

HisMundi

HISTORIA
DEL MUNDO
IBÉRICO

Agentes, familias y redes en el espacio Atlántico

Analítica ARS aplicada al estudio de los entramados mercantiles en la Primera Modernidad

María Inés Carzolio
Víctor Muñoz Gómez
Nahuel Cavagnaro
Rafael Guerrero Elecalde
(Editores)



EDICIONES
DE LA FAHCE

FaHCE
FACULTAD DE HUMANIDADES Y
CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA

IdIHCS Instituto de
Investigaciones en
Humanidades y
Ciencias Sociales
CONICET



uc |  Ediciones
Universidad
Cantabria

Agentes, familias y redes en el espacio Atlántico

Analítica ARS aplicada al estudio de los entramados mercantiles en la Primera Modernidad

**María Inés Carzolio
Víctor Muñoz Gómez
Nahuel Cavagnaro
Rafael Guerrero Elecalde
(Editores)**

FaHCE
FACULTAD DE HUMANIDADES Y
CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE LA PLATA

IdIHCS
CONICET

Instituto de
Investigaciones en
Humanidades y
Ciencias Sociales
CONICET
UNIVERSIDAD
DE LA PLATA

UC



Ediciones
Universidad
Cantabria

2025

Esta publicación ha sido sometida a evaluación interna y externa organizada por la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación de la Universidad Nacional de La Plata.

Diseño: Federico Banzato

Diseño de tapa: Sara Guitelman

Editor por Ediciones de la FaHCE: Juan Pablo Carrera

Queda hecho el depósito que marca la ley 11.723

©2025 Universidad Nacional de La Plata

ISBN 978-950-34-2627-2

© 2025 Editorial de la Universidad de Cantabria

ISBN –EUC–: 978-84-19897-15-2

DOI –EUC–: <https://doi.org/10.22429/Euc2025.021>

Colección HisMundI, 8

Cita sugerida: Carzolio, M. I., Muñoz Gómez, V., Cavagnaro, N. y Guerrero Elecalde, R. (Eds.). (2025). *Agentes, familias y redes en el espacio Atlántico: Analítica ARS aplicada al estudio de los entramados mercantiles en la Primera Modernidad*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación ; Ensenada: IdIHCS ; Santander: Universidad de Cantabria. (HisMundI ; 8).

Disponible en

<https://libros.fahce.unlp.edu.ar/index.php/libros/catalog/book/282>

<https://www.editorial.unican.es/libro/agentes-familias-y-redes-en-el-espacio-atlantico>



Licencia Creative Commons 4.0 Internacional
(Atribución-No comercial-Compartir igual)

Universidad Nacional de La Plata
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación

Decana

Ana Julia Ramírez

Vicedecano

Martín Legarralde

Secretario de Asuntos Académicos

Hernán Sorgentini

Secretario de Posgrado

Fabio Espósito

Secretario de Investigación

Marcelo Starcenbaum

Secretario de Extensión Universitaria

Jerónimo Pinedo

Prosecretaria de Publicaciones y Gestión Editorial

Verónica Delgado

Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales
(IdIHCS-UNLP/CONICET)

Director

Juan Antonio Ennis

Vicedirectora

Myriam Southwell

Universidad de Cantabria

Rectora

Concepción López Fernández

Vicerrector de Investigación, Transferencia y Doctorado

Luigi dell'Olio

Directora de la Editorial de la Universidad de Cantabria

Belmar Gándara Sancho

Historia del Mundo Ibérico:

Del Antiguo Régimen a las independencias

Colección de monográficos

Oswaldo Víctor Pereyra (Universidad Nacional de La Plata)

Jacqueline Sarmiento (Universidad Nacional de La Plata)

Benita Herreros Cleret De Langavant (Universidad de Cantabria)

Marina Torres Trimállez (Universidad de Cantabria)

(dirs.)

Consejo editor de la Universidad Nacional de La Plata

D. Luigi dell'Olio (Universidad de Cantabria, España)

Dña. Belmar Gándara Sancho (Universidad de Cantabria, España)

Dña. Berta Casar Martínez (IBBTEC, España)

D. Aurelio Velázquez Hernández (Universidad de Cantabria, España)

D. Miguel Ángel Bringas Gutiérrez (Universidad de Cantabria, España)

D. Jónatan Piedra Gómez (IFCA. Universidad de Cantabria-CSIC,
España)

Dña. Macarena García-Avello Fernández-Cueto (Universidad
de Cantabria, España)

Dña. Eva María Velasco Gil (Centro Oceanográfico de Santander.

Instituto Español de Oceanografía, España)

D. Carlos Marichal Salinas (El Colegio de México, México)

Dña. Sofía Torallas Tovar (Institute for Advanced Study [IAS], EEUU)

D. Luis Sánchez González (Universidad de Cantabria, España)

D. Guillermo Gómez-Ceballos (Instituto Tecnológico
de Massachusetts [MIT], EEUU)

D. Marcelo Norberto Rougier (UBA y CONICET [IIEP], Argentina)

D. Jorge Luis Tomillo Urbina (Universidad de Cantabria, España)

Consejo editorial de la Universidad de Cantabria

Dña. Silvia Tamayo Haya (Universidad de Cantabria, España)

Dña. Belmar Gándara Sancho (Universidad de Cantabria, España)

D. Ramón Agüero Calvo (Universidad de Cantabria, España)

D. Vítor Abrantes (Universidad de Porto, Portugal)

D. Miguel Ángel Bringas Gutiérrez (Universidad de Cantabria, España)

D. Diego Ferreño Blanco (Universidad de Cantabria, España)

Dña. Aurora Garrido Martín (Universidad de Cantabria, España)

D. José Manuel Goñi Pérez (Aberystwyth University, Reino Unido)

D. Carlos Marichal Salinas (Colegio de México, México)

D. Salvador Moncada (University of Manchester, Reino Unido)

D. Agustín Oterino Durán (Instituto de Investigación Marqués
de Valdecilla, España)

D. Luis Quindós Poncela (Universidad de Cantabria, España)

D. Marcelo Norberto Rougier (Universidad de Buenos Aires/CONICET,
Argentina)

Dña. Claudia Sagastizábal (Instituto Nacional de Matemática Pura
e Aplicada, Brasil)

Secretaría de redacción

Sebastián D. Sisto-Reija (Universidad de Cantabria, España)

