y militares⁴⁰.

Pero ya perteneciera el inversor a uno u otro sector social, o ya se tratara de comprar una embarcación pequeña o de cierta capacidad, en todos los casos, salvo contadas excepciones, el procedimiento que se solía seguir cuando se compraba una embarcación era invertir el capital en la compra de una parte de la misma, asociándose para tal fin dos o más accionistas, que se convertían de inmediato en copropietarios de la embarcación. El número de accionistas, así como el sistema que se pactaba para la partición (mitad, tercios, cuartos...), dependía del tipo de embarcación, pero, en cualquier caso, sin que se llegara a un número excesivo, pues no se trataba de comprar embarcaciones de gran tonelaje⁴¹.

EMBARCACIONES PEQUEÑAS: BARCAS, JÁBEGAS Y BARCOS

Si bien es cierto que la compra de pequeñas embarcaciones no exigía grandes inversiones de capital, el esfuerzo dependía de la situa-

40. Sobre la tipología de las embarcaciones, así como sobre el uso de las mismas, cf. JAL, A. *Glossaire nautique*, París, 1848; AMICH, J., *Diccionario marítimo*, Barcelona, 1971; *Enciclopedia General del Mar*, Barcelona, 1982; CUCARI, A., *Veleros de todo el mundo. Desde el año 1200 hasta hoy*, Madrid, 1986.

41. Para Génova, por ejemplo, hay testimonios de partición de naves con más de veinte accionistas. Cf. HEERS, J., *Gènes auXVe siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris, 1971, pp. 287-290.

ción económica de los compradores, que generalmente eran vecinos de la ciudad y vinculados a la pesquería, que invertían cantidades no muy elevadas en su compra. A veces, el comprador era un sólo particular, como fue el caso, por ejemplo, del armador veleño Alonso González de Valladolid, que había comprado en Málaga a Pedro Verdugo una jábega *nueva blanca con su aposturage y con sus remos y cala y trallas y verga y caldera y una jarra de azeite y quatro quintales de pez y seys arrobas de plomo y estralos y vertedor y salonas y otros aparejos pertenecientes a la dicha xábega*⁴². Pero era más frecuente que se asociaran dos personas, como hicieron Gonzalo Hernández de Jaén y Marcos Benítez, vecinos de Málaga, que compraron a un vecino de Almería un barco *con todo lo que tiene* por 3.500 maravedís⁴³; o Juan de Veas y Pedro García, armadores de Vélez Málaga, que compraron al tabernero malagueño Juan de Mora *una hacienda y xábega de pescar*⁴⁴.

En otras ocasiones, era el propietario de la embarcación quien ponía a la venta una parte de la misma. Tal fue el caso del marbellí Antón Ruiz, que vendió a Alonso García de Santiago, vecino de Málaga, la mitad *de un barco luengo de pesca con la mitad de sus aparejos* por 1.550 maravedís; o el del pescador Francisco Ximénez, que vendió la mitad de un barco de pescar *que tiene varado en esta çibdad de Malaga* por 1.125 maravedís⁴⁵. Pero también encontramos ejemplos en los que el pescador acababa comprando la parte restante y se hacía con la propiedad del barco en su totalidad, como ocurrió a Mateo Sánchez de Ledesma, pescador de Málaga, quien compró a la mallorquina Catalina Fernández, vecina de Málaga y viuda del tejedor maestro Juan Bones, la otra mitad de su barco de pescar; y lo mismo hizo Juan Rodríguez de Carrión, que por 3.000 maravedís compró al pescador Juan de Huelva

42. *A.H.P.M.*, leg. 7, 28-VI-1502. Desconocemos el precio de la susodicha jábega, pues se trata de una carta de pago en la que el armador salda lo que aún adeudaba de su compra, es decir, 5.000 maravedís. También Alonso Boza, vecino de Málaga, compró a Francisco de Plazencia, tratante y vecino, un barco con sus aparejos por 1.500 maravedís. Y Juan de Trujillo, estante en la ciudad, pagaba al malagueño Juan de Horduña 6.000 maravedís *por resto* de una barca, *ibid.*, leg. 7, 11-XI-1502 y leg. 3, 28-11-1503.

