

LA PESQUERÍA EN EL REINO DE GRANADA EN ÉPOCA DE LOS REYES CATÓLICOS. (CONTRIBUCIÓN A SU ESTUDIO)

MARÍA TERESA LÓPEZ BELTRÁN

RESUMEN

En este artículo se pretende incidir en diversos aspectos de la actividad pesquera, tema poco estudiado y que tuvo una gran importancia en el Reino de Granada, especialmente en la ciudad de Málaga, donde la comercialización de la *anchova* encontró desde fechas tempranas una rentable salida en importantes ciudades del Mediterráneo bajomedieval.

ABSTRACT

This article deals mainly about several aspects of the fishing activity in the Kingdom of Granada, where it had great relevance, especially in the city of Malaga, where the commercialization of the *anchova* was highly profitable in de big Mediterranean cities, since late medieval times.

En la Andalucía islámica el pescado ocupaba un capítulo importante en la dieta alimenticia de la población, a pesar de que las clases elevadas no eran muy aficionadas a su consumo. En efecto, como se refleja en los textos que recogen la vida cotidiana del mercado, así como en los glosarios andalusíes, que dedican una parte a la ictionimia, sabemos que en las zonas costeras del reino de Granada, donde el pescado se consumía fresco y desde las que se exportaba, ya seco o salado, a las poblaciones del interior, se comercializaba una variedad de especies mediterráneas, como, por ejemplo, el atún capturado en la zona del Estrecho de Gibraltar, la sardina, en cuya pesca sobresalía Marbella, el besugo, la boga, el bonito, la breca, la langosta, la mielga, la pescada, el salmonete, el tollo y el jurel¹. Contamos, además, con alusiones a la

1. Cf. GARCÍA SÁNCHEZ, E. "La alimentación en la Andalucía islámica. Estudio histórico y bromatológico. II: carne, pescado, huevos, leche y productos lácteos", *Andalucía Islámica*, IV-V, 1983-1986, 258-266. Asimismo, TORRES PALOMO, M^a P. "Ictionimia en glosarios

actividad pesquera de Málaga, como la que nos ha dejado el alfaquí Umar al-Malaqi, quien en el siglo XV la describía de la siguiente forma:

*“Allí, cuando se alaba a la aurora y rompe el alba, las barquillas se colman de gente y los pescadores gritan: ¡A las almadrabas!”*²

Tras la incorporación del reino de Granada a la Corona castellana la actividad pesquera y el consumo de pescado seguirán ocupando un lugar importante en la economía de los pobladores cristianos, si bien es cierto que la inseguridad de las costas por la proximidad del enemigo y la continua presencia de piratas berberiscos en el mar de Alborán hacían de la pesquería una actividad que conllevaba riesgos, sin olvidar, asimismo, las tensas relaciones que se producían entre cristianos y mudéjares, moriscos tras su conversión, especialmente en los temas referentes a la pesca y a la navegación. En la costa granadina, por ejemplo, los Reyes Católicos en el mismo documento en el que obligaban a residir a los castellanos en Salobreña, ordenaban al corregidor que *“los xabeques que estan en la dicha Motril vengan a la playa de Salobreña porque estan a mas recabdo, para que no los puedan llevar moros de allende”*³. También en Málaga se recelaba de la presumible connivencia de los armadores moriscos con el enemigo musulmán, lo que justifica que la Corona, entre otras medidas, impusiera al propietario morisco la obligación de registrar su barco, ordenando, asimismo, que cuando los barcos y jabeques de pesquería estuviesen varados, *“los desvien de la costa e saquen un remo de cada costado y lleven los aparejos a casa del alguasil”*⁴.

La pesquería, en efecto, conllevaba múltiples riesgos y problemas, pero en lo que respecta a Málaga, ciudad en la que centraremos este trabajo, la temprana inclusión de la renta de la saca del pescado en la hacienda concejil y la abundante documentación municipal reglamentando la captura, manipulación y venta del pescado, ya fresco o salado⁵, del mismo modo que la

andalusíes”, en VIGUERA, M^a J. y CASTILLO, C. (coord.): *Al-Andalus y el Mediterráneo*. El Legado andalusí, Barcelona 1995, 227-241.

2. Cf. CALERO SECALL, M^a I. “Málaga: un puerto en una ciudad”, en VIGUERA, M^a J. y CASTILLO, C (coord): *Al-Andalus y el Mediterráneo*, 120.
3. Cf. MALPICA CUELLO, A. *Medio físico y poblamiento en el delta del Guadalfeo. Salobreña y su territorio en época medieval*, Granada 1996, 261. El documento está publicado en LADERO QUESADA, M.A. *Los mudéjares de Castilla en tiempos de Isabel I*, Valladolid 1969, 255-256, doc. 104.
4. Cf. CRUCES BLANCO, M^a E. *La Configuración Político-Administrativa del Concejo de Málaga. Regidores, Jurados y Clanes Urbanos (1495-1516)*, Tesis Doctoral mecanografiada, Tomo II, Málaga, 1988, 863-864.
5. Cf. RUIZ POVEDANO, J. M^a. *El Primer Gobierno Municipal de Málaga (1489-1495)*, Granada 1991, 321-331; CRUCES BLANCO, M^a E. *La Configuración...*, tomo II, 859-874.

comercialización de la *anchova* malagueña en importantes mercados del Mediterráneo⁶ son testimonios que evidencian el destacado papel que desempeñó la pesquería en el desarrollo económico de la ciudad⁷, *Coloquio Internacional de Historia Medieval de Andalucía*, Málaga 1991, 653-659. actividad que, a diferencia de otras zonas costera del reino de Granada,⁸ se encontraba mayoritariamente en manos de repobladores cristianos, según se deduce de la documentación consultada.

1. PESCA Y CONSUMO

1.1. Los hombres de la mar

Desde los momentos iniciales de la incorporación de Málaga a Castilla se fueron asentando en la ciudad un número de vecinos que, al menos inicialmente, manifestaban una vocación marítima al declararse marineros, armadores, pescadores y tratantes por la mar, sin olvidar asimismo a calafates, cordeleros de las cosas de la mar y carpinteros de ribera. En efecto, para el período comprendido entre los años 1487 y 1491, del total de repobladores que se asentaron en Málaga 96 vecinos declararon ser marineros, pescadores y hombres del mar, cifra que suponía el 5% del conjunto de la población, que en diciembre de 1491 ascendía a un total de 1.919 vecinos⁹. La escasa incidencia de los oficios vinculados al mar que en principio nos muestran las cifras y porcentajes cobra relevancia en el conjunto del reino de Granada si se tiene en cuenta, por ejemplo, que en la ciudad de Almería, por las mismas fechas, el número de

6. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T. *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*, Málaga 1986, 114-120.
7. El notario mallorquín Pere Llitrà, que vivió los momentos en que Málaga se incorporaba al dominio castellano, al describir el puerto de la ciudad destacó que el pescado era abundante y diverso. Cf. BARCELÓ CRESPI, M. "Noticias sobre Málaga del notario mallorquín Pere Llitrà (1487)", *Actas del VI*
8. Cf. CABRILLANA, N. *Almería morisca*, Granada 1982, 88-92; MALPICA CUELLO, A. "El pescado en el reino de Granada a fines de la Edad Media: especies y niveles de consumo", *Manger et boire au Mogen Age*, Niza 1984, 103-117; GRIMA CERVANTES, J.A. "La pesca en las ciudades de Vera y Mojácar tras la conquista: la torre de la Garrucha y la renta del tigual", *Las ciudades andaluzas (siglos XIII-XVI)*, *Actas del VI Coloquio Internacional de Historia Medieval de Andalucía*, Málaga 1991, 681-691.
9. Cf. RUIZ POVEDANO, J. M^a. *Málaga, de musulmana a cristiana*, Málaga 2000, 180-209. Si a los armadores, marineros y pescadores añadimos calafates, carpinteros de navío y cordoneros de las cosas de la mar, la cifra asciende a 131 repobladores. Cf. BEJARANO ROBLES, F. *Los Repartimientos de Málaga*, 3 vols, Málaga 1985-1990-1998.

re pobladores que se asentaron como *hombres de la mar* era con creces bastante inferior¹⁰.

Aquellos *hombres de la mar* eran gente con experiencia y procedían en su gran mayoría de distintos puertos de la Baja Andalucía, sin que faltasen los marineros portugueses y algún que otro oriundo del Cantábrico y de la confederación aragonesa. Más de uno llegó a la ciudad con su propio navío, como fue el caso del marinero Gonzalo de Lezana, que tenía un barco, o el de Isabel Martínez, oriunda de Gibraltar, 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 fallecido “*en la mar junto con Malaga por quitar la presa a los moros con su albatoga*”; asimismo, se avicindaron los marineros y pescadores Juan de la Presa, Diego Fernández Ladrillero y Gonzalo Rodríguez, oriundos los dos primeros de Cartaya y este último de Ayamonte, compartiendo los tres la propiedad de una carabela¹¹.

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 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 oriundo de Sevilla, que en agosto de 1487 se establecía en Málaga como repoblador trayendo consigo un barco grande¹² y unos años después, en marzo de 1498, ya figuraba como vecino del Puerto de Santa María y continuaba trabajando en las actividades pesqueras¹³. Cristóbal de Lucena, sin embargo, que también era marinero y procedía de Sevilla, continuó manteniendo la vecindad en años sucesivos¹⁴. Sea cual hubiere sido la suerte que corrieron aquellos hombres, lo cierto es que con el transcurso de los años van apareciendo en la vida cotidiana de la ciudad nuevos vecinos vinculados profesionalmente al mar, ya como pescadores y barqueros, o ya como armadores y marineros, como recoge la documentación notarial. Hay que tener en cuenta, por otra parte, que los *hombres de*

10. En 1489, año en que se efectúa el Repartimiento de Almería, la ciudad de Málaga contaba con 93 hombres de la mar, cifra que contrasta con los 10 hombres de la mar contabilizados para Almería. Cf. CABRILLANA, N. *Almería...*, 88. El número de hombres de la mar con que contaba Almería en los inicios de la repoblación apenas aumenta si se contabiliza conjuntamente “hombres de la mar, maestros, calafates, carpinteros de navíos y cordoneros de las cosas de la mar”, pues asciende a 13, como ha puesto de manifiesto SEGURA GRAÍÑO, C. *Bases socioeconómicas de la población de Almería (s. XV)*, Madrid 1979.