Índice

<u>Abreviaturas</u>	<u>9</u>
<u>Presentación</u>	
<u><i>Carlos Martínez Shaw</i></u>	<u>11</u>
<u>Agentes, familias y redes en el espacio Atlántico: Analítica</u> <u>ARS aplicada al estudio de los entramados mercantiles en</u> <u>la Primera Modernidad</u>	
<u><i>María Inés Carzolio, Víctor Muñoz Gómez, Nahuel Cavagnaro,</i></u> <u><i>Rafael Guerrero Elecalde</i></u>	<u>17</u>
<u>Puertos, agentes y negocios en red en la Baja Andalucía</u> <u>y el Atlántico Medio castellano al final de la Edad Media</u>	
<u><i>Juan Manuel Bello León, Víctor Muñoz Gómez</i></u>	<u>49</u>
<u>Ad loca regni castelle. Circuitos comerciales, movimientos</u> <u>portuarios y redes marítimas genovesas en Castilla a inicios</u> <u>del siglo XV</u>	
<u><i>Daniel Ríos Toledano</i></u>	<u>101</u>
<u>Siguiendo el viento del sur. Portugal y la construcción</u> <u>de un nuevo espacio marítimo al principio de la Edad Moderna</u> <u>(siglos XIV-XV)</u>	
<u><i>Rodrigo da Costa Dominguez</i></u>	<u>133</u>

<u>Las redes sinoportuguesas en el siglo XVI: el ejemplo de Diogo Pereira</u>	
<u>James Fujitani</u>	<u>181</u>
<u>Casa, negocios y expansión territorial: Los Bengolea, entre Vizcaya y el Perú (1600-1700)</u>	
<u>Rafael Guerrero Elecalde, Griselda Tarragó</u>	<u>197</u>
<u>Redes comerciales vascas entre Andalucía y el Atlántico durante el siglo XVI. Actividades económicas y dinámicas de grupo</u>	
<u>Montserrat Cachero Vinuesa</u>	<u>229</u>
<u>Las redes transimperiales de los Salvago-Doria: linajes genoveses en la expansión atlántica, 1580-1660</u>	
<u>Nahuel Enrique Cavagnaro</u>	<u>261</u>
<u>“En todos mis negocios de Indias”. Un ejemplo de red de financieros lusos en la América española (1630-1647)</u>	
<u>Cristina Hernández Casado</u>	<u>295</u>
<u>Quienes escriben</u>	<u>343</u>

Abreviaturas

AGI: Archivo General de Indias
AGN: Archivo General de la Nación, Argentina
AGNM: Archivo General de Notarías de México
AGS: Archivo General de Simancas, España
AHN: Archivo Histórico Nacional, España
AHPG: Archivo Histórico Provincial de Guipúzcoa
AHPM: Archivo Histórico de Protocolos de Madrid
AHPS: Archivo Histórico Provincial de Sevilla
AHU: Arquivo Histórico Ultramarino, Portugal
ANTT: Arquivo Nacional de Torre do Tombo
APSE: Archivo de Protocolos de Sevilla
ARChV: Archivo de la Real Chancillería de Valladolid
ARS: Análisis de redes sociales
ASG, NA: Archivio di Stato di Genova, Notai Antichi
BNE: Biblioteca Nacional de España
BNRJ: Biblioteca Nacional de Río de Janeiro
CICS.NOVA: Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais
CNCDP: Comisión Nacional para las conmemoraciones de los descubrimientos portugueses
Mrs: maravedís
Mss: manuscrito
PIMANT: Programa interinstitucional del Mundo Atlántico en la Modernidad Temprana
UMinho: Universidade do Minho
WIC: Compañía Holandesa de las Indias Occidentales

Puertos, agentes y negocios en red en la Baja Andalucía y el Atlántico Medio castellano al final de la Edad Media¹

Juan Manuel Bello León

Instituto de Estudios Medievales y Renacentistas.
Universidad de La Laguna

Víctor Muñoz Gómez

IATEXT. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Introducción

Pese a las dificultades que presentan las fuentes conservadas, pocas regiones han merecido una atención mayor por parte de los medievalistas hispanos y extranjeros que las de la Baja Andalucía y el Atlántico Medio en los siglos finales del Medievo (*grosso modo*, final del siglo XIV-inicios del siglo XVI). Sin dejar de reconocer que otros ámbitos también cuentan con un aluvión de trabajos que analizan todos los aspectos posibles de su comercio marítimo, no creemos excedernos si afirmamos que el comercio —y todas las manifestaciones en torno a él— que se dio en Sevilla, distintas localidades de la bahía de Cádiz, Jerez de la Frontera, la costa atlántica africana y Canarias, jus-

¹ Este trabajo ha sido realizado en el marco del proyecto de investigación *El mar como frontera. Transgresiones legales en el Atlántico bajomedieval* (PGC2018-095719-B-I00), financiado por FEDER/ Ministerio de Ciencia e Innovación-Agencia Estatal de Investigación del Gobierno de España.

tamente en conexión con las primeras proyecciones europeas desde el Mediterráneo hacia el Atlántico, han centrado el interés de centenares de investigadores y han producido una bibliografía ingente.

Nuestro objetivo aquí es modesto: sintetizar algunos de los principales aportes de aquellas líneas de investigación que han contribuido a enriquecer nuestro conocimiento científico sobre estas temáticas en los últimos años para este marco espaciotemporal. A primera vista, no va más allá de un estado de la cuestión. No obstante, la propuesta que presentamos no suscribe este esquema, al no pretenderse como una puesta al día exhaustiva de la situación actual de la investigación sobre comercio y mercaderes en estas regiones bajo el dominio o la influencia de la Corona de Castilla al final del Medievo. Así, nos concentraremos en exponer los desarrollos de solo tres líneas de investigación relativas a esta dinámica y contexto, seleccionadas, en efecto, por hallarse muy ligadas a los problemas acerca de las redes mercantiles atlánticas que nos ocupan en esta obra. Es en este sentido que se propone la aportación quizá más sugerente. Esta selección temática ha tratado no solo de ocuparse de problemáticas de investigación significativas en las últimas décadas sino de atender de forma coordinada a una triple dimensión de la dinámica relacional en red que sin duda afectó a la práctica mercantil en la región estudiada: el espacio físico, el territorio humanizado y sus hitos en un medio marítimo, insular y costero; las actividades de negocio desplegadas y los agentes implicados en ellas en papeles diversos.

Así, por una parte, se comenzará tratando el estudio de los puertos y las rutas marítimas que conectaban dichos nodos, vitales para el desenvolvimiento del tráfico mercantil. En ese sentido, se atenderá a los caracteres de la red de puertos del reino de Sevilla, pero también a los perfiles de los centros portuarios establecidos por los castellanos en las Canarias y la costa africana hasta inicios del siglo XVI para, al fin, atender al conocimiento actual de las principales rutas abiertas en el Atlántico Medio en esta época. Por otra parte, seguiremos ocu-

pándonos de los protagonistas del auge del comercio marítimo que se dio en todo este ámbito del Atlántico Medio bajo influencia castellana a finales de la Edad Media. Aquí será importante poner de relieve cómo la investigación más actualizada dedicada a estos hombres de negocios y sus compañías ha puesto de relieve su destacada implicación no solo en actividades mercantiles sino también en el negocio fiscal, esto es, en la participación en el arrendamiento de rentas de la Corona, en Andalucía y vinculadas al tráfico mercantil atlántico. Por último, dedicaremos unas páginas finales a poner en valor los estudios sobre la captura y tráfico de esclavos canarios y africanos hacia la Europa ibérica y mediterránea al final de la Edad Media. En esos “prolegómenos” de lo que sería la gran trata esclavista en la Temprana Modernidad, nos interesará atender algunas cuestiones que han preocupado especialmente a la comunidad investigadora: el volumen de esos colectivos humanos esclavizados y su inserción en los territorios y sociedades europeas a los que fueron trasladados.