43. *A.H.P.M.*, leg. 1, tomo II, 13-XII-1497. Los compradores, que han pagado la mitad, se comprometen a zanjar la deuda en navidad.

44. *A.H.P.M.*, leg. 10, tomo I, 27-1-1508. En este ejemplo, al igual que en el anterior, la compra se hizo a plazos.

45. *A.H.P.M.*, leg. 5, 27-1-1501; leg. 6, 9-XI-1506. Asimismo, el mercader genovés Polo Batista de Franquis vendió la mitad de una barca al pescador malagueño Juan de Huelva por 1.500 maravedís, *ibid.*, leg. 3, 5-X-1503.

*la meytad de un barco de pescar con la meytad de los aparejos y pertenencias que tiene en conpannia con el dicho Juan de Guelva*⁴⁶.

Y si en los ejemplos analizados la propiedad de la embarcación era compartida por los accionistas a partes iguales, en otros casos se podía acceder a la propiedad comprando una o varias de las partes en las que se había dividido la embarcación. Así, en octubre de 1496, el armador malagueño Pedro Ruiz vendió a Rodrigo Alonso, morador en Málaga, la tercera parte de una barca y de una jábega, con la cinta, aparejos y jarcias por 10.000 maravedís. Y en otra compraventa, Luis de Marchena, vecino de Málaga, vendía por 2.500 maravedís a Pedro Gallego, también vecino de la ciudad, la quinta parte de *una xabega y barca con sus aparejos y cuarenta cuerdas nuevas y treinta viejas que el tiene en conpannia de Martin Garçia morador en Malaga*⁴⁷.

Como hemos visto, cualquiera de los particioneros podía vender su parte de la embarcación al particular que quisiera y en el momento que considerase oportuno. Sin embargo, ocurría a veces que los particioneros coincidían cuando vendían sus respectivas partes a un mismo comprador, como sucedió con el mercader vasco afincado en Málaga, Blasio de Motrico. Este mercader había comprado el 7 de junio de 1498 al armador malagueño Mateo Sánchez la sexta parte de *una xabega con su parte de barca redes remos y aparejos que ahora tiene en conpannia de Juan Ruiz armador*, por 1.750 maravedís. Y el mismo día firmaba otro contrato de compraventa con el armador Juan Ruiz, tras haberle pagado 3.500 maravedís por la tercera parte de la susodicha jábega⁴⁸. Pero, en otras ocasiones, la mayor parte de la embarcación no quedaba en manos de un sólo comprador, como había ocurrido en el ejemplo anteriormente citado, sino que cada particionero vendía su parte a distinto comprador. Tal fue el caso de Luis García y de Juan de Viana, vecinos de la villa de Lepe, que compartían el barco “San Juan” en propiedad, aquél con dos tercios y éste con el tercio restante. En mayo de 1510 ambos decidieron deshacerse del barco, que habían valorado en 15.000 maravedís, vendiendo, primero, Luis García sus dos tercios a Alonso de Morón, vecino de Málaga, por 10.000 maravedís; y dos días después Juan de Viana vendía su parte al sevillano Pascual Martín, vecino de Málaga, que le pagó 5.000 maravedís⁴⁹.

46. A.H.P.M., leg. 6, 30-III-1506; leg. 5, 3-VI-1501.

47. A.H.P.M., leg. 1, tomo I, 12-X-1496 y tomo II, 28-V-1497.

48. A.H.P.M., leg. 2, 7-VI-1498.

49. A.H.P.M., leg. 12, 15-V-1510 y 17-V-1510.

En definitiva, al tratarse de pequeñas embarcaciones destinadas a la pesca de bajura y a otras actividades complementarias, como el barcaje y la carga y descarga de navios, los compradores eran en su gran mayoría pescadores y armadores de la ciudad, que invertían sus ahorros en la compra de un barco con el propósito de trabajar con él, pero no con fines meramente especulativos. Y aunque es cierto que ocasionalmente aparece algún que otro mercader en las cartas de compraventas, como el vasco Blasio de Motrico o el genovés Polo Batista de Franquis, sus inversiones en este sector fueron, sin duda alguna, insignificantes.