11. Cf. BEJARANO ROBLES, F. *Los Repartimientos...*, I, 175 y 475-76.

12. *Ibidem*, I, 475.

13. A(rchivo) H(istórico) P(rovincial) M(álaga), leg. 2, fol. 69 vº, 13-III-1498.

14. AHPM, leg. 1, tomo II, 20-VIII-1497.

la mar eran considerados por la Corona repobladores de gran utilidad porque su presencia evitaba el despoblamiento de los lugares costeros “*porque son gente que de continuo tienen gente consigo*”¹⁵.

Las actividades desarrolladas por los *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, probablemente la mayor parte del mismo, la ocupaba la pesca de bajura, actividad que simultaneaban con otros trabajos complementarios, como, por ejemplo, el barcaje del río Guadalquebrejo, que contaba con un arancel de los derechos que se habían de cobrar y cuya explotación quedó reservada a los vecinos por decisión del Concejo¹⁶. Asimismo, hacían 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 Cárdenas,¹⁷ 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 Málaga¹⁸. También Juan de Montilla aceptó un porte de dos piedras de molino de pan “*desde los tejares de Churriana hasta la torre de Veles Malaga con tanto que esten las dichas dos piedras en el agua que se puedan tomar*”¹⁹; y, asimismo, Andrés Nieto, vecino de Marbella, se obligaba a servir con su barca a un vecino de Málaga, transportando carga “*desde Torreblanca que es en el termino de la çibdad de Malaga hasta la playa de Malaga*”²⁰.

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 navíos de cierto porte, que anclados en la bahía de Málaga esperaban su salida para el puerto de destino. Al parecer, estaba bastante generalizada en la época la costumbre de que los navíos nacionales o extranjeros fuesen cargados y descargados por los barqueros y bateleros del puerto en cues-

15. Así se ponía de manifiesto cuando en agosto de 1501 se procedía a repoblar Fuengirola, determinándose que un tercio de los 20 vecinos habían de tener caballos y el resto debían ser pescadores y propietarios de jábegas, “*porque son gente que de continuo tienen gente consigo para tener más poblada la villa*”. Dato recogido en LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E. “Bezmiliana. Un despoblado en tierras malagueñas (siglos XV-XVI)”, *Cuadernos de Estudios Medievales* I, 1973, 50, nota 44.

16. Cf. RUIZ POVEDANO, J. M^a. *El Primer Gobierno Municipal...*, 372-374.

17. AHPM, leg. 6, 2-XI-1506.

18. AHPM, leg. 10, 2-V-1508. El armador, que les adelantó 500 maravedís, se comprometía a entregarles las piedras “*puestas a la lengua del agua*”, corriendo de su cuenta también los aparejos de gente y jarcias para cargarlas en la barca.

19. AHPM, leg. 26, 8-IX-1511. Cobró por el porte 4 ducados.

20. AHPM, leg. 15, 12-I-1504.

tión, aunque no siempre tal costumbre era respetada por los maestros y marineros foráneos, que procedían a cargar y descargar los navíos con sus propios bateles, como estaba ocurriendo en Málaga. Tal estado de cosas fue originando un descontento en los *hombres 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 sus quejas ante el Concejo, exponiendo que a la ciudad llegaban muchos navíos, naos carracas y galeazas de forasteros, 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 navíos 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”²¹. Pero, si no de derecho, de hecho sí parece que empezó a respetarse en la ciudad aquella costumbre. Sirva como ejemplo el contrato que hicieron el mercader genovés Adán de Bivaldo 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 Málaga a las barcas que cargan los navíos.”*²²

A todas estas actividades complementarias de los *hombres de la mar* hay que añadir, además, su activa participación en las cabalgadas que se organizaban contra el enemigo musulmán, sobre todo por parte de los armadores malagueños, y de las que se obtenían respetables beneficios²³.

La pesca, por tanto, era una actividad económica que ocupaba a un sector significativo de la población, si bien es cierto que en más de un caso pescadores y armadores simultaneaban su trabajo con otras actividades complementarias, como el barcaje y la carga y descarga de navíos.

21. Archivo Municipal Málaga, Libro Actas Capitulares, I, fols. 294 vº-295. La petición de promulgar la ordenanza no fue aceptada por el Concejo, que consideró que por el momento no era conveniente solicitar de la Corona tal prerrogativa.

22. AHPM, leg. 8, 23-I-1504.

23. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, Mª T. “Cabalgadas en el mar de Alborán en tiempos de los Reyes Católicos”, *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos*, (en prensa).

Pero el producto de las capturas hechas en el mar no revertía únicamente en los pescadores. La ganancia obtenida en el mar dependía en buena medida de la propiedad de los instrumentos de trabajo, que no siempre detentaba o compartía la parte trabajadora.

1.2. Los instrumentos de trabajo: barcas, jábegas y barcos

Aunque es cierto que algunos de los repobladores que inicialmente se asentaron en Málaga como *hombres de la mar* trajeron consigo sus navíos²⁴, la mayor parte de los vecinos vinculados a las actividades del mar no disponía de los instrumentos de trabajo necesarios para su trabajo, lo que justifica las inversiones en las compras de navíos y el trabajo desarrollado por los *carpinteros de ribera*, artesanos que por encargo de los vecinos construían, e incluso reparaban, pequeñas barcas y jábegas utilizadas, sobre todo, para la pesca de bajura²⁵.

Efectivamente, tenemos constancia de que maestro Antonio, *carpintero de ribera*, estaba construyendo un barco en la ribera de la ciudad a Juan de Morales, maestro de *enseñar niños*, el cual 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:

“prieto en el agua estanco de quilla e costado con sus sobrehenchimientos 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”.²⁶

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 maravedís²⁷, del mismo modo que 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

24. Cf. RUIZ POVEDANO, J. M^a. *Málaga, de musulmana...*, 195-196, donde el autor, que incluye un cuadro de embarcaciones y propietarios, ha contabilizado 29 naves de diversa naturaleza para el período 1487-1493: 3 carabelas, 1 navío de gavia, 1 nao, 2 barcos grandes, 1 barco pequeño, 4 jábegas, 1 chinchorro y 13 barcos sin especificar modalidad.

25. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T. “Las inversiones navieras en el Reino de Granada en época de los Reyes Católicos”, *Chronica Nova* (en prensa).

26. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T. *El puerto de Málaga...*, 282, donde transcribimos el documento en su totalidad.

27. AHPM, leg. 25, 9-X-1514.

maravedís, “*del tamanno e de la manera que es la barca de Juan de Cazorta, veçino desta çibdad, para poder pescar sin vela ni remos ni mastil*”. El carpintero, que se comprometía a entregarla para Santa María de agosto, a vista de maestros, recibió un adelanto de 3.000 maravedís²⁸.

Más numerosos son los testimonios de compras de embarcaciones destinadas fundamentalmente a la pesca y construídas, presumiblemente, en la ciudad. Al tratarse de barcos de pequeño tamaño, la compra no exigía grandes inversiones de capital y los compradores eran en su gran mayoría pescadores y armadores de la ciudad o de localidades costeras cercanas. A veces, el comprador era un sólo particular, como fue el caso, por ejemplo, de Alonso López, vecino de Málaga en la colación de Los Mártires, que compró a Bernaldino de Ribera un barco de pescar con su jarcia y atavío por 9.500 maravedís²⁹; o el del armador veleño Alonso González de Valladolid, que compró 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 xabega”*³⁰.

Pero, sin duda alguna, era más frecuente que la propiedad la compartieran dos o más personas ya que, si bien es cierto que la compra de un barco para la pesca de bajura no exigía grandes inversiones de capital, el acceso a la propiedad de la embarcación no estaba al alcance de cualquier persona pues dependía de la disponibilidad de dinero del pescador interesado en su adquisición, lo que justifica la existencia de pescadores que no eran propietarios del barco, y de pescadores que poseían el barco a partes iguales, o ya la tercera, quinta o sexta parte del mismo. Así, por ejemplo, el armador malagueño Pedro Ruiz vendía en octubre de 1496 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 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 Málaga*”, por 2.500 maravedís.³¹ No era infrecuente en este tipo de contratos que el consorte aspirase, cuando no le era posible hacerse con la propiedad del barco en su totalidad, al menos a un mayor porcentaje sirva como ejemplo Lope del Castillo, vecino de Málaga, que compró por 5.400 maravedís al armador malagueño

28. AHPM, leg. 27, 9-XII-1515.

29. AHPM, leg. 15, 29-VIII-1504.

30. AHPM, leg. 7, 28-VI-1502.

Pedro Sánchez de Córdoba el tercio de una *fasienda de pescar*, que comprendía “una barca con sus remos y palanca y parales y toda la otra xarçia que tiene y la terçia parte de un boliche y de una xabega que tiene y todas qualesquier redes y xarçias que tiene”; y al poco tiempo compraba al susodicho armador el sexmo de la hacienda de pescar por 2.900 maravedís, de manera que acabó compartiendo a partes iguales la propiedad de la misma³².

Pero no siempre se disponía de dinero líquido para acceder a la propiedad total o parcial de los instrumentos de trabajo, por lo que en ocasiones los *hombres de la mar* que aspiraban a propietarios o consortes saldaban la deuda que habían contraído con el producto de la pesca, como ocurrió a dos pescadores de la ciudad, que habían comprado a Andrés de Barrionuevo una *fasienda de pescar*, adeudando de la compra 12.000 maravedís, cantidad que se comprometían a saldar “con todo lo que la dicha *fasienda ganare*”³³.