Fundamentalmente, se pretende aportar un comentario crítico sobre estas temáticas, que sirva para enmarcar un cuadro general del conocimiento actual relativo a actividades, agentes y redes mercantiles en la Andalucía Atlántica y el Atlántico Medio castellano al final de la Edad Media. Sin duda, han quedado valoraciones y referencias en el tintero. También, el haber tratado cuestiones de investigación de relevancia. Es el caso del negocio del azúcar en las islas de la Macaronesia, por citar apenas un ejemplo (Vieira y Viña Brito, 2006). En cualquier caso, valga esta propuesta tripartita como lectura de conjunto para futuros trabajos, en la que se privilegia la conceptualización del establecimiento de redes en torno al espacio, los agentes y las actividades.

Redes portuarias

La Andalucía atlántica: una red portuaria

Cualquier trabajo de historia marítima al que los investigadores se puedan acercar pondrá de manifiesto en sus páginas la importan-

cia que los puertos —con distintos grados de desarrollo— pudieron tener en el crecimiento económico que experimentaron los enclaves costeros o fluviales que se crearon en Europa a lo largo de la Edad Media. El estudio de los puertos en la Edad Media se ha abordado desde múltiples perspectivas. Así, se ha insistido en el análisis de lo que se entiende por un puerto en aquel periodo, es decir, qué condiciones debe reunir un emplazamiento para que sea considerado como puerto y si este era considerado como un lugar idóneo para las operaciones de carga y descarga; el estudio de las instalaciones que tenía, las técnicas y dificultades para realizar las obras necesarias, el coste de las mismas, las relaciones entre el puerto y su entorno o el estudio de las condiciones de vida del numeroso grupo de personas (pilotos, marineros, grumetes, comerciantes, etc.) que desarrollaban su actividad en torno al puerto. En el caso andaluz esta circunstancia se ha hecho visible en los numerosos trabajos dedicados al estudio de distintos aspectos del mundo marítimo de los siglos XIII al XVI, así que no parece necesario que volvamos a insistir en esa realidad.² Para el caso de Canarias o la costa occidental africana, la escasez de fuentes y lo tardío de su desarrollo no han impedido que también contemos con abundante bibliografía dedicada a los progresos de las infraestructuras necesarias para el crecimiento de cada uno de ellos. En cualquier caso, la novedad para todos hay que buscarla en el análisis que se está haciendo en los últimos años sobre fuentes escasamente conocidas, o fuentes que, aunque conocidas, no habían sido tratadas para conseguir nuevos resultados. Me refiero, fundamentalmente, al análisis que en

² Un panorama general sobre los puertos andaluces medievales se puede rastrear en varios trabajos de autores como Florentino Pérez Embid, Manuel González Jiménez, Miguel Bernal y Antonio Collantes o Miguel Ángel Ladero, todos ellos considerados como obras imprescindibles en esta temática. Más recientes y vinculados a los proyectos de investigación que se han desarrollado en la Universidad de La Laguna son los trabajos de Aznar Vallejo (2001); Aznar Vallejo y González Zalacain (2015); Bello León y Martín Perera (2012); Collantes de Terán Sánchez (2008).

los últimos tiempos se ha hecho de las numerosas fuentes cartográficas, combinándolas con la documentación notarial, las descripciones o derroteros elaborados en Italia y Portugal o las fuentes arqueológicas. Como más adelante veremos, estas últimas son las que, quizás, estén aportando ahora mismo más y mejores resultados al análisis de nuestro conocimiento de los puertos medievales. A todos ellos se les han unido la descripción y análisis de las costas meridionales ibéricas y los tratados náuticos de origen hispano ligados a las prácticas de la navegación hacia Indias y al desarrollo de la Casa de la Contratación sevillana (Fábregas García, 2010; González Arévalo, 2008, 2010, 2016a; Malpica Cuello y Fábregas García, 2012, pp. 75-109; Muñoz Gómez, 2013, 2014, 2015, 2016).

Del conjunto de trabajos que se han realizado en los últimos años, se pueden destacar varias circunstancias de gran alcance. Primero, que, en general, nuestros conocimientos sobre los espacios costeros andaluces a finales de la Edad Media son mejores para la vertiente mediterránea de la región que para la costa atlántica. La abundancia de fuentes generadas por mercaderes, viajeros, embajadores o corsarios que frecuentaban el litoral del reino granadino ha hecho posible elaborar una distribución y jerarquía de los puertos que nos permite valorar el peso que cada uno de ellos tuvo en las rutas trilladas por maestros y navegantes de toda la cuenca mediterránea. Y, en segundo lugar, que era necesario volver sobre las fuentes conocidas —ampliando el espectro de las mismas— para conseguir un panorama más nítido sobre la jerarquía de puertos y accidentes geográficos que se utilizaron como puertos y fondeaderos en la parte occidental de la región, es decir, en la costa gaditana, onubense y del sur de Portugal, asunto ya abordado en los trabajos citados más arriba. Remitimos a ellos, con especial atención a las conclusiones planteadas por uno de los que suscribe estas páginas para situar mejor la síntesis que se expone al respecto en las siguientes líneas.

En primer lugar, se ha podido demostrar que la cartografía fue reflejando cada vez mejor el incremento de puertos, desembarcaderos o surgideros que se fueron creando en la Andalucía Occidental a medida que esos mismos lugares crecían o ejercían un papel aglutinador del comercio local e internacional. En segundo lugar, son el Estrecho de Gibraltar, la bahía de Cádiz, Sanlúcar y la desembocadura del Guadalquivir, las zonas que cuentan con las localidades portuarias más citadas y utilizadas durante los siglos medievales. Aparecen en la cartografía de forma más tardía los distintos puertos que se crean o renuevan en los estuarios y marismas del condado de Niebla o la *tierra llana* de Huelva. Por el contrario, llama la atención la escasa mención a lugares que sabemos que fueron grandes puertos en aquel momento; son los casos de la propia Sevilla, El Portal —considerado como el principal puerto de Jerez de la Frontera y situado a pocos kilómetros de la ciudad— o Puerto Real, si bien es verdad que este último no se creó hasta finales del siglo XV. En tercer lugar, el análisis efectuado hasta la fecha de la extensa cartografía de los siglos XIV-XV y de los roteros, memoriales y descripciones de la costa andaluza, conocidos para el final del siglo XV y el siglo XVI, permitió comprobar que entre marineros y navegantes se fue difundiendo y normalizando a lo largo de las décadas finales de la Edad Media y comienzos de la Moderna un conjunto de detalles y particularidades de la costa (accidentes geográficos, escollos, dirección de vientos, etc.) que facilitaban el ejercicio de la navegación en aquel ámbito. Cómo se difundieron esos conocimientos y *cuál fue el ritmo de expansión* de los mismos entre los navegantes es algo que resulta difícil de discernir, pero parece evidente que la frecuencia con la que se utilizaron estos puertos, el desarrollo de las rutas africanas, la protección de la Corona y la difusión de la imprenta, entre otros, fueron elementos que hay que ponderar para comprender mejor la transmisión de esas experiencias (Muñoz Gómez, 2013, 2014, 2015, 2016).