Hay que tener presente, por otra parte, que hubo vecinos que invirtieron en la compra de pequeñas embarcaciones no ya sólo para revenderlas a pescadores y armadores de la ciudad, sino para sacar una renta, alquilándolas a los *hombres de la mar*. Sirva como ejemplo el contrato que hicieron al armador Lorenzo Ruiz, vecino de Málaga, Francisco de Utrera y Juan Lázaro, vecinos también de la ciudad, al que le arrendaron en abril de 1512 *una barca de pescar con su mastel entena vela timon y con tres pares de remos que ellos tienen en el arenal desta çibdad desde hoy hasta Santa Maria de agosto*, por 7 reales mensuales, pagados al finalizar cada mes. La barca le fue arrendada al susodicho armador,

a todo su riego y ventura de mar y de mala gente y de otros ynconvementes que le puedan venir en la mar o en la tierra si estuviera varada entre los dos espolones el uno de Castil de Ginoveses y el otro de la Torre de /roto⁵⁰.

Distinta será la procedencia social y el nivel económico de cuantos invirtieron en la adquisición de embarcaciones no tan pequeñas y destinadas, indistintamente, al tráfico mercantil y a las actividades militares.

EMBARCACIONES MAYORES: NAOS, CARABELAS, GALEOTAS, TAFUREAS Y FUSTAS

De las distintas embarcaciones mayores, la nao —conocida también como carraca— fue, sin duda alguna, la más utilizada para el transporte de mercancías⁵¹, entre otras razones porque su mayor capacidad de

50. *A.H.P.M.*, leg. 24, 20-IY-1512.

51. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M.^a T., *op. cit.*, pp. 61-77.

carga con respecto a otros veleros de la época compensaba su lentitud en las maniobras⁵². Las naos gallegas y vascas, sobre todo, gozaban de fama en la época y su presencia era familiar en todos los puertos del Mediterráneo⁵³. Pero si fletar una nao vasca o gallega podía estar al alcance de cualquier mercader, comprarla era una inversión costosa, que exigía, casi siempre, asociarse para adquirirla. En nuestro caso, aunque sólo disponemos de algunas compraventas de naos, no dejan de ser significativas. En marzo de 1514, los mercaderes Luis Cortes y Bernal Forcadell⁵⁴, junto con Cristóbal de Arango⁵⁵, todos ellos vecinos de Málaga, compraron a Juan de Camillas, vecino de la villa de Muros, la nao “San Antón”, de *porte* de 60 toneles, por 325 ducados, cantidad que pagaron los susodichos a partes iguales⁵⁶.

Pero a tenor de los testimonios con que contamos, las naos vascas fueron más solicitadas que las gallegas. En mayo de 1498, el conde de Tendilla, don íñigo López de Mendoza, Lorenzo de Zafra, vecino de Granada, y Juan de Lezcano, capitán real y vecino de Almería⁵⁷, compraron al maestre Martín Martínez de Acha, vecino de Lequeitio, la nao “Santa María Magdalena”, surta en Málaga, con todos los aparejos y pertrechos que había en ella, por 1.100 ducados de oro⁵⁸. Unos años

52. Cf. CUCARI, A., *op. cit.*, pp. 47-48; *Enciclopedia General del Mar*, pp. 127-131.

53. Cf. HEERS, J. “Le commerce des Basques en Méditerranée au XV^e siècle”, *Bulletin Hispanique*, 57 (1955), pp. 292-324. En Valencia, una gran parte de las embarcaciones que se adquirirían procedían de Galicia y del País Vasco, cf. GUIRAL- HADHIOSSIF, J., *op. cit.*, pp. 209-210.

54. Luis Cortes procedía de Valencia y Bernal Forcadell era originario de la villa de Ulldecona. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M.^a T., *op. cit.*, pp. 211-218; “La nación catalana en la repoblación y conformación de la sociedad malagueña (1487-1538)”, *Baetica*, 11 (1988), pp. 367-376.

55. Unos años atrás había sido patrón de la tafurea de Alonso Cherino, ciudadano honrado de Málaga, *A.H.P.M.*, leg. 12, 15-11-1510.