Hay que tener presente, por otra parte, las numerosas inversiones de vecinos en la compra de pequeñas embarcaciones, no ya para trabajar con ellas, sino para revenderlas o, simplemente, para sacar una renta alquilándolas a los *hombres de la mar*. Sirva como ejemplo el contrato que hizo Juana García, vecina de Málaga y viuda de Francisco de Ávila, con los armadores malagueños Pedro Ruiz y Pedro Mateos, a quienes arrendó una *barca de xabega* que era de su propiedad desde diciembre de 1504 hasta Pascua Florida del año siguiente, por 1.750 maravedís, cantidad de la que ella recibió 750 maravedís al cerrarse el contrato, comprometiéndose los armadores a pagarle el resto del alquiler de la barca el día de Pascua Florida, así como a devolverle la barca “tan buena como la reçiben”³⁴. También el armador Lorenzo Ruiz tomó en alquiler de Francisco de Utrera y de Juan Lázaro, vecinos de Málaga, “una barca 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

“a todo su riesgo y ventura de mar y de mala gente y de otros ynconvinientes que le puedan venir en la mar o en la tierra si estoviere varada entre los dos espolones el uno de Castil de Ginoveses y el otro de Iroto!”³⁵.

No era gratuita esta cláusula del contrato, pues las embarcaciones varadas en la ribera de Málaga podían ser objeto de robo, y no siempre por obra de los

31. AHPM, leg. 1, tomo I, 12-X-1496 y tomo II, 28-V-1497. Otros ejemplos similares pueden verse en mi estudio ya citado “Inversiones navieras en el Reino de Granada...”

32. AHPM, leg. 9, tomo II, fol. 993, 14-IV-1505 y 24-IV-1505.

33. AHPM, leg. 34, 10-XI-1511.

34. AHPM, leg. 15, 16-XII-1504.

35. AHPM, leg. 24, 20-IV-1512.

salteadores norteafricanos. Valga como ejemplo lo ocurrido a Antón Martín, a quien, muy de mañana, le habían robado un barco de pesca que tenía varado en la ribera de la ciudad a las seis semanas de haberlo comprado,

*“el martes de Semana Santa que paso por çiertas personas veçinos de la çibdad y honbres de la mar con la intençion de pescar en las mares del termino desta çibdad y el miércoles siguiente de la dicha Semana Santa los moros de allende hiçieron presa en el dicho barco y gente que en el iba cautivando y llevandose a las tales personas y se dejaron el barco y lo rescataron despues en el termino de la çibdad de Veles Malaga y por orden del teniente de corregidor de Veles Malaga el barco fue varado y esta alli detenido”*³⁶.

Y si este suceso cabe calificarlo de anecdótico, no ocurría lo mismo cuando se trataba de piratas norteafricanos, cuya presencia en aguas del mar de Alborán era frecuente³⁷. En octubre de 1494, cuando siete fustas de moros se aproximaban a la bahía de Málaga, las autoridades concejiles tuvieron que enviar un barco para que diera aviso a unos pescadores que no se habían percatado del peligro que corrían³⁸. Y en un documento referido a un rebato en Torremolinos en mayo de 1503, uno de los pescadores que testificaron ante el corregidor Juan Gaytán, el malagueño Juan Rodríguez, se expresaba del siguiente modo:

*“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 donde este que depone estava pescando e que desde lo vieron venir tan çerca cortaron el amarramiento del barco e pusyeronse en fuir”*³⁹.

Los percances de esta índole eran frecuentes en la pesquería y podían cortar cualquier expectativa de ganancia en el mar, máxime si el barco se perdía y

36. AHPM, leg. 28, 25-III-1516.

37. En algunos casos, los *hombres de la mar* recibieron solares para guardar sus instrumentos de trabajo. Tal fue el caso de Alonso Calzado, Pedro Gómez de Lucena, Alonso Pérez Roldán, y Alonso Cherino, marineros de la ciudad, a quienes en abril de 1490 se les dio “*un sitio para que hagan una casa donde poner los aparejos con las paredes de tapia y el techo abierto de caña y de paja*”; y para el mismo fin recibió otro suelo el marinero Estéban Mateos, así como Francisco Martín, armador de la mar, a quien se le dio otro suelo “*para en que haga casa para sus aparejos de la mar*”. Cf. BEJARANO ROBLES, F. *Los Repartimientos...*, I, 218, 227.

38. AMM, LAC, I, fol. 300 vº, 11-X-1494.

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

los pescadores eran cautivados,⁴⁰ por lo cual era frecuente que fuesen varios los inversores en la compra de pequeñas embarcaciones destinadas a la pesca, que rentabilizaban el dinero desembolsado participando proporcionalmente en los beneficios que deparaba el mar.

1.3. La ganancia del mar

Del mismo modo que dos o más personas se asociaban para comprar o alquilar una embarcación de pesca, también era frecuente en la pesquería que se asociaran al menos dos personas, que constituirían una *compañía de pesca*, repartiéndose los riesgos y las ganancias del mar de acuerdo con lo que cada cual hubiese aportado o pactado. Así, por ejemplo, en octubre de 1498 el armador Juan de Aranda formaliza una *compañía de pesquería*, que duraría hasta Pascua Florida, con Alonso de Baeza aportando un barco con sus aparejos, haciendo gracia al compañero de cualquier renta por el uso del barco, “y de toda la pesquería que Dios diere, sea la mitad para cada uno”⁴¹. Asimismo, el espinelero Basco Martín, que había vendido a Bartolomé Sotillo la mitad de un barco que tenía varado en la playa de la ciudad -con la mitad de las velas, remos y aparejos- por 9 ducados de oro, formó *compañía* con su consorte, de manera que el espinelero

*“se obliga de traer e andar con el dicho barco trabajando desde hoy hasta que sea la voluntad del dicho Bartolome Sotillo y de acudirle con el medio terçio de lo que se ganare con el dicho barco porque asy se ha conçertado (...) y acudira con la mytad del barco, velas, remos e aparejos cuando el dicho Bartolome Sotillo se lo pida”*⁴².

Y también el armador Lorenzo Ruiz hizo *compañía* con Diego de Padilla para participar a medias en gastos y ganancias, aportando una barca de pescar con sus remos, plomo, corcho, velas y otros aparejos, valorada en 12.000 maravedís, mientras que su compañero se comprometía a “poner y gastar en la dicha conpannia todo lo que fuere neçesario, asi en aparejos como en redes o en otras qualesquier cosas, en contia de doçe mill maravedis”⁴³.

En otros contratos, sin embargo, la ganancia del mar la repartía el armador con el arráez que contrataba en concepto de salario. En octubre de 1498, por ejemplo, Juan de Ocaña, vecino de Málaga, entraba a trabajar de arráez con el

40. Varios ejemplos sobre el particular se ofrecen en nuestro trabajo “Las inversiones navieras...”.

41. AHPM, leg. 2, 11-X-1498.

42. AHPM, leg. 4, 23-VII-1511.

43. AHPM, leg. 4, 13-XII-1511.

armador Fernando Martín hasta Pascua Florida del año siguiente, recibiendo un barco con sus redes, jarcias y aparejos para pescar, “*y de todo lo que pescare se llevara las tres quartas partes de conpannero*”⁴⁴. También el pescador Antón Ramírez de Burgos entró como arráez y compañero con el armador Martín Ruiz por espacio de dos años,

*“para trabajar de arraes en la fasienda de pescar que el dicho Martin Ruis tiene, que es una barca, una xabega e un boliche con su xarçia e aparejos, e de lo que Dios diere de provecho, que la quarta parte sea para el dicho Anton Ramires de Burgos”*⁴⁵.

E igualmente en septiembre de 1517 Antón Ruiz, vecino de Málaga y “hombre de la mar”, entró de arráez con sus vecinos Juan de Valencia y Juan de Mérida para servirles hasta Pascua Florida “*en una fasienda de pesqueria en todo el termino desta çibdad de Malaga o donde le mandaren*”, recibiendo por su trabajo comida, bebida, 9 ducados de oro, cantidad que recibiría al finalizar el contrato, y “*la parte del laud segun se suele dar a los arraes de las dichas fasiendas*”⁴⁶.

Tanto los contratos de alquiler de pequeños barcos, como las *compañías de pesquería* o la contratación de arraeces, solían suscribirse a partir del mes de septiembre, y no antes, finalizando en Pascua Florida, tal vez, aunque no tenemos constancia documental de ello, porque entre una fecha y otra en las aguas jurisdiccionales de la ciudad se producía una parada de la pesca de bajura para evitar el agotamiento de sus caladeros, o para que se recuperasen, pues años después se acabó promulgando una ordenanza concejil estableciendo desde Pascua Florida hasta San Miguel la parada de la pesca de bajura porque, según se argumentaba, “*se a visto por ysperiençia que en este tiempo matan las crías*”⁴⁷. Sabemos, sin embargo, a través de un pleito que mantuvieron los armadores de la ciudad con el Concejo, que se conserva en el Archivo de la Real Chancillería de Granada y que ha sido estudiado por M^a Esther Cruces, que en 1513 los caladeros próximos a la ciudad se encontraban agotados y los que se estaban explotando “*al estar lexos es mucha costa y demasyada y de mucho peligro y la gente que va a pescar la llevamos a mucha mas costa*”, con lo cual aumentaban los costes de la pesca y por ello los armadores no consideraban procedente que se bajara el precio de venta del pescado fresco destinado

44. AHPM, leg. 2, 5-X-1498.

45. AHPM, leg. 5, 13-VI-1501. Los reparos que fuesen necesarios correrían por cuenta de ambos.

46. AHPM, leg. 31, fol. 373 vº, 6-IX-1517.

47. Cf. ARROYAL ESPIGARES, P. y MARTÍN PALMA, M^a T. *Ordenanzas del Concejo de Málaga*, Málaga 1989, 60-61.

al consumo de los vecinos, mientras que años atrás “*estavamos junto con la çibdad y las pesquerias entonçes de aqui çerca estavan muy buenas las quales al presente no estan asy*”⁴⁸.