Luego de considerar todo esto, estamos en condiciones de establecer una jerarquía portuaria en el litoral del reino de Sevilla durante la Baja Edad Media. Así, se puede distinguir un amplio espacio formado por la bahía de Cádiz (con la propia ciudad, el puerto de Santa María y Jerez de la Frontera), la desembocadura y el curso bajo del Guadalquivir (Sanlúcar y Coria) hasta Sevilla y la costa de Huelva (Moguer, Palos, Lepe). Estos ejes que concentraron el mayor volumen de tráfico, sin olvidar que, como sucedía en otros espacios litorales europeos, cualquier surgidero o punto de embarque y desembarque podía ser utilizado para diferentes tipos de negocios. Recientes aportaciones interdisciplinarias, a partir de estudios documentales y arqueológicos, han puesto de relieve el peso de las infraestructuras portuarias en lugares como Palos de la Frontera (Campos Carrasco, 2014) y de las actividades ligadas a la pesca y el comercio marítimo hacia diferentes puertos europeos y africanos desarrolladas en la ciudad de Jerez de la Frontera y su puerto fluvial en el río Guadalete de El Portal (Abellán Pérez, 2014; Bello León, 2008, 2017; González Zalacain, 2015; Martín Gutiérrez, 2006; Ruiz Pilares, 2018; Ruiz Pilares y Bello León, 2019; Ríos Toledano, 2019).

Como hemos señalado en las primeras líneas de este trabajo, no es el momento ni el lugar para ocuparnos del desarrollo de cada uno de los enclaves portuarios que se desarrollaron en los siglos finales de la Edad Media en la extensa costa occidental andaluza. Por ello, para cumplir con el propósito que aquí nos ha reunido, escogeremos la descripción de los casos de tres puertos andaluces y dos enclaves de la costa africana. No son ni los más grandes ni los más importantes por su volumen de tráfico, pero para todos ellos la investigación documental y arqueológica está ofreciendo resultados que nos permiten conocer un panorama más heterogéneo sobre los puertos utilizados en la región a finales del Medievo. Nos referimos a los casos de Palos de la Frontera, el complejo portuario de Cádiz con Jerez y Gibraltar en la costa andaluza, y Santa Cruz de la Mar Pequeña y San Miguel de Asaca en la africana.

Puertos en Canarias: el ejemplo de Tenerife

Desde los inicios del “redescubrimiento”, conquista y colonización del archipiélago canario, los europeos intentaron localizar y aprovechar —en una orografía difícil como es la de las Islas— aquellos lugares que pudieran ser idóneos para desarrollar las infraestructuras —muchas veces efímeras— que facilitaran la carga y descarga de los navíos que navegaban por sus costas. La importancia de este fenómeno en nuestra historiografía ha quedado reflejada en el amplio número de investigaciones que se han realizado, tanto para los principales puertos insulares como para los considerados como secundarios dentro del Archipiélago (Bello León, 2008; Ruiz Pílares y Ríos Toledano, 2018).

Aquí solo nos detendremos en el caso de la isla de Tenerife, por otra parte, uno de los mejor estudiados, y que puede ser ejemplificativo de las dinámicas portuarias desarrolladas en torno al archipiélago. Así, de los más de 40 fondeaderos conocidos desde el siglo XVI, hay que destacar los dos lugares que la documentación conservada y la tradición histórica han situado como principales embarcaderos a lo largo del periodo aquí analizado: Santa Cruz de Tenerife y la caleta de Daute-Garachico.

La elección del primitivo enclave situado junto al barranco de Santos, que sirvió como lugar de desembarco de las tropas que participaron en la conquista de Tenerife, y que hoy conocemos como Santa Cruz de Tenerife, fue una decisión del concejo insular motivada por la cercanía de la costa a la comarca de La Laguna —sede del concejo y de la oligarquía insular— y por la existencia en esa zona de varios embarcaderos útiles (Bufadero, Puerto Caballos, Caleta de Blas Díaz, etc.). Las primeras obras para acondicionar el lugar se documentan desde 1508, pero fue entre los años 1521 y 1525 cuando culminó la decisión que había tomado Cabildo para que Santa Cruz fuera el principal puerto de la isla. Para ello desplegó toda su influencia política enviando a un mensajero a la Corte para insistir —entre otras cosas—

en la necesidad de hacer un muelle para el reparo de los navíos y el control de tráfico con Indias.³ La obra, de la que ignoramos su factura, se debió realizar, ya que se conocen referencias a reparaciones efectuadas en años posteriores.

En el norte de la isla se encontraba el otro “gran” enclave portuario elegido por los vecinos de Tenerife para sus exportaciones e importaciones. A lo largo de los primeros años del siglo XVI el lugar se conoció bajo distintas denominaciones —Caleta del Genovés o Caleta de San Pedro de Daute— hasta que se consolidó el nombre que lleva hasta la actualidad: puerto de Garachico. La localidad contaba con dos circunstancias que favorecieron su puerto y su aumento demográfico. La primera, que disponía de una excepcional rada natural que le permitía acoger a todo tipo de navíos en una costa, como es la del norte de Tenerife, caracterizada por los grandes acantilados y las inclemencias meteorológicas. Y, en segundo lugar, Garachico fue elegido por dos importantes familias de mercaderes genoveses que condicionaron el desarrollo de toda la comarca desde los inicios de la colonización. Me refiero a los grupos ligados a las parentelas de los italianos Cristóbal de Ponte y Mateo Viña. El primero se estableció en la isla desde 1497 y, tras contraer matrimonio con la hermana de uno de los conquistadores, comenzó a formar un amplio patrimonio que lo llevó a acumular cañaverales, un ingenio azucarero y grandes extensiones de tierras de viña y cereal. El segundo —Mateo Viña— ya gozaba de cierta preeminencia social en el Puerto de Santa María y en Cádiz (donde llegó a ser regidor) antes de participar en la conquista de Gran Canaria y de financiar la toma de Tenerife. Por su participación en las campañas militares y por su condición de mercader fue recompensado con otra gran hacienda dentro del término de Garachico, en

³ R. Olivera y M. Marrero (1996, p. 414) (peticiones presentadas ante el rey por el regidor Juan de Aguirre, con fecha de 24 de abril de 1526); p. 419 (con fecha de 1527, en parecidos términos).

la que también llegó a construir su propio ingenio azucarero (Bello León y González Marrero, 1997; 1998).