56. *A.H.P.M.*, leg. 59, 3-III-1514. Los propietarios de la nao eran el susodicho Juan de Camillas (2/3 partes) y el notario de Muros, Juan de Tarela (1/3 parte). De todos modos, era una nao pequeña, pues las naos gallegas desde la segunda mitad del siglo XIV superaban en porte los 100 toneles, cf. FERREIRA PRIEGUE, E. M.^a, *op. cit.*, pp. 239-240.

57. Cf. RUIZ POVEDANO, J. M.^a, *Poder y sociedad en Málaga: la formación de la oligarquía ciudadana a fines del siglo XV, Málaga, 1989*, pp. 85-128.

58. *A.H.P.M.*, leg. 2, 4-V-1498. La nao fue comprada en Málaga por Lorenzo de Zafra y por Juan de Lezcano, que entregaron al maestre 54 ducados y se comprometieron a entregarle el resto en la ciudad de Granada en un plazo de nueve días y en la moneda que el maestre quisiera.

después, en octubre de 1513, el escribano público Francisco Arias compraba a Juan de Unda, maestre de San Sebastián, la mitad de su nao por 542.417 maravedís⁵⁹. Ciertamente, la compra de una nao exigía un considerable desembolso de capital que sólo estaba al alcance de una minoría, y en este sentido resulta un tanto oscura la inversión de capital que hizo en 1514 Pedro Laso de la Vega, contino real y proveedor de las armadas. El 13 de julio de ese año concertaba en Málaga con Antón de Coxcojales, vecino de Portugaleta y maestre de su nao “Santa María”, la compra de la nave, que fue valorada en 1.460 ducados, horros de alcabalas y de otros derechos, y cuyo precio incluía también los aparejos, velas, cables, jarcias, entenas, lombardas y armas, según figuraba en el inventario firmado por el maestre y depositado en la notaría. El maestre, que iba fletado en su último viaje al puerto italiano de Livorno (*Liorna* en nuestros documentos), recibió a cuenta 100 ducados y se comprometió a entregar la nao en el puerto de Villafranca de Niza, después de que hubiese recibido el resto del dinero. Y esta compraventa, al igual que otras, no llamaría nuestra atención especialmente, si no fuera porque el mismo día y ante el mismo notario Pedro Laso de la Vega y el maestre Juan Martínez, vecino de Villafranca de Niza, declaraban en sendas cartas que la nao era de ambos, añadiendo el maestre en su declaración que Pedro Laso había comprado la susodicha nao para él (Juan Martínez) *y con sus bienes y lo hizo por causa que corsarios franceses no tomaran la nao*. ¿Se pretendía, acaso, con estas declaraciones salvar la reputación del funcionario real y ocultar un acto de corrupción? Nada podemos añadir sobre el particular, salvo que al día siguiente el proveedor de las armadas apoderaba a Juan Martínez para que entregara al maestre vasco en Villafranca de Niza el resto de la suma, tomara posesión de la nao en calidad de maestre y la fletara⁶⁰.

También el jurado malagueño Tomás de Plasencia había invertido en la empresa marítima. Dueño de la nao “San Pedro”, de aproximadamente 180 toneladas y en cuya compra había hecho un desembolso de 700 ducados, decidió vender la mitad de la misma a los hermanos *nizardos* Juan Martínez y Bartolomé Martínez, maestros de Villafranca de Niza, por 350 ducados, de los cuales le adelantaron 150. Esta compraventa es interesante por las condiciones que pactó el jurado

59. *A.H.P.M.*, leg. 59, 23-X-1513.