La mayor parte del pescado que se consumía en Málaga se capturaba dentro de las aguas jurisdiccionales de la ciudad, que son “*çinco leguas a la mayor parte*”⁴⁹, es decir, desde Bezmiliana hasta Torremolinos aproximadamente, aunque en ocasiones los armadores y pescadores se alejaban a otras zonas más o menos cercanas, como “*la estanza de costa questa en la costa de la mar entre el Bunnol y Castil de Ferro*”⁵⁰, y posiblemente también entrarían en aguas de Marbella o de Vélez Málaga, donde la pesca era una actividad productiva que daba trabajo a los moradores de Lagos, Nerja, Torrox y otras localidades ribereñas⁵¹.

Contamos con testimonios en los que se constituyen *compañías de pesquería* para procurar la pesca fuera de los límites de las aguas jurisdiccionales de Málaga. En marzo de 1498, por ejemplo, el armador Pedro de Cea, vecino del Puerto de Santa María, recibía de Bartolomé Sánchez Araujo 3.000 maravedís “*para tratar con ellos en conpannia y mercar con ellos pescado y sardina*”, procediéndose al reparto de las ganancias o pérdidas “*segund uso y costunbre y estilo de la çibdad de Sevilla*”, es decir, tres cuartas partes de las ganancias o pérdidas para el armador y la cuarta parte restante para el compañero⁵². Un mes después, en abril de 1498, también formalizaban en Málaga una *compañía de pesquería* el mallorquín Pedro de Costa y Francisco Beltrán, vecino de la villa de Moguer,

*“para ir a pescar al cabo de Aguer o a la Mar Pequenna un viage, que sera el primero, donde han de estar todo el tienpo que hubiere menester (...), y fletar de consuno un navio y todos losaparejos y cosas neçesarias para el dicho viage y pesquería”*⁵³.

48. Cf. CRUCES BLANCO, M^a E. *La Configuración...*, II, fols. 859-860.

49. AMM, LAC, I, fol. 179 v^o, 17-VIII-1492.

50. AHPM, leg. 13, 2-XII-1511.

51. Cf. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E. “El Repartimiento de Vélez- Málaga”, *Cuadernos de Historia* VII, 1977, 360.

52. AHPM, leg. 2, 13-III-1498.

53. AHPM, leg. 2, 7-IV-1498. Los pescadores andaluces buscaban en los caladeros africanos, en particular en los prolíferos bancos del cabo de Aguer, la sabrosa pescada (merluza), así como el cherne, las bogas y la corvina en aguas de San Bartolomé, en la desembocadura del río de la Mar Pequeña. Cf. RUMEU DE ARMAS, A. “Las pesquerías españolas en la costa de África (siglos XV-XVI)”, *Hispania* 130, 1975, 295-319.

Asimismo, el mercader catalán avecindado en Málaga Bernal Forcadell y su hermano el clérigo Guillem Forcadell constituyeron en abril de 1516 una *compañía de pesca* con Fernán Pérez, también vecino de la ciudad, para ir a Portugal a *haçer atun* y llevarlo a vender a Mallorca⁵⁴.

Se trataba, en estos últimos contratos, de operaciones de cierta envergadura con fines meramente especulativos y que no se destinaban necesariamente al consumo de los vecinos. La mayor parte del pescado que se consumía en Málaga la proporcionaban los armadores y pescadores de la ciudad, a quienes se les obligaba, primero por mandamiento y después por ordenanza, “*de traer e traygan a vender a la dicha çibdad todo el pescado que pescaren en los dichos sus terminos e que lo vendan desde la la torre de la Puerta del Ataraçana fasta el espolon de Castil de Ginoveses*”⁵⁵.

No vamos a entrar en el análisis de la diversidad de especies mediterráneas que se descargaba en la playa o que se vendía en la ciudad a precios regulados por las ordenanzas concejiles, entre otras razones porque este aspecto de la actividad pesquera ya ha sido amplia y sólidamente tratado por José Mondéjar⁵⁶; pero sí interesa destacar que en la ciudad de Málaga, del mismo modo que en Granada, el atún era uno de los pescados más preciados y procedía de las almadrabas portuguesas, aunque posiblemente también llegase de las productivas almadrabas de la costa gaditana, pese a que para este supuesto no dispongamos de testimonios específicos⁵⁷. En efecto, las escasas noticias que hemos encontrado sobre inversiones en compras de atún o no indican el lugar de procedencia, o se refieren a almadrabas de Portugal, como se recoge en un documento de mayo de 1504, en el que el mercader Bernal Forcadell entregaba a un vecino 8.250 maravedís para que comprara atunes en las almadrabas de Portugal y los trajera a la ciudad en la *vasija* que el mercader tenía allí⁵⁸. Y en otra ocasión, años después, el mercader catalán Juan Baltanel en-

54. AHPM, leg. 29, 26-IV-1517. La compañía, que debió formalizarse un año antes, en 1516, sacó de ganancia de la venta del atún en Mallorca 60.000 maravedís, la quinta parte de los cuales correspondió a Fernán Pérez.

55. AMM, LAC, I, fol. 28, 26-II-1490; fol. 179 vº, 17-VIII-1492.

56. Cf. MONDÉJAR, J. “Los nombres de los peces en las Ordenanzas municipales (siglo XVI) de Málaga y Granada”, en MONDÉJAR, J. *Dialectología Andaluza. Estudios*, Granada 1991, 405-448.

57. Cf. LADERO QUESADA, M.A. “Unas cuentas de Cádiz (1485-1486)”, *Cuadernos de Estudios Medievales* II-III, 1974-1975, 100-103; “Las almadrabas de Andalucía (siglos XIII-XVI)”, *Boletín Real Academia de la Historia* CXC, 1993, 345-354. FRANCO SILVA, A. y MORENO OLLERO, A. “Datos sobre el comercio del puerto de Sanlúcar de Barrameda en el primer tercio del siglo XVI”, *Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza. Hacienda y Comercio*, Sevilla 1982, 283-296.

58. AHPM, leg. 8, 6-V-1504.

tregaba a Hernán Pérez, *anchovero* de la ciudad, 11.240 maravedís para que los invirtiera en la compra de atún y esclavos, operación en la que se repartirían las pérdidas a partes iguales, del mismo modo que las ganancias, cuyo monto se establecería una vez descontado el dinero que el mercader había invertido, así como los gastos que hubieran sido cubiertos por el *anchovero* de fletes y otros imprevistos⁵⁹.

También se vendía en Málaga pescado procedente de Galicia, sobre todo las sardinas, que se contabilizaban por millar cuando se exportaban y se preparaban ya saladas, lo que permitía que se conservaran varios meses, o ya arencadas, que correctamente envasadas podían conservarse hasta un año o año y medio sin peligro de estropearse⁶⁰. La primera noticia que tenemos sobre pescado gallego data del verano de 1492, en que llegan "*çiertos navios de pescado e sardina a esta çibdad de gallegos e non les consyntio la çibdad que descargasen para vender porque era fama çierta que morian en Galizia de pestilencia*"⁶¹. Unos años después, en junio de 1498, Gonzalo de Santiago, vecino de Cangas, que quería vender en Málaga ciertas botas de sardina, garantizaba al almojarife Juan de Córdoba que pagaría los derechos de descarga que correspondieran presentando como fiador al *anchovero* Fernán Pérez⁶². Y en años sucesivos la sardina procedente de Galicia, seca o arencada, continuará comercializándose en Málaga, pero de manera ocasional⁶³.

De todos modos, el grueso del pescado que se consumía en la ciudad procedía de las capturas de los propios vecinos, y con toda probabilidad también de las de pescadores de zonas aledañas, no pudiéndose vender la pesca a quien estuviera dispuesto a pagar más por ella, incluso en el supuesto de que el comprador fuese vecino, ya que las disposiciones y ordenanzas concejiles daban prioridad al abastecimiento de sus vecinos, reglamentando minuciosamente las condiciones y precios de la venta del pescado, ya fresco o preparado⁶⁴. Tal prioridad perjudicaba, en principio, a los armadores de la ciudad, que inútil-

59. AHPM, leg. 4, 5-V-1511.

60. Cf. FERREIRA PRIEGUE, E. *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña 1988, 146-151.

61. AMM, LAC, I, fol. 169 vº, 9-VII-1492.

62. AHPM, leg. 2, 7-VI-1498.

63. En enero de 1502 Pedro Macho, maestre vecino de La Coruña, había descargado en Málaga sardinas de ciertos mercaderes de la Puebla de Arosa. Dos años después, en febrero de 1504, Juan de Lipelo, mercader vecino de La Coruña, reclamaba en Málaga a Diego de Espinosa el importe de cuatro botas de sardina que le había dado para que se las vendiera. Y al año siguiente, Juan Vicente, gallego vecino de Pontevedra, reclamaba a un vecino de Málaga 3.000 maravedís que le debía de cierta sardina arencada que le vendió, AHPM, leg. 7, 14-I-1502; leg. 8, 8-II-1504; leg. 9, tomo II, fol. 619, 8-IV-1505.