Enclaves castellanos en la costa africana atlántica

Es bien conocido que las opciones castellanas de influencia y penetración en la costa africana quedaron limitadas, tras la firma de los tratados de Alcaçovas (1479) y de Tordesillas (1494), a la llamada Berbería de Poniente, entre los cabos Aguer y Bojador. En cualquier caso, la implantación en esta zona tenía claros objetivos: acceder al comercio caravanero, facilitar las incursiones esclavistas, y proteger y preservar la importante actividad que realizaba en la zona la flota pesquera castellana, mayoritariamente andaluza (Rumeu de Armas, 1996; Aznar Vallejo, 1997). Pese a las dificultades para llevar a cabo este esfuerzo, dos emplazamientos, aunque modestos y de efímera durabilidad en el tiempo, tuvieron una importancia extraordinaria para la navegación de los castellanos hacia Canarias o el Golfo de Guinea. Me refiero a Santa Cruz de la Mar Pequeña y San Miguel de Asaca, próximo a Sidi Ifni, a los que dedicaré mayor atención aquí.

El primer caso, el de la Mar Pequeña, se trata de un conocido enclave en la costa occidental africana cuya construcción y mantenimiento ha suscitado numerosos debates historiográficos. Controversias que desde el momento en que se iniciaron (siglo XIX) trascendían el ámbito académico, ya que la búsqueda y localización de su emplazamiento corroboraban o desmentían las pretensiones de quienes reclamaban el dominio colonial de la zona. Afortunadamente, desde hace unos años contamos con abundante documentación y con las campañas arqueológicas que han permitido resolver las dudas que durante mucho tiempo rodearon la construcción de esta fortaleza.⁴ Así, por ejemplo,

⁴ Aunque los trabajos dedicados a la torre realenga de Santa Cruz de la Mar Pequeña pueden rastrearse ya desde el siglo XVIII, fue Antonio Rumeu de Armas quien le dio el mayor impulso en los años cincuenta del pasado siglo. A Rumeu le han seguido muchos otros historiadores, de tal forma que hoy tenemos una amplia bibliografía

la documentación nos permite conocer el tipo de embarcación que se utilizó para conectar a las Islas con el continente africano, el aparejo que las acompañaba, el número de tripulantes, o los sueldos que se abonaron en cada flete. También nos permite precisiones sobre el transporte en el interior de las Islas (en este caso, Gran Canaria) y los lugares de abastecimiento y embarque de alimentos y materiales destinados a la torre. Las cuentas también detallan con profusión los precios y cantidades de productos alimenticios asignados al bastimento de las armadas, a los trabajadores que las prepararon y a los utilizados para el rescate. Por su parte, la arqueología ha podido demostrar, además de su ubicación exacta, que el lugar contó con un recinto cuadrado de poco más de ocho metros de lado —semejante a la torre que el gobernador de Gran Canaria mandó construir en la misma época en la Isleta (hoy Castillo de la Luz)—, que tenía muros con grandes bloques de sillería extraídos de canteras del entorno (en la actualidad solo se conserva la zapata de cimentación) y que cuenta con características definidas como “singulares y enigmáticas”; a saber, una serie de aberturas en el cuerpo del edificio, que los arqueólogos inicialmente interpretaron como saeteras, aunque ahora defienden que no son más que oquedades que sirvieron para colocar grandes maderos para afianzar la construcción (Onrubia Pintado y González Marrero, 2018).

En cualquier caso, lo más importante del enclave es que la construcción de la torre buscaba ofrecer a los comerciantes y navegantes un lugar que sirviera de refugio en sus rutas por la costa africana y que, además, les brindara la posibilidad de atraer hacia la zona el tráfico caravanero transahariano y que tenía a la cercana ciudad de Tagaos como centro neurálgico de la región. Los acuerdos que firmaron los representantes de los Reyes Católicos con los jefes tribales de la zona y el interés de la monarquía por afianzar el control de las rutas africanas llevaron a

dedicada a la construcción, mantenimiento y características de la torre (Bello León y Muñoz Gómez, 2014).

que los castellanos intentasen ampliar su presencia en el litoral africano con la construcción de otras fortalezas. De todos los proyectos que se propusieron, solo se consolidó el de la torre de San Miguel de Asaca.

Desde finales del siglo XX, un equipo de arqueólogos e historiadores hispano-marroquíes viene desarrollando un conjunto de trabajos en el litoral presahariano marroquí que ha conseguido localizar a decenas de enclaves que pudieron ser utilizados como lugares de asentamiento mercantil y artesanal. Uno de ellos se encuentra situado en la desembocadura del ued Asaca, ubicado a 35 kilómetros al suroeste de Sidi Ifni; el lugar se ha identificado con la torre que construyeron a principios del siglo XVI los castellanos y que conocemos como San Miguel de Asaca (Onrubia Pintado, Bokbot *et alii*, 2016). Las excavaciones han revelado la existencia de un posible foso o cerca que protegía parte de las construcciones de tapial y mampuesto, de un cementerio islámico de cronología incierta, de unas estructuras de habitación, de restos cerámicos del siglo XV y XVI procedentes de talleres andaluces, así como de abundantes concheros generados por el consumo de moluscos durante mucho tiempo. Los investigadores han llegado a la conclusión de que el lugar fue ocupado en la antigüedad pero que, tras permanecer despoblado durante siglos, el emplazamiento fue nuevamente ocupado en el tránsito entre los siglos XV y XVI. Coinciden las fechas con la expedición a la costa africana que a finales de 1500 encabezó Alonso Fernández de Lugo, gobernador de Tenerife y La Palma (futuro adelantado de Canarias) con el objetivo de consolidar los contactos con las rutas caravaneras y especialmente con Tagaos, por entonces importante centro comercial y receptora de esas rutas caravaneras saharianas. Y aunque los resultados de la ocupación fueron efímeros, los navegantes castellanos e isleños siguieron utilizando este enclave durante muchas décadas, tal y como lo demuestran las distintas expediciones que se organizaron hacia la zona a lo largo de la primera mitad del siglo XVI.