60. *A.H.P.M.*, leg. 75, 13-VII-1514 y 14-VII-1514. De todos modos, el maestre *nizar* tuvo que presentar fianzas; y el mercader Miguel Valentín se obligó a que la nao la traería Juan Martínez a Málaga.

malagueño con los maestros al venderles la mitad de la nao, que seguidamente resumimos:

- El señorío real y habitual quedaba reservado para Tomás de Plasencia, que nombraba patrones a los susodichos hermanos, gozando y llevando la mitad de todo lo que Dios diere de ganancia y con la otra mitad han de acudirle y darle cuenta de cada viaje salvo si la nao se fletara a partes donde no pueda venir a estos puertos, en cuyo caso quedaban obligados a venir al puerto de Málaga dos veces al año.*
- Las ganancias se dividirían a partes iguales, sin reclamar los maestros una parte mayor por el patronaje de la nao.
- Las costas, expensas y gastos se repartirían a partes iguales.
- La contratación de los marineros correría a cargo de los maestros, con tanto que sean personas fiables y seguras, mientras que el escribano de la nao, si fuese oportuno contar con uno, sería designado por Tomás de Plasencia.
- Los maestros tendrían libertad para fletar la nao a cualesquier personas y para los lugares que quisiesen, siempre que *no la fleten ni den a ropa de contrabando ni para corsear ni haçer danno con ella eçcepto a enemigos y personas.*
- Tomás de Plasencia tendría derecho a disponer de su mitad de la nao, sin que por ello le pusieran los maestros impedimento alguno.

Nada sabemos de las ganancias que pudo generar la nao “San Pedro”, pero lo cierto es que dos meses después Tomás de Plasencia apoderaba a Bartolomé Martínez y a Diego de Garay, estante en Málaga, para que vendieran la nao al precio que estimaran oportuno, pero no por menos de 700 ducados⁶¹.

Si en las compraventa de naos, que exigían fuertes sumas de capital, los particioneros eran, sobre todo, mercaderes con fuertes intereses en el tráfico mercantil y miembros de la nobleza y de la oligarquía concejil, cuando se trataba de comprar una carabela o una galeota el nivel social de los accionistas descendía, entre otras razones porque los precios eran más asequibles.

Las carabelas eran embarcaciones de vela y remos, cuyo *porte*, variable, oscilaba habitualmente entre las 30 y 60 toneladas⁶². Utiliza

61. *A.H.P.M.*, leg. 75, 27-1-1515 y 13-III-1515.

62. En octubre de 1493, se vende por 108 libras en Valencia la carabela de Payo Aponte, vecino de Málaga, con 35 toneladas de carga útil, cf. GUIRAL-HADZIIOSSIF, J., *op. cit.*, p. 65.

das, indistintamente, para el tráfico mercantil y para las actividades militares, por sus dimensiones y mayor velocidad se adaptaban muy bien a las demandas de navios pequeños y rápidos. Sobre la procedencia de tales veleros nada podemos aportar, pero es posible que más de una carabela de las que se compraron en Málaga procediera de alguno de los puertos de la Baja Andalucía, como la que vendió Pedro Méndez, vecino del Puerto de Santa María, al maestro malagueño Cristóbal de Moguer por 8.000 maravedís⁶³, un precio asequible y similar al que habían pagado los malagueños Juan de Valencia y Esteban Mateo cuando compraron su carabela a Rodrigo de Alanis, vecino de Málaga y estrechamente vinculado al mercader judeoconverso Fernando de Córdoba⁶⁴, al cual le abonaron 7.500 maravedís⁶⁵. Y similares eran los precios de alguna de las galeotas vendidas en Málaga y muy utilizadas en las cabalgadas. Sirva como ejemplo la galeota “El Crispo”, navio de remos *que al presente está hecho galeota*, la mitad del cual compraron el bachiller Diego de Valencia y su hermano Hernando de Valencia por 8 ducados de oro, es decir, por unos 3.000 maravedís⁶⁶.

Por contra, los capitales invertidos en las compras de fustas y tafureas eran de mayor entidad y en su adquisición participaron particulares de todos los sectores sociales. La fusta era una embarcación alargada y ligera, con dos o tres remos por banco y con uno o dos palos, y cuya capacidad se medía por bancos. Las fustas se destinaron a todo tipo de actividades marítimas, pero, sobre todo, eran las embarcaciones idóneas para adentrarse en territorio enemigo y para la práctica del corso y la piratería. Sirva como testimonio el poder que mutuamente se otorgaron el portugués Alvaro de Almada⁶⁷ y Diego de Madrid, vecinos

63. *A.H.P.M.*, leg. 1, 8-III-1497.

64. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M.^a T., “El poder económico en Málaga: la familia Córdoba-Torres (1493-1538)”, *Las ciudades andaluzas (siglos XIII-XVI). Actas del VII Congreso Internacional de Historia Medieval de Andalucía*, Málaga, 1991, pp. 463-482.

65. *A.H.P.M.*, leg. 1, 28-V-1497.

66. *A.H.P.M.*, leg. 4, 14-XII-1511. Dicha mitad fue vendida por Melchor Beltrán, en calidad de heredero universal de su hermano, el capitán Mateo Beltrán, que compartía la propiedad de la galeota con el capitán Andrés de Barrionuevo. Este último compartía también la propiedad de otra galeota, “El Galgo”, con el capitán Gracián de Aguirre, existiendo entre ambos diferencias, que se resolvieron tras un pleito por el que Andrés de Barrionuevo se obligaba a pagar a Aguirre 67.000 maravedís por su mitad de la galeota, incluyéndose en esta cifra la mitad del dinero que hubo de gastarse en reparaciones. *Ibid.*, leg. 17, 17-I-1512.

67. Sobre sus actividades, entre armador y tratante, cf. LÓPEZ BELTRÁN, M.^a T., *El puerto de Málaga...*, pp. 237-238.

*de Málaga, que tenían en compañía la fusta “San Luis”, de dieciseis bancos, para armarla y entrar con ella a tierra de moros y a otras partes que quisieren y para fletarla*⁶⁸.

Por estas y otras razones, es muy probable que las fustas fueran muy solicitadas, de tal modo que su precio no parece que se ajustara a regla alguna. Por ejemplo, en mayo de 1512 Lope López de Arriarán vendía a Diego de Madrid, vecino de Málaga, la fusta “San Ginés”, de catorce bancos, *con todos sus aparejos y árbol y entenas y velas y remos y jarcias* por 43.125 maravedís; y pocos meses después, en septiembre, el malagueño Andrés de Pareja vendía su fusta “La Magdalena”, de catorce bancos, con todos sus aparejos, a Gonzalo Mariño de Ribera, alcaide y capitán general de Bujía, por 160 ducados de oro⁶⁹, cantidad que nos resulta desorbitante, porque, a tenor de la documentación que utilizamos, el precio de las fustas oscilaban entre los 22.000 y 50.000 maravedís. Así, por ejemplo, la fusta “Santa Catalina” fue valorada en 31.000 maravedís cuando Cristóbal de Lucena y Pedro de Trujillo, vecinos de Málaga y particioneros de la fusta, decidieron vender las tres octavas partes de la misma, que pertenecían al difunto Alonso de Figueroa, al conde de Tendilla, íñigo Manrique, que les pagó 11.625 maravedís⁷⁰. O la fusta propiedad de Andrés de Estigarria(1/2), del mercader Gregorio de Arbora (1/4) y de Ochoa de Alday(1/4), criado de Juan de Lezcano, que fue valorada en 22.000 maravedís cuando Blasio de Motrico, mercader vasco avecindado en Málaga, procedió a la venta de la mitad de la fusta con sus aparejos porque su hermano, Andrés de Estigarria, había fallecido; la vendió a Juan de Bocanegra, vecino de Medina Sidonia, por 11.000 maravedís⁷¹.

Y si la compra de fustas atrajo la atención de inversores de distinta procedencia social, también las tafureas fueron embarcaciones demandadas, sobre todo, para el transporte militar porque su estructura de fondo muy plano las hacía idóneas para el transporte de caballos, lo que justifica que su capacidad se midiera, precisamente, por caballos. Fueron muchas las tafureas, de foráneos o de vecinos, que cubrían una parte del tráfico mercantil con los presidios norteafricanos, como, por ejemplo, la tafurea que fletó Gregorio Marino, alcaide y capitán de Melilla y Cazaza, para transportar desde Málaga a Melilla caballos y mozos

68. *A.H.P.M.*, leg. 6, 19-III-1506.

69. *A.H.P.M.*, leg. 4, 10-V-1512 y 5-IX-

70. *A.H.P.M.*, leg. 1, II, 20-VIII-1497.