64. Cf. RUIZ POVEDANO, J.Mª. *El Primer Gobierno...*, 321-331; CRUCES BLANCO, E. *La Configuración...*, fols. 867-873.

mente solicitaron de las autoridades concejiles que se les permitiera vender libremente el pescado en Fuengirola, en la Cala del Moral o en otras sitios, así como que se les autorizara a vender la *anchova*, o al menos parte de su captura, a aquel vecino que más diera por ellas “*porque en todas las tierras del mundo se vende a quien de mas*”, insistiendo, sobre todo, en las dificultades que encontraban para conseguir préstamos con los que cubrir gastos y otros imprevistos que pudiera generar la pesquería, porque se les exigía “*que se los devuelvan en anchova*”⁶⁵.

Inicialmente al menos, según se alegaba en la mentada petición de los armadores, el pescado que traían a la ciudad lo compraba un determinado vecino en nombre de los demás, repartiéndose a continuación entre los restantes vecinos. Pero ni el procedimiento de compra y reparto del pescado, ni el control concejil, evitaban los fraudes y la especulación tanto de armadores como de mercaderes, que a fin de cuentas eran quienes más interesados estaban en la comercialización del pescado. En mayo de 1509, por ejemplo, el armador Lorenzo Ruiz fue acusado de vender diez cargas de sardinas ilegalmente⁶⁶, y varios años antes, en marzo de 1490, Esteban Bonora, mercader valenciano avecindado en Málaga, había sido denunciado, entre otras cuestiones, porque, en opinión de los vecinos, tenía *compañía* con mercaderes catalanes y valencianos y cuando llegaban a la ciudad mercaderes catalanes con la intención de comprar *anchova*, les inducía a comprarla “*en la boca del rio donde la pescan los pescadores*” y los compradores, después de pagarla en sus navíos, las llevaban a las Atarazanas para embarrillarlas declarando que eran de Bonora⁶⁷.

En ambos ejemplos se había cometido un fraude porque los compradores eran forasteros y se había atentado contra el derecho de los propios vecinos; pero hay que tener en cuenta también que las ventas fraudulentas menoscababan el patrimonio concejil, la renta de la saca del pescado, que en 1489 los Reyes Católicos habían concedido para propios de la ciudad y gravaba, respectivamente, con 15 ó 10 maravedís cada carga mayor o menor de pescado fresco o salado que se sacase de la ciudad y sus términos, ya fuese por mar o por

65. AMM, LAC, I, fols. 303 y vº, 29-X-1494. En 1497, por ejemplo, el armador Francisco Martín se obligaba a entregar a Álvaro Fernández, portugués avecindado en Málaga, *tanta sardina y anchova para enbarrillar hasta el cumplimiento* de 3.478 maravedís que le debía, AHPM, leg. 1, 5-VIII-1497

66. AMM, LAC, V, fol. 25, 14-V-1509. El armador, sin embargo, consideraba que la falta que había cometido no revestía tanta gravedad porque la venta beneficiaba a la hacienda concejil, que cobraba derechos, y también a “*los pobres y neçesitados que uiuian de enbarrillar pescado*”.

67. AMM, LAC, I, fols. 31 vº-33, 30-III-1490. Una explicación detallada de la denuncia en RUIZ POVEDANO, J.M. “El consulado catalán de Málaga en época de los Reyes Católicos”, *La Ciudad Hispánica siglos XIII al XVI*, Madrid 1987, 424-429.

tierra. Inicialmente el arancel afectaba a cualquier persona, pero la fuerte oposición de los pescadores y armadores de la ciudad en particular, quienes insistían en que su aplicación disminuía la demanda de pescado por parte de recueros y arrieros, hizo posible que en las franquicias de la ciudad se contemplara también la exención del pago del arancel, y del mismo modo quedaron también exentos de pagarlo los vecinos de la ciudad de Antequera, razones por las cuales en Málaga, al menos hasta julio de 1501 en que las franquicias se prorrogaron⁶⁸, los ingresos de la renta no correrían paralelos a la comercialización del pescado, que mayoritariamente se encontraba en manos de los propios vecinos, así como de arrieros y regatones de la ciudad de Antequera⁶⁹.

2. COMERCIALIZACIÓN DEL PESCADO

2.1. Lavadores, saladores, playeros, arrieros y regatones

Como ya se ha indicado con anterioridad, armadores y pescadores eran *gente que de contino tienen gente consigo*⁷⁰. En efecto, desde que el producto de la pesca llegaba a la playa de la ciudad hasta que se comercializaba para su consumo, eran diversas las personas que intervenían⁷¹. Ante todo, había que lavar el pescado en tinas y esteras para dejarlo limpio de arena y otras impurezas antes de echarle la sal para que se conservara lo más fresco posible, y estas tareas correspondían a los lavadores y saladores, oficios de los que el regimiento malagueño pretendió en 1510 que la Corona le otorgase su concesión en beneficio de la hacienda concejil⁷². Asimismo, estaban los playeros, cuyo trabajo no se contemplaba como un oficio, como en el caso de los lavadores y saladores, ya que el término *playero* se utilizaba en la documentación de la época para referirse a aquellas personas que acudían a la playa a comprar el

68. Cf. LADERO QUESADA, M.A. "La repoblación del reino de Granada anterior a 1500", *Hispania* 110, 1968, 489-563; SUBERBIOLA MARTÍNEZ, J. "Fisco, franquicia y problemas en la repoblación de Málaga", *Cuadernos de Estudios Medievales* II-III, 1974-1975, 149-196; LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E. "Privilegios fiscales y repoblación en el reino de Granada (1485-1520)", *Baetica* 2, 1979, 205-223.

69. Cf. RUIZ POVEDANO, J.M.^a. *El Primer Gobierno Municipal...*, 321-331, destacando que el ingreso anual de la renta se situaba entre los 60.000 y 70.000 maravedís. Para el año 1502, sin embargo, la ciudad estimaba la renta de las cargas de pescado en 150.000 maravedís, cf. CRUCES BLANCO, M.^a E. *La Configuración...*, III, fols. 1120-1122.

70. Cf. nota 13.

71. Cf. CARRETERO RUBIO, R.V. "Las anchoverías y los percheles malagueños a comienzos del siglo XVI", *Anuario de Investigaciones Hespérides* Tomo III, Sevilla 1995, 243-252.

72. AMM, Provisiones, V, fols. 235-236, 4-VII-1510.

pescado, sin que necesariamente fuesen vecinos. Sus funciones, además, estaban estrechamente ligadas a las de los arrieros y recueros, que transportaban el pescado que se exportaba hacia distintos lugares del interior. Y cuando el pescado se vendía para el consumo de los propios vecinos, eran los regatones y las *regatonas de pescado* quienes se encargaban de hacerlo, ajustándose a la reglamentación vigente⁷³.

Para el desarrollo de estas actividades la sal era fundamental, pero, en ocasiones, las salinas del reino de Granada o eran insuficientes o la sal que producían era de mala calidad⁷⁴, todo lo cual impedía la buena conservación del pescado y perjudicaba, por tanto, a los armadores, playeros, arrieros, regatones y mercaderes, entre otros sectores económicos de la ciudad. En noviembre de 1499, por ejemplo, los armadores malagueños, agraviados con los arrendadores de la renta de la sal porque daban una sal muy mala y se perjudicaba a los playeros y al común, apoderaban a Juan de Palma, a Martín de Córdoba y al catalán Juanote Plana, vecinos de la ciudad, para que en sus nombres presentaran las quejas a la Corona⁷⁵. La iniciativa de los armadores fue secundada por los carniceros de la ciudad, con testimonios de algunos de los perjudicados, entre los que cabe destacar a Diego Fernández, playero vecino de Córdoba, que desde hacía seis años venía a Málaga a comprar pescado, o a Alonso Moyano, vecino también de Córdoba, a quien por culpa de la mala calidad de la sal se le habían podrido las sardinas que iba a enviar a su ciudad⁷⁶. Situaciones como la descrita justifican que en la ciudad se comercializara con sal procedente del Puerto de Santa María, en modo alguno llamativas, sin que podamos saber si en más de un caso se trataba de sal clandestinamente

73. Las *regatonas de pescado*, dedicadas a vender pescado ajeno, y las *pescaderas*, que compraban pescado para revender por menudo en la pescadería, pero no por las calles, eran trabajos desempeñados por mujeres y contemplados en las ordenanzas concejiles. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T. "El trabajo de las mujeres en el mundo urbano malagueño a finales de la Edad Media (1487-1540)", *Saber y Vivir: Mujer, Antigüedad y Medioevo*. Málaga 1996, 155-181.
74. Cf. GUAL CAMARENA, M. y LÓPEZ DE COCA, J.E. "La sal del reino de Granada. Documentos para su estudio", *Cuadernos de Estudios Medievales* II-III, 1974-1975, 259-296. MALPICA CUELLO, A., "Las salinas de Motril. (Aportación al estudio de la economía salinera del reino de Granada a raíz de su conquista)", *Baetica* 4, 1981, 147-165; "Régimen fiscal y actividad económica de las salinas del reino de Granada", *Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza. Hacienda y Comercio*, Sevilla 1982, 393-403.
75. A(rchivo) G(eneral) S(imancas), Cámara de Castilla-Pueblos, leg. 11, fol. 46, 21-XI-1499. Otorgaron el poder los armadores Bernaldino de Ledesma, Alonso Martín de Donelo, Juan de Zaragoza, Bartolomé Ramos, Pedro Ruiz, Francisco Mateos y Martín Ruiz, por sí y en nombre de los restantes armadores de la ciudad.
76. Cf. CRUCES BLANCO, M^a E. *La Configuración...*, II, fols. 864-866, donde da cuenta de ello.

introducida en Málaga, o con la autorización de los arrendadores de la sal. En abril de 1498 el capitán real Garcé López de Arriarán, el mercader vasco avecindado en Málaga Martín de Jaúrrégui y Pedro de la Puebla, vecino de Vitoria, fletaban una nao de Motrico para que fuese al puerto de Cádiz a cargar en cuatro días toda la sal que allí se le entregase y traerla a Málaga, quedándose el maestre con un tercio de la sal en concepto de flete⁷⁷. Asimismo, en junio de 1501 el mercader Gonzalo de Jérez recibía en depósito de Alonso Pérez de Vedia, vecino del Puerto de Santa María, 70 cahíces de sal que había traído a la ciudad y que estaban depositados en un toldo, para que se los vendiera al precio que quisiera. Y, asimismo, Cristóbal Barvo, maestre vecino del Puerto de Santa María, movió pleito contra Juan de Moya, vecino de la misma villa, a cuenta del dinero que había montado el flete de la sal que había traído a Málaga desde el Puerto de Santa María⁷⁸.