Las rutas del Atlántico Medio

Como es bien conocido por todos los historiadores que se han dedicado al análisis de la navegación por los puertos atlánticos y mediterráneos durante el Medievo, las embarcaciones que partían desde cualquier puerto europeo hasta otro enclave utilizaban las rutas y las escalas que consideraban necesarias en función del tipo de navío, de las condiciones meteorológicas, del tipo de productos que transportasen, de la posible amenaza de piratas y corsarios y, desde luego, de los posibles beneficios que le pudiera proporcionar al maestre y a los mercaderes la elección de una u otra ruta. Con relación al caso de las que se utilizaron en las navegaciones entre Castilla, Portugal, la Corona de Aragón y otros puertos mediterráneos con la costa atlántica africana y los archipiélagos de Madeira o Canarias, no es mucho lo que conocemos. Salvo las expediciones de conquista patrocinadas por la distintas monarquías, los viajes fueron siempre por iniciativa privada de mercaderes y patrones que buscaban el mayor beneficio posible. No hubo nunca una fecha concreta para partir desde los puertos europeos, aunque siempre se prefirió los meses de primavera y verano para aprovechar mejor las condiciones atmosféricas; tampoco hay un criterio específico para determinar la duración del trayecto, ya que el ritmo del mismo dependía, como hemos dicho, de las escalas intermedias, del tiempo que les llevase cargar o aprovisionarse en dichas escalas y de las dificultades derivadas de las acciones piráticas. Por último, estas rutas dependieron mucho de la experiencia que fueron adquiriendo los marinos y mercaderes portugueses, italianos o de la corona de Aragón a medida que avanzaban por la costa africana, donde además contaban con pequeñas comunidades —sobre todo italianas— organizadas desde el siglo XIII.

Para profundizar en el conocimiento de los puertos y, sobre todo, en el establecimiento de las rutas que se emplearon en la navegación entre las costas europeas y las africanas, contamos con una destacada

diversidad de fuentes de utilidad más que notable para este fin. Así, nos referiremos a la documentación notarial, a algunos derroteros descritos en viajes de descubrimiento y a los portulanos que, a partir del siglo XIV, recogen la toponimia de los enclaves que se van conociendo a medida que avanzan las rutas por la costa africana. Veamos algunos ejemplos de todos ellos.

Como sucede para otros ámbitos europeos, uno de los tipos documentales que pueden ofrecernos mejores indicios sobre las rutas y los trayectos que se emplearon para conectar los puertos europeos con la costa africana y los archipiélagos atlánticos son las conocidas en Castilla como cartas de fletamento (Bello León, 2020). Con distintos matices según el ámbito y la época en que se los emplee, este tipo de documento suele especificar las características del navío que se contrata, el propietario o el maestro del mismo, el precio a pagar por el transporte de la mercancía, el nombre del contratante, el producto que se exporta y el destino final con sus respectivas escalas, si es que estas se prevén durante el trayecto. Hasta ahora conocemos centenares de escrituras de fletamento registradas ante los notarios hispalenses, jerezanos o canarios desde finales del siglo XV hasta las primeras décadas del XVI, lo que nos permite obtener algunos indicios sobre las rutas y los puertos que se frecuentaron con mayor intensidad.⁵

Del análisis del caso canario —que es el que conocemos mejor— Cádiz y distintos puertos ligados a la desembocadura del Guadalquivir fueron el destino final de muchos fletes concertados en las islas. Esa circunstancia no es extraña si tenemos en cuenta los vínculos económicos y sociales de Canarias respecto a Andalucía desde los primeros viajes de redescubrimiento de las Islas (Aznar Vallejo, 1982; Lobo

⁵ Junto a otros trabajos ya citados en relación con fletes contratados entre núcleos portuarios de la Baja Andalucía, Canarias y la costa africana, conviene señalar, para los fletes concertados en Sevilla, Otte Sander (1997) (especialmente pp. 113-114 y apéndice n.º VI), y para Canarias, Clavijo Hernández (1982).

Cabrera, 2008; Rivero Suárez, 1988; 1994). La lista de productos que iban y venían era muy extensa: loza, alfarería, vidrio, jabón, paños, mantas, calderas, armas, lienzos, hierro, manteles e incluso obras de arte llegaban desde los puertos andaluces y, a cambio, las Islas les enviaban cereales y, sobre todo, azúcar y esclavos. Más adelante apuntaremos algo más sobre esa trata esclavista, pero es notorio cómo, durante la primera mitad del siglo XVI, más de un millón y medio de kilos de azúcar fueron despachados solo desde Tenerife a Europa, prioritariamente con dirección a Cádiz y Flandes para su posterior redistribución (Rivero Suárez, 1990; Bello León, 2020, pp. 107-108). El balance de estos intercambios, una vez superados los primeros años de la colonización, fueron sin duda favorables a las Islas, ya que el valor de compra de su producto más importante —el azúcar— era muy superior al de los paños u otros productos manufacturados que ofrecía Andalucía.

En cuanto a los libros de viajes de finales de la Edad Media que mejor describen las rutas empleadas para navegar hacia la costa africana, quizá sea la obra del comerciante flamenco Eustache de la Fosse la que puntualiza mejor los trayectos empleados y las circunstancias azarosas que había que enfrentar en la singladura. Su periplo por tierras de Castilla y africanas estuvo jalonado de numerosas dificultades y peripecias: salió de Brujas en la primavera de 1479 y desde allí se dirigió a Laredo y más tarde a Burgos, donde permaneció tres meses. Desde aquella ciudad castellana el mercader se dirigió hacia el sur, pasando por Toledo y Córdoba hasta llegar a Sevilla, donde conoció los preparativos que estaban haciendo los factores que estaban al servicio de su patrón para el viaje que iban a realizar hacia la Mina de Oro. Es a partir de entonces cuando Eustache de la Fosse narra su itinerario, que —en síntesis— demuestra muy bien las dificultades de un viaje de este tipo y la influencia que las condiciones meteorológicas imponían a estas rutas (Aznar Vallejo y Pico Graña, 2000).

Así, tras salir de Sevilla se dirigieron hasta el puerto de Sanlúcar para, posteriormente, ir a buscar al piloto de la expedición en alguna de las ciudades del condado de Niebla. Regresaron a Cádiz, donde sufrieron un grave percance debido a las tormentas y a los desperfectos que las mismas ocasionaron en el barco. Finalmente, después de pasar varios días en Cádiz iniciaron su travesía hacia la costa africana el 2 de octubre de 1479. Durante ocho días apenas avanzaron debido a la “calma chicha”, lo que les obligó a regresar a Cádiz; de nuevo volvieron a emprender la ruta cuando mejoraron los vientos y tras varios días de navegación (que el autor no especifica) llegaron a Safi. Allí se encontraron con dos carabelas portuguesas y, ante la posibilidad de ser atacados, decidieron continuar hasta que otra terrible tormenta los obligó a regresar a Cádiz. El 1 de noviembre retomaron la travesía y al día siguiente (es decir, muy rápido) llegaron nuevamente a Safi, estimando que habían recorrido hasta 180 leguas. Desde el puerto africano —que el autor no consideraba muy seguro para el atraque de los navíos— se dirigieron directamente hacia Canarias, y llegaron, en primer lugar, a Lanzarote. Navegaron durante varios días entre las islas para encaminarse luego hacia el Río de Oro pasando antes por Cabo Barbas y Cabo Blanco. Llegaron a Cabo Verde, donde se encontraron con otra carabela que había partido del puerto de Cádiz, y continuaron hasta Sierra Leona, Costa de la Grana (actual Liberia) hasta que finalmente llegaron a la Mina de Oro el 17 de diciembre de aquel mismo año. Es decir, la ruta con sus distintas escalas —ninguna de ellas estuvo destinada al intercambio comercial— tardó en completarse más de 75 días, aunque, si tenemos en cuenta que la partida definitiva desde Cádiz se hizo el 1 de noviembre, tardaron poco más de mes y medio en llegar a su destino.