71. *A.H.P.M.*, leg. 2, 15-VIII-1498.

escuderos con sus correspondientes pertrechos y equipaje⁷². El capitán real Garcí López de Arriarán, por ejemplo, poseía una tafurea que cubría con frecuencia el trayecto Málaga-Cazaza⁷³ y, asimismo, vendió por 6.450 maravedís a Pedro Benítez de Aliaras, vecino de Gibraltar, un tercio de tafurea, cuya propiedad compartía con Pedro Benítez, vecino de Málaga, y con Ruy Díaz de Abarca, vecino de Gibraltar⁷⁴. También poseían a medias una tafurea, la “Nazarena”, de 40 bancos y 22 caballos de *porte* y valorada en 36.000 maravedís, Juan Álvarez y el carpintero Femando de Torres, ambos vecinos de Málaga, que en julio de 1511 iban a fletarla a la Corona⁷⁵. Y en junio de 1512, Gonzalo Mariño de Ribera compraba a Miguel Sánchez y a Alonso Buenaño, vecinos de Huelva, la tafurea “Santa Catalina”, con todos sus aparejos, por 63.000 maravedís⁷⁶.

Eran los proveedores de los presidios y los funcionarios reales quienes demandaban con más frecuencia los servicios de las tafureas, sobre todo en las primeras décadas del siglo XVI, cuando se está implantando el poder castellano en el litoral norteafricano desde el Peñón sobre Vélez de la Gomera hasta Argel. Y la Corona, siempre necesitada de navios para el abastecimiento de los presidios, también invertía en la compra de tafureas. Así ocurrió, por ejemplo, en abril de 1511, cuando se concertaron Juan Gallego, vecino y regidor de Gibraltar, y el alcaide Juan de Villalobos, regidor de Málaga y proveedor de las armadas reales *que su alteza manda haçer para la conquista de Africa*, con el objeto de comprar dos tafureas nuevas para el servicio real. Juan Gallego, en efecto, se comprometía a entregar en el puerto de Málaga o donde se le indicara, *hechas en algo más de un mes, dos tafureas, de porte cada una de veynte caballos y no menos, mas bien mas y de darlas puestas con todos sus aparejos jarcias marineros grumetes y pajes que le perteneçen* y para proceder a la construcción

72. Cf. LÓPEZ BELTRAN, M.^a T., “Relaciones comerciales de Málaga con Melilla a fines de la Edad Media (1497-1538)”, *Melilla en la Historia. Sus fortificaciones*, Madrid, 1991, pp. 64-71.

73. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M.^a T., “Financiación de los viajes y cobertura de los riesgos en el tráfico marítimo malagueño en época de los Reyes Católicos. II: Seguros Marítimos”, *Baetica*, 21 (1999), en prensa.

74. *A.H.P.M.*, leg. 7, 23-IX-1502. El susodicho Pedro Benítez de Alfara ya era propietario de otra fusta llamada “Santiago”, que explotaba en su nombre un hermano llamado Fernán Benítez de Alfara, *ibid.*, leg. 5, 30-IX-1501.

75. *A.H.P.M.*, leg. 26, (?) -VII-1511 y 31-X-1511.

76. *A.H.P.M.*, leg. 20, 30-VI-1512.

de ambas tafureas, el alcaide Villalobos le libró en el pagador Diego de Cazalla 20.000 maravedís *muertos*⁷⁷.

En definitiva, las inversiones navieras en el reino de Granada, y especialmente en Málaga, no fueron llamativas, pero sí significativas. Invertir en la compra de navios, ya fuese para revender o ya para participar en los beneficios derivados del transporte marítimo, no resultaba gratuito. El mar era un espacio lleno de riesgos, pero también era una empresa marítima rentable, y más aún si la proximidad del enemigo permitía ganancias, a veces, inesperadas, por lo que no era inusual que en más de un contrato de fletamento se denotara lo siguiente:

“Si en el viaje Dios diere alguna presa o ganancia que *los mercaderes tengan su parte según uso y costumbre*

77. A.H.P.M., leg. 4, 16-IV-1511 y 23-IV-1511.