Una parte del pescado que no se consumía en la ciudad se exportaba hacia el interior, fresco o curado, transportándose por los arrieros, que aprovechaban el viaje de regreso a sus distintas localidades⁷⁹, y son varios los testimonios de compras de pescado para Loja, Guadix, Alhama, Córdoba, Écija, Jódar y Jaén⁸⁰. Pero, sin duda alguna, el grueso de las capturas, constituido por las *anchovas* y las sardinas de la bahía malagueña, se destinaba al consumo de los vecinos y , sobre todo, a la industria de la *anchovería*, que generaba un importante comercio de exportación marítima.

2.2. La industria de la *anchovería*

A principios del mes de julio de 1489, el Concejo malagueño promulgaba una ordenanza por la que la elaboración de la *anchova* y *sardina anchovada* quedaba reservada a los vecinos, para que tuviesen más preeminencia que los extranjeros “y por dar ocasyon que los extranjeros sean vesinos”⁸¹. Y si este

77. AHPM, leg. 2, 26-IV-1498.

78. AHPM, leg. 5, 26-VI-1501; leg. 23, 5-IV-1511. Asimismo, el mercader valenciano Luis Cortes vendió sal a un *anchovero* de la ciudad por importe de 1.520 maravedís, leg. 4, 14-VI-1511.

79. Cf. ESPEJO LARA, J.L. “La arriería en Málaga en época de los Reyes Católicos”, *Baetica* 8, 1985, 281-300, donde el autor da cuenta de las rutas que seguían, de su procedencia y de los precios del acarreo, aunque tan sólo de aquellas mercancías que traían a Málaga.

80. AHPM, leg. 1, 4-II-1496, 16-II-1496, 2-I-1497. Sobre importación de pescado desde Vélez Málaga y Málaga a Alhama, MALPICA CUELLO, A. “Régimen fiscal de las salinas...”, 398.

81. AMM, LAC, I, fol. 5 vº, 3-VII-1489. Dos años después, en febrero de 1491, el Concejo envió un memorial a la Corte solicitando que la jabonería y “*el hacer de la anchova*” fuese de por vida una actividad monopolizada por los vecinos, ibídem, fols. 72 vº-73, 5-II-1491. Y el mismo año, sin constar el mes ni el día, desde la ciudad de Sevilla los Reyes Católicos hacían merced a la ciudad de Málaga de la jabonería y almona del jabón de Málaga y su tierra, así como *del hacer de la anchova y sardina anchovada*, A.G.S., Patronato Real, leg. 59, fol. 54.

monopolio no perjudicaba al genovés Adán Rojo porque ya era vecino⁸², sí se sintieron agraviados, sin embargo, otros miembros de la *nación* que residían en la ciudad aunque sin ser vecinos, como fue el caso de los mercaderes Termo de Negrón, Pedro Cabrial o Juan Bautista, quienes manifestaron sus quejas ante el Concejo⁸³. La disconformidad de estos mercaderes no era gratuita, ya que los genoveses desde fechas tempranas —y no es desacertado pensar que mucho antes de que el Concejo decidiera promulgar la citada ordenanza— mostraron interés por la comercialización de la *anchova*, palabra que, curiosamente, se incorporó a nuestra lengua por influencia de los mercaderes de Génova y producto que, además, ya figuraba en un documento de principios del año 1302, referido a las mercancías que llegaban y salían por el puerto de Sevilla, entre ellas *anchoas en jarras o en barriles de levante*⁸⁴.

Toda persona que deseara ser *anchovero*, por tanto, debía acreditar que era vecino para disponer de la preceptiva licencia concejil que le autorizara a preparar la *anchova* dentro de su casa, siempre que diariamente sacara las cabezas del pescado fuera de los muros, y a participar previamente en el reparto equitativo del pescado⁸⁵. La elaboración de la *anchova*, que consistía en descabezar el boquerón (y probablemente también la sardina) para que se curase en salmuera con parte de su sangre, ocasionó pronto problemas de higiene a la ciudad por la falta de limpieza de los *anchoveros* y por el mal olor que se originaba, razones por las cuales en mayo de 1490 se acabó prohibiendo su elaboración dentro de la ciudad y se fijó la margen derecha del río Guadalmedina como única zona autorizada⁸⁶, procediéndose a continuación a la ordenación de la zona y a señalar solares para que los vecinos construyeran *casas de haçer*

82. AMM, LAC, I, fol. 11 vº, 26-VIII-1489: pensando que se había promulgado otra ordenanza prohibiendo que la *anchova* se elaborase dentro de la ciudad, acudió al regimiento para solicitar que se le autorizara a hacerla en su casa, comprometiéndose a tenerla limpia de cabezas de pescado y de malos olores.
83. AMM, LAC, I, fols. 12 vº y 17 vº, 21-IX-1489 y 30-X-1489. A todos ellos se les respondió que solicitaran la vecindad.
84. Cf. MONDÉJAR, J. “Los nombres de los peces...”, en especial 444-448. Hay que tener presente, además, que en el año 1278 se firmaba un tratado comercial entre el reino de Granada y la república de Génova, cf. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E. “Comercio exterior del reino de Granada”, *Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla 1982, 335-357.
85. AMM, LAC, I, fols. 244 vº-245, 11-X-1493: se acuerda que todos los vecinos que quisieran hacer *anchova* tenían que apuntarse en la copia que sobre ello se hará y por turno han de tomar las canastas cada uno la suya y desde el primero hasta el último y vuelta a enpeçar.
86. AMM, LAC, I, fol. 37 vº, 21-V-1490. En julio de 1492 el Concejo reitera la prohibición de hacer *anchova* dentro de la ciudad, penalizando las infracciones con la pérdida del producto y de los barriles, quedando el acusado, además, incapacitado por ley para hacer más *anchova*, *ibídem*, fol. 172 vº, 16-VII-1492.

anchova, del mismo modo que al año siguiente se reservaba la otra margen del río para percheles y viñales, es decir, para el secado y salazón del pescado⁸⁷.

De este modo, la ciudad procuraba evitar los malos olores y facilitaba las tareas derivadas de la industria de la *anchovería* al ubicarla en la zona contigua a la que se descargaba el pescado para su venta y tratamiento, zona ésta por la que también se embarcaban los barriles de *anchova* que se exportaban. Y el auge que iba adquiriendo la zona justifica las numerosas peticiones de solares, así como las inversiones en alquiler o compra de *casas de haçer anchova*. En junio de 1497, por ejemplo, Cristóbal de Mediano y Aparquero Martín, vecinos de Málaga, vendían a Antón Rodríguez, también vecino, una casa *donde se hacen anchovas*, de la que eran propietarios y que se encontraba a la *torre de Fonseca*, por 50 reales de plata. Asimismo, Lucía Fernández, viuda de Juan Rodríguez Retama, daba a censo y tributo perpetuo a un matrimonio de la ciudad una *casa de haçer anchovas* por 1.400 maravedís. Y en 1508 el curtidor Alonso Álvarez de Moguer vendía a Polo Bautista de Franquis, mercader genovés morador en Málaga, una *casa de anchoveria cerca del rio del Guadalmedina*, por 10.000 maravedís⁸⁸.

La inspección de la producción de la *anchova*, que debía estar “buena e bien çazonada e no falsa ni dañada”, corría a cargo del fiel de la *anchova*⁸⁹, que sellaba los barriles y que contó desde el año 1509 con la colaboración de un veedor⁹⁰. La producción, en efecto, se comercializaba en barriles de madera, distintos a los barriles de almadraba⁹¹, que hacían por encargo los artesanos de la ciudad, entre los que destacaban los portugueses y genoveses⁹², quienes trabajaban con frecuencia con madera importada. Así, por ejemplo, en febrero de 1498 se vendían en la ciudad 3.000 fondos de barriles, y posterior-

87. Cf. RUIZ POVEDANO, J.M^a, *Málaga, de musulmana...*, 416-420.

88. AHPM, leg. 1, 25-VI-1497; leg. 15, 9-II-1504; leg. 8, 11-II-1508. En años sucesivos continuaban las inversiones. En enero de 1519, por ejemplo, Jacobo Lombardo y su mujer María Esperanza toman a censo perpetuo de la viuda Leonor Gómez un solar para “*haçer casa que es a las anchoverias*”, por ducado y medio anualmente, y también el susodicho matrimonio toma a censo para el mismo fin otro solar de Juan de la Rosa por un ducado anual, *ibídem*, leg. 76, 4-I-1519.

89. En 1502, el cargo fue ocupado por Juan de Moros, mercader originario de la ciudad de Valencia. Cf. CRUCES BLANCO, M^a E. *La Configuración...*, II, 659.

90. Cf. CARRETERO RUBIO, R.V. “Las anchoverías...”, 250.

91. En estos años, los artesanos que hacían o montaban los barriles de *anchova* y sardina se denominaban barrileros, y tan sólo hemos encontrado un documento en el que aparece el término tonelero, referido en este caso a barriles de almadraba. Cf. AHPM, leg. 1, 14-VI-1497: Juan García, tonelero vecino de Málaga, ha de hacer al mallorquín Salvyneys, estante en la ciudad, 50 barriles de almadraba, cobrándole por cada barril 6 reales castellanos de plata, entregándolos en Gibraltar y corriendo las costas del envío a cargo del mallorquín.

92. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T. *El puerto de Málaga...*, 117-118.

mente, en junio de 1502 Diego García de Luaces, vecino de Castropol, había traído a Málaga en una nao de Bilbao madera, tabla y duela⁹³. Y pese a que el Concejo pretendió uniformar el envasado estableciendo un barril patrón, dado el desorden que existía con “*los barriles de madera que se hacen para la anchova*”⁹⁴, no parece que tal medida surtiera efecto, pues en los contratos de compraventa se hace referencia a barriles para *anchova*, barriles *catalaniscos* y barriles *ginoviscos*⁹⁵, sin que sepamos a ciencia cierta si las diferencias de precio que en algún contrato se constatan estribaban en la capacidad del barril, en la calidad de la madera utilizada o en la procedencia del barril en cuestión, ya que a veces se vendían o se utilizaban en la ciudad barriles hechos y traídos de fuera⁹⁶. Lo cierto es que en un documento de marzo de 1500, en el que el mercader Diego de Nájera se comprometía a entregar en un plazo de quince días a Felipe de Bene, mercader florentino estante en la ciudad, 120 barriles de *anchova*, *rehenchidos*, de los cuales 80 eran *ginoviscos* y el resto *catalaniscos*, se acusa una diferencia de precio, pues le cobraba por cada barril *ginovisco* 100 maravedís, y por cada uno de los *catalaniscos* 90 maravedís⁹⁷.

La industria de la *anchovería* abarcaba un número indeterminado de oficios y trabajos (armadores, pescadores, lavadores, saladores, barrileros, embarriladores, recueros y arrieros, barqueros ...), a los que se sumaban los mercaderes que directamente o por intermedio de otros gestionaban las compras y la exportación de *anchova* y sardina aderezada.

93. AHPM, leg. 2, 23-II-1498; leg. 7, 21-VI-1502.

94. AMM, LAC, I, fols. 244 vº, 245, 11-X-1493.

95. AHPM, leg. 7, 23-II-1502: el mercader catalán Bernal Gómez, vecino de Barcelona, donó a Benito Sánchez, vecino también de Barcelona, 350 barriles *catalaniscos* y *ginoviscos* que tenía guardados en una casa de la ciudad. Leg. 1, 20-VIII-1497: Los mercaderes genoveses Agustín Ytalian y Martín Centurion encargaron a maestre Bernal, vecino de Málaga, 1.000 barriles *ginoviscos*, para que los hiciera con la madera que le habían entregado, pagándole el barril a 11 maravedís. Leg. 7, 15-IV-1502 y (?) -VI-1502: el mercader genovés Gregorio de Negrón compraba en abril de 1502 a Bernal Castelayo y a Benito Blanco, barrileros también genoveses, 450 barriles *ginoviscos*; y dos meses después, en junio del mismo año, compraba 100 barriles *ginoviscos vacíos para anchova* al barrilero genovés Jerónimo de Odón.

96. AHPM, leg. 7, 27-VII-1502: Bernardo (?), barrilero catalán, reclama a Cazares, *anchovero* vecino de Marbella, unos 14 ducados que le adeuda de ciertas cajas de barriles que le vendió, y de micer Bernardo, barrilero y vecino también de Marbella, 1.200 maravedís de cierta madera de barriles que le vendió. Leg. 11, (?) - (?) -1509: Pedro Po, barrilero catalán estante en Málaga, recibe de Pedro Álvarez, cuchillero vecino de Málaga, 485 maravedís de ciertos barriles de *anchova* que le vendió. Leg. 30, 28-V-1517: Cagelin Roaygal, vecino de Villafranca de Niza, jura ante el escribano público que vendió “*hoy jueves día de mercado* a Alexis Flamenco 200 barriles vacíos por 11 ducados.

97. AHPM, leg. 1, 6-III-1500.

2.3. Compra y exportación de *anchova* y sardina

A veces, los mercaderes interesados en la exportación de *anchova* trataban directamente la compra con los propios *anchoveros*, como hizo, por ejemplo, el mercader catalán Antonio Oliver, quien entregó a Francisco Martín 200 barriles de *anchova catalaniscos* vacíos, presumiblemente traídos de fuera⁹⁸, para que se los llenase de *anchova* en el plazo de un mes, adelantándole con el encargo 10 doblas castellanas⁹⁹; asimismo, Juan de Valbuena, vecino de Málaga “*en los percheles*”, había recibido de Pedro Borrell y de Juan Oliver, mercaderes de la villa de Rosas, un anticipo de 10 ducados al encargarle que les llenase de *anchova* y sardina 200 barriles *catalaniscos*¹⁰⁰.

Era más frecuente, sin embargo, el recurso a los intermediarios, sobre todo cuando los mercaderes se hallaban de paso en la ciudad y se disponía de *factores* para gestionar las compras y exportación de la *anchova*. Valga como ejemplo el mercader florentino Andrea Nuncho, que a principios de marzo de 1514 se encontraba en la ciudad, entre otras cuestiones para exportar por mar cantidades respetables de *anchova*, recurriendo para ello al mercader Jerónimo Cortes, por una parte, y a los mercaderes Guillermo Oliver y Nicolás de Olmedo, por otra, quienes en su nombre compraron por adelantado a distintos vecinos un total de 1.200 barriles de “*anchova llenos y fundados de la manera que se usa*”, más todos los barriles que se hicieran en la *casa de anchoveria* del mercader Juan de Jeréz, pagándose en todas las compras un ducado, es decir 375 maravedís, por cada tres barriles y medio, horros de derechos y puestos a la lengua del agua del puerto de Málaga entre mediados y finales del mes de julio¹⁰¹.

Desde el 1 de enero de 1492, la exportación de *anchova* y sardina por personas que no fuesen vecinos estaba sujeta al pago de la renta del almojarifazgo, que en concepto de derecho de carga se gravaba con el 2'5%, del mismo modo que las importaciones no especificadas en el arancel estaban gravadas con el 5% en concepto de derecho de descarga¹⁰². Ello justifica, por ejemplo, que Juan Fabra, mercader catalán vecino de Perpiñán, quien en octubre de 1498 iba a sacar por el puerto de Málaga 360 barriles de *anchova* y 150 de sardina, todos *catalaniscos*, tuviese que pagar a los almojarifes los derechos

98. Cabe esa posibilidad, pues en octubre de 1498 el mercader Bernal Gómez, vecino de Barcelona, descargaba en Málaga 249 barriles de sardina, presumiblemente vacíos, garantizando a los almojarifes que pagaría lo que montasen los derechos del almojarifazgo en concepto de descarga el mercader Miguel Çifre, AHPM, leg. 2, 2-X-1498.

99. AHPM, leg. 1, 22-V-1497. El *anchovero* cobraría 104 maravedís por barril.

100. AHPM, leg. 25, 29-X-1514.

101. AHPM, leg. 59, 1-III-1514, 21-III-1514, 29-III-1514.

102. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T. *El puerto de Málaga...*, 181-191.

no sólo de carga, sino también de descarga, probablemente porque los barriles eran de importación. También el mercader catalán Gaspar Morell hubo de pagar el derecho de carga de 460 barriles de *anchova* que sacaba por el puerto, y lo mismo ocurrió al catalán Antonio Calvo con otros 250 barriles de *anchova* que iba a exportar¹⁰³.

Sin embargo, la exportación de *anchova* no se contemplaría en los derechos del almirantazgo¹⁰⁴, pues por una real cédula de la reina Juana, firmada por su padre y otorgada desde Valladolid el 5 de marzo de 1513, se ordenaba al Almirante de Granada y a su lugarteniente y oficiales que en la ciudad de Málaga no exigieran derechos de la *anchova* que se hacía, vendía y exportaba¹⁰⁵.

Italia era el destino principal de la *anchova* empaquetada que se exportaba por el puerto de Málaga, aunque en ocasiones figuraba en cargamentos de naos que desde la bahía de Cádiz o desde el puerto de Sevilla tomaban rumbos más lejanos. Así, por ejemplo, cuando Fernando de Magallanes partió de Sevilla para las Molucas en agosto de 1519 con una armada compuesta por cinco naos, entre los bastimentos figuraban 200 barriles de *anchova*, que dos meses antes habían sido comprados en Málaga por Baltasar Genovés y embarcados en la nao la "Trinidad", cuyo maestre era el vasco Sanjuan de Zamezaga y que formaba parte en la armada de Magallanes¹⁰⁶.

Las compras de los barriles de *anchova* y sardina se entregaban a la lengua del agua, desde donde el maestre y su *compaña* se encargaban de llevarlos con la barca o el batel a la nao, depositándolos debajo de la cubierta para que el sol no estropease la carga. Era una tarea que el exportador reservaba en el contrato de fletamento a la tripulación de la nao, con lo cual ahorraba en gastos al no tener que contratar los servicios de barqueros de la ciudad. Y, asimismo, cuando el viaje finalizaba corría por cuenta de la tripulación descargar los barriles de la nao y depositarlos a la lengua del agua, bien con sus propias barcas o bien contratando los servicios de barqueros en el puerto de llegada.

Era también obligación del maestre y marineros, sobre todo cuando se trataba de viajes en los que se contemplaban escalas y cuya duración podía sobrepasar el mes, sacar los barriles a cubierta "y *ayudar a salmorar y tornar a arrimarlos y asentar como se acostunbra haçer*"¹⁰⁷. En ocasiones, sin embargo, el mercader exigía que tal obligación se llevase a cabo cada veinticinco días, e incluso cada quince días, poniendo el agua y la sal el maestre si así se había estipulado en el contrato de fletamento. El mercader catalán Bernal

103. AHPM, leg. 2, 2-X-1498, 16-X-1498, 7-XI-1498.

104. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T. *El puerto...*, 195-203.

105. AMM, Originales, IV, fol. 73.

106. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T. "Documentos sobre Málaga y el tráfico con las Indias", *Baetica* 12, 1989, 169-173.