Por lo que toca a los derroteros náuticos, entre finales del siglo XV y las primeras décadas del XVI existen varios de factura portuguesa (Duarte Pacheco, Eanes de Zurara, João de Lisboa, etc.) que describen

la costa africana hasta el Ecuador (Peres, 1952). Entre los más conocidos y utilizados se encuentra el “Libro de Rotas”, contenido en el manuscrito de Valentim Fernandes (Fernandes, 1940, pp. 209-240). La obra describe los puntos que se seguían en diversos itinerarios por las costas portuguesa, gallega, cántabra y africana, con un apartado especial dedicado tanto a las rutas y distancias que unían Portugal y los archipiélagos atlánticos, como a la que unía Portugal con Andalucía a través del Cabo de San Vicente con el Cabo de Santa María, y desde aquí con Sanlúcar y Cádiz. Una primera ruta que unía el Continente con el Atlántico Medio era aquella que enlazaba Alcazaba con Gran Canaria, La Palma y el Hierro, y el Cabo de San Vicente con Lanzarote y Tenerife. El segundo grupo que se puede distinguir es aquel que unía a Azores, Madeira y Canarias, para las que se daban las siguientes rutas: desde la Punta de San Lorenzo hasta La Palma y El Hierro, y desde la Punta de Garjano hasta Tenerife; las de Madeira con Lanzarote y Fuerteventura; las de Salvaje con La Palma y El Hierro; y las del archipiélago de Azores con La Palma, El Hierro, Tenerife, Gran Canaria y Lanzarote. Otro grupo de rutas corresponde a las que se daban entre las Islas Canarias y Cabo Verde, destacando las que unían a La Palma y El Hierro con Santiago, San Antón y San Vicente, y a Tenerife con Santiago do Sal, San Antón, San Vicente y Antonio. Canarias y la costa africana mantenían las siguientes rutas: de Cabo Cantin a las islas de Lanzarote y Fuerteventura; desde Lobos a Tierra Alta, y desde Fuerteventura a Punta Dondía. El último derrotero descrito es el correspondiente a las rutas que relacionaban distintas islas del archipiélago canario entre sí: la de Alegranza con Graciosa, la de esta con El Roque y la del Roque con el puerto de Arrecife. En todos los casos se indica la distancia en leguas y las direcciones en las que se debía gobernar, evidenciando el alcance del conocimiento práctico de la navegación en estas aguas y su normalización y difusión a través de la puesta por escrito.

Al fin, no se puede desdeñar tampoco la información extraída acerca de la toponimia de la costa africana de las llamadas cartas portulanas a la hora de profundizar en el conocimiento de estas rutas de navegación comercial. De los portulanos queremos destacar el de Gabriel de Vallseca, confeccionado en 1439, cuando ya hacía décadas se navegaba con frecuencia hacia las Canarias y eran conocidos los archipiélagos de Madeira y Azores. Además, unos pocos años antes, en 1434, Gil Eanes había logrado doblar más al sur del Cabo Bojador, superando las dificultades hasta entonces nacidas tanto de las fantasías de los navegantes como de las intrínsecas a los vientos y corrientes marinas que tanto complicaban la singladura a Europa (Pujades i Bataller, 2009). La obra de Vallseca lleva rotulados 1850 topónimos, de los que 46 corresponden al litoral atlántico del continente africano. A su vez, tres corresponden a Madeira, 16 a Canarias y ocho a Azores, además del dedicado a la supuesta isla de San Borondón. Como también es habitual, la mayor parte de esos topónimos están escritos en tinta negra, de tal forma que solo aquellos lugares considerados por el cartógrafo como de especial interés se escribían en color rojo. Algunos de ellos son los que hemos reflejado en esta tabla. El análisis de cartas como esta queda enriquecido al combinarlo con las noticias aportadas por una obra fundamental para conocer la situación política, social y económica del Occidente africano a comienzos del siglo XVI. Me refiero a la descripción que hizo León Africano durante sus viajes por aquellas tierras.

Tabla N.º 1. Puertos en la costa occidental africana mencionados en algunos portulanos y derroteros. Siglos XV-XVI.

Puerto	Portulano Vallseca	Duarte Pacheco Pereira	Valentim Fernandes	León Africano
Ceuta	1	----	1	1
Mansora	----	----	----	1
Alcazarse-guer	----	----	1	----
Tanger	1	----	1	1
Arcila	----	----	1	1
Larache	1	----	1	1
Mamora	----	----	1	1
Salé	1	----	1	1
Sella	----	----	----	1
Rabat	----	----	----	1
Fadala	----	----	1	----
Tite	----	1	1	1
Anfa (Nife)	1		1	1
Azamor	1	1	1	1
Mazagan	----	1	1	----
Safí	1	1	1	1
Marrakech	----	1		1
Mogador	1	1	1	----
Tafetna	1	----	----	1
Cabo Aguer	1	1	1	----
Agadir	1	----	----	1
Mesa	1	1	1	1
Sidi Ifni	1	----	----	----
Mar Pequeña	----	----	1	----

Fuente: elaboración propia.

De ese amplio listado de topónimos, destacan los puertos de Ceuta, Tánger, Salé, Azamor (Villada Paredes, 2015) y, en menor medida, los otros dos núcleos que ya hemos referido anteriormente en la Berbería de Poniente: Santa Cruz de la Mar (Puerto Cansado en la cartografía) y San Miguel de Asaca, los cuales, pese a su modestia, tuvieron una influencia significativa en los intentos de penetración de los castellanos en la costa africana.

Mercaderes en el Atlántico castellano: entre el negocio comercial y el negocio fiscal

El número de estudios dedicados al análisis de todas las circunstancias que rodearon la vida y trabajo de los mercaderes que desarrollaron su quehacer en Andalucía, Canarias y costa africana alcanza proporciones considerables. A lo largo de todo el siglo XX y de los años que llevamos del XXI, muchos historiadores se han ocupado de la figura del mercader medieval con el objetivo de comprender mejor los comportamientos sociales y las actividades económicas de los comerciantes de aquella época. Pese a las dificultades que ofrecen las fuentes disponibles, los investigadores han podido reconstruir la trayectoria de algunos linajes de mercaderes establecidos en Burgos, Barcelona, Segovia, Valladolid, Sevilla o Valencia: los casos de los Grimaldi, los Riberol, los Centurión, los Pinelo, los Spínola, los Santangel, etc., son una buena muestra. En fin, basta con acudir a cualquiera de los trabajos de Elisa Ferreira, Jaume Aurell, Hilario Casado, Betsabé Caunedo, Antonio Collantes, Teresa Ferrer, Enrique Otte, Germán Navarro, Adela Fábregas, David Igual, Enrique Cruselles, Natalia Palenzuela, Juan Manuel Bello León, Raúl González Arévalo, Rafael Girón, José A. Mingorance, Jesús Solórzano, Daniel Ríos o Bèatrice Perez, entre otros.