107. AHPM, leg. 7, 3-VI-1502; leg. 4, 26-III-1511, (?)-(?)-1512.

Forcadell, por ejemplo, fletó una carabela onubense para llevar *anchova* y sardina embarriladas a Roma, con escala en el puerto de Mallorca, y exigió al maestre “*dar salmuera a las anchovas y sardinas*” de veinticinco en veinticinco días¹⁰⁸. Asimismo, el mercader genovés Vicencio de Conforte, que había fletado una carabela sevillana para cargar 1.400 barriles de anchova y sardina en Málaga y en Marbella y llevarlos a Civitavecchia, haciendo escala en Talamone o en *Portocolle* (Porto Ercole), hizo incluir en el contrato una cláusula por la que el maestre estaba obligado a sacar los barriles a cubierta cada quince días y “*llevar en la dicha carabela la sal y el agua que fuere menester y ayudar con su gente a ensalmararlos*”¹⁰⁹. Y en el mismo sentido se pronunciaron el malagueño Alonso de Morales y Andrea de Villaroche, vecino de Valencia, cuando fletaron un barco para llevar a Civitavecchia 1.780 barriles de *anchova ginoviscos y catalaniscos*, con escalas en Denia y Palamós, obligando además al maestre a cargar ocho fanegas de sal “*para que el y su conpanna salmueren los dichos barriles*”¹¹⁰.

Aunque contamos con contratos de fletamento con destino a Génova y Livorno¹¹¹, sin duda alguna la mayor parte de la *anchova* y sardina que se exportaba por Málaga tenía como destino los Estados Pontificios, descargándose ya en Civitavecchia, “*ques puerto en tierra de Roma*”¹¹², o con más frecuencia aún, en *Ripa*, es decir, “*en el rio donde suelen descargar los navios que a Roma van*”¹¹³, y en este caso, si el maestre se encontrara con dificultades para remontar el río, se denotaba en el contrato de fletamento que

“si por ventura el barco no pudiere arribar y entrar en el dicho rio para descargar donde es uso y costumbre, que el maestre sea obligado a dar la dicha carga delante del aduana puesta a la lengua del agua para que el dicho mercader la haga sacar del agua en barcas”.¹¹⁴

108. AHPM, leg. 59, 22-III-1514.

109. AHPM, leg. 4, 16-VII-1511.

110. AHPM, leg. 7, 22-X-1502.

111. AHPM, leg. 9, II, 10-III-1505; leg. 4, 14-VII-1511. Cf. OTTE, E. “El comercio exterior andaluz a fines de la Edad Media”, *Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Sevilla 1982, 222-223.

112. AHPM, leg. 7, 22-X-1502; leg. 3, 22-I-1504; leg. 4, 26-III-1511, 16-VII-1511, (?)-(?) -1512.

113. AHPM, leg. 7, 19-V-1502, 3-VI-1502, 27-X-1502.

114. AHPM, leg. 1, II, 23-V-1497. En otro contrato de fletamento, por ejemplo, el mercader establecía que “*si la carabela no pudiere entrar con la carga por la Flamayra rio de Roma, que el maestre sea obligado a dar barcas y subir los barriles a su costa y mision hasta darlos y entregarlos*”, *ibídem*, leg. 59, 22-III-1514.

También los puertos franceses de Narbona, Agde, Aigües Mortes y Marsella eran centros receptores de *anchova* y sardina procedente de Málaga y Marbella¹¹⁵, aunque las hostilidades con Francia, sobre todo tras constituirse la Liga Santa, obligaba en ocasiones a desviar la carga. Valga como ejemplo el contrato de fletamento que suscribieron Bartolomé de Monte, Martín de Meriq y Juan Barral, mercaderes vecinos de Niza, con Bernaldo Brenet, maestre vecino de Valencia, al que fletaron su carabela para que llevara 2.000 barriles de sardina, cargados en Marbella y Málaga, a Agde y Aigües Mortes, pero “*si entre Espanna y França hubiere guerra que el maestre tenga libertad para descargar la ropa en Palamos (...) y si no hubiere guerra esta obligado a llevar la ropa hasta Aguas Muertas*”¹¹⁶.

La exportación de *anchova* y sardina para el consumo de importantes ciudades del Mediterráneo interesaba a mercaderes de distintas *naciones*. En estos años destacaban los mercaderes de la *nación* catalana, que desde fechas tempranas se interesaron por la *anchova*, exportándola casi siempre a Barcelona¹¹⁷. También destacaban los *nizardos*, cuyo interés por la *anchova* con frecuencia estaba vinculado a las importaciones de madera a la ciudad¹¹⁸; y, sobre todo, los mercaderes florentinos y genoveses, que competían en la exportación de pescado, si bien aquéllos al parecer, como ha sido puesto de manifiesto por Enrique Otte, acabarían desplazando a los genoveses¹¹⁹.

115. AHPM, leg. 2, 2-X-1498; leg. 7, 30-VI-1502; leg. 20, 18-II-1512; leg. 75, 16-I-1514.

116. AHPM, leg. 20, 18-VI-1512.

117. En julio de 1498, por ejemplo, el mercader Antonio Oliver exportó 1.500 barriles de *anchova*, además de cera, lino y un esclavo negro de doce años, mercancías que iban consignadas a su hermano Juan Oliver, que se encontraba en Barcelona. Asimismo, el mercader Antonio Calvo, vecino de la villa de Rosas, envió en sendas carabelas a su hermano Bernaldino Calvo, que residía en Barcelona, un total de 593 barriles de *anchova*. E igualmente el catalán Juanote Plana, que había fletado dos carabelas, sacaba por el puerto de Málaga cueros al pelo y 148 barriles de *anchova*, consignados a su hermano Pedro Plana, vecino de Barcelona, AHPM, leg. 2, 19-VII-1498.

118. AHPM, leg. 5, 5-X-1501: Antón Vayrat, mercader saboyano morador en Málaga, recibe del barrilero genovés Benito Blanco 10.000 maravedís en cuenta de una obligación de mayor cuantía. Asimismo, Juan Galiano, mercader *nizado* estante en Málaga, tiene cuentas pendientes con el barrilero Pablo Rosan “*de çierta madera que le dio para haçerle barriles de anchova*”, *ibídem*, leg. 7, 25-IV-1502. En otras ocasiones, sin embargo, las compras no aparecen vinculadas a la madera. Sirva como ejemplo la compra que por adelantado hicieron Juan Frayle y Bartolomé Espays, mercaderes vecinos de Niza, a Cristóbal de Lucena y Benito (?), vecinos de Málaga, a quienes compraron 500 barriles de sardina *adereçada*, a razón de 1 ducado por cada seis barriles y medio, adelantándoles 20 ducados y corriendo los derechos del almojarifazgo por cuenta de los mercaderes, *ibídem*, leg. 27, (?) -VII-1516.

119. Cf. OTTE, E. “El comercio...”, 223. En lo que respecta a Málaga, sin embargo, tal evolución no llega a manifestarse, entre otras razones porque la presencia genovesa en la ciudad era muy fuerte y conllevaba diversos intereses. Cf. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E. y

* * *

En definitiva, la pesquería, y en particular la industria de la *anchovería*, fue una actividad productiva que abarcaba una diversidad de trabajos y oficios y que no estuvo exenta de conflictos. En 1519, los mercaderes de la ciudad elevaban una queja a la Corona, descontentos con la nueva imposición que gravaba las estibas que se exportaban por mar, alegando que “*de un año a esta parte la Corona había mandado a los fieles de la alhóndiga cobrar sobre cada carga de estibas que se sacare por mar un real que se entiende çien sardinas que se cargaba para Valençia y otras partes para la pesqueria, y que ademas del dicho real por nueva imposiçion se llevaba de cada carga otros veintidos maravedis*”¹²⁰. Al año siguiente era el regimiento malagueño el que se quejaba de la mala calidad de la *anchova* que se hacía en Málaga y de las dificultades que conllevaba hacer barriles de la marca de la ciudad por la distinta medida de las duelas¹²¹. Y unos años después eran los *hombres de la mar* quienes manifestaban su descontento por los agravios que recibían...¹²²

En cualquier caso, la industria de la *anchovería* fue una actividad que desde fechas tempranas encontró una rentable salida en importantes ciudades del Mediterráneo bajomedieval, siendo la *anchova* de Málaga y el atún del Atlántico los pescados de Andalucía más solicitados por aquellas fechas¹²³.

LÓPEZ BELTRÁN, M^a T. “Mercaderes genoveses en Málaga (1487-1516). Los hermanos Centurion e Ytalian”, *Historia. Instituciones. Documentos* 7, 1981, 1-29.

120. AMM, Provisiones, VIII, fols. 297 vº-299, 11-V-1519. Los mercaderes eran Juan Morell, Luis Cortes, Alonso García de Trujillo, Juan de Casillas, Antonio Valentín y Bartolomé Gabllerte, todos vecinos de Málaga.

121. AMM, LAC, IV, 7-IX-1520.

122. En marzo de 1530, por ejemplo, Juan de Cea, Miguel de Gangas, Baltasar Cerón, Batista de la Torre, Gonzalo Fernández, Pedro de Burgos, Pedro de Cueto, Juan Galván, Pedro de Campos, Fernán Lorenzo, Francisco Flores, Juan Ramos, Sebastián de Cozar, Francisco Martín, Juan Gallego, Fernán Pérez, Antón Ruiz, Alonso de Caspe y Juan de (?), por sí y por los otros *hombres de la mar*, otorgaban poder para comparecer ante la Corona y solicitar “*que sean desagaviados de los agravios que reçiben de los fieles como de otras personas sobre lo que pescan en las mares*”, AHPM, leg. 141, 6-III-1530.

123. Cf. OTTE, E. “El comercio...”, loc. cit.