No obstante, y pese a los notables progresos, sigue siendo casi imposible conocer el número exacto de personas que llegaron a integrar las diferentes comunidades de comerciantes en los puertos de la fa-

chada atlántica andaluza, costa occidental africana y los archipiélagos del Atlántico Medio. Hace tiempo que Enrique Otte contabilizó, para la segunda mitad del siglo XV y primeros años del XVI y para el caso de Sevilla, a más de 400 individuos de origen únicamente genovés. A esta importante cifra habría que unirle los datos que conocemos para Jerez de la Frontera y Cádiz, los puertos bajo dominio señorial (Sanlúcar y el Puerto de Santa María) o los pertenecientes a los citados archipiélagos, y añadirle también los de otros italianos (florentinos, venecianos, romanos, etc.) y los correspondientes a catalanes, mallorquines o valencianos, que conocemos cada vez mejor.

Tampoco tenemos un conocimiento amplio sobre cuáles fueron los mecanismos de integración y ayuda durante su estancia en la región, pese a los excelentes estudios prosopográficos. En general, se sabe que cada una de las comunidades tendía a conformar una “nación” en la que se integraban al compartir rasgos culturales y lingüísticos; que fue la comunidad genovesa la que gozó de los privilegios más amplios debido a su fuerte arraigo y presencia desde el siglo XIII y a su indiscutible protagonismo mercantil y financiero; que otros colectivos —como el de los catalanes—, aunque un poco más tarde, también obtuvieron prerrogativas semejantes, pero nunca llegaron a igualar en número y peso económico a los genoveses asentados en la región; que se les permitió constituir consulados que defendiesen sus intereses y negocios, especialmente en aquellos momentos en que eran atacados coincidiendo con represalias o guerras abiertas entre Castilla y otros reinos mediterráneos; que tuvieron la capacidad de erigir capillas y ejercer el patronato sobre cofradías y hermandades en torno a algunas advocaciones que tenían un importante culto en sus lugares de origen; que su número creció desde finales del siglo XV, coincidiendo con el crecimiento que experimentó la economía andaluza a finales de aquella centuria y con la consolidación de las rutas atlánticas, así como con la propia recuperación de la economía catalana. Asimismo,

se sabe que todos ellos, pese a las teóricas prohibiciones, participaron desde los primeros momentos —como financiadores o exportadores— de los intercambios con Indias, de tal forma que hoy sabemos que, ya fuera directamente desplazándose al nuevo continente o enviando a intermediarios, catalanes, italianos y otras comunidades extranjeras se beneficiaron de la apertura de estas rutas; que aquellos que se establecieron en Andalucía o en las islas atlánticas dedicaron un importante esfuerzo económico a la compra de bienes raíces y heredades —especialmente visible en la adquisición de grandes ingenios azucareros—, lo que sin duda facilitó su integración social y sus vínculos con la oligarquía de cada zona; que muchos de ellos terminaron por solicitar su reconocimiento de vecindad o naturalización como medio que les facilitase su integración o sus negocios en la región. La bibliografía al respecto es ingente, pero, por señalar solo una reciente contribución al respecto, pueden considerarse ejemplificativos los casos de mercaderes italianos como Luis de Presenda (Presesenti), Pedro Fernández Cabrón, Bartolomeo di Domenico Marchionni o Batista de Riberol. Todos ellos operaron entre las décadas de 1470 y 1520, entre la bahía de Cádiz y Lisboa, de una parte, y los archipiélagos de Canarias y Madeira o las costas africanas, de la otra, en actividades tan diversas como las de importación y exportación de productos europeos, las tratas azucarera y esclavista y aun en empresas piráticas y de armada (Bello León, 2020, pp. 112-118).

De entre todos los aspectos que pueden ser abordados para ofrecer una imagen de los mercaderes establecidos en nuestra área de estudio, uno de los que en este momento está mereciendo la atención es el de la relación entre los comerciantes y las actividades financieras que se desarrollaron en Castilla a finales del Medievo. En este sentido, los avances que ha experimentado la historiografía dedicada al análisis de la gestión de la hacienda regia castellana a finales de la Edad Media, y a la participación de distintos grupos sociales en el

arrendamiento por mayor o menor de los tributos regios, permiten que conozcamos bastante bien la iniciativa de algunos mercaderes que buscaban en el negocio fiscal un recurso para afianzar su poder económico y su prestigio social. En cualquier caso, era lógico suponer que los comerciantes —sobre todo los que consideramos grandes mercaderes— se interesaran por el arrendamiento de las rentas de la Corona, ya que se trataba de un negocio que requería de una fuerte inversión de capitales. Ese dinero, en muchas ocasiones, estaba al alcance de muy pocos y era necesario si se quería asegurar el precio del arrendamiento y garantizar las fianzas que se otorgaban en cada partido.

La nómina de comerciantes que participaron en la Baja Andalucía en el arrendamiento de rentas de la Corona o que fueron fiadores de los arrendadores por mayor no es muy amplia, si atendemos a la información que nos proporciona la documentación contable y fiscal generada por los órganos gestores de la Hacienda Real en las décadas finales del siglo XV. No obstante, si cotejamos esa documentación con la que se encuentra disponible en los archivos notariales o municipales de la región, el panorama cambia, ya que emergen de la misma una nutrida nómina en la que destacan tanto comerciantes castellanos como extranjeros. Presentaremos aquí un buen número de casos, no exhaustivos, pero sí bien ejemplificadores de la casuística tanto para la Andalucía Bética como para Canarias. El resultado del análisis de la información permite constatar que, a finales de la Edad Media, en el área atlántica castellana se consolidó una red de compañías y socios que aprovecharon su posición económica para gestionar rentas en las que tenían grandes intereses mercantiles (como la alcabala del aceite, las rentas de la orchilla o algunos almojarifazgos). Sin duda, la gestión de todas ellas aportó a sus beneficiarios, naturales del reino y foráneos, grandes oportunidades de intercambio de información, diversificación de negocios, pero también posibilidades —sobre todo para

los extranjeros— de integrarse a la sociedad en la que desarrollaban su vida y trabajo en ese ámbito atlántico.

Mercaderes y financieros castellanos

Entre los castellanos se puede mencionar al mercader Fernando de Alcocer, miembro de una conocida familia conversa procedente de Toledo (Gil Fernández, 2001, vol. III, pp. 207-208 y pp. 234-235).⁶ Su matrimonio con Gracia de Prado, hija de Gutierre de Prado —otro personaje que también estuvo muy vinculado a las finanzas castellanas—, le permite participar como arrendador o fiador en distintos acuerdos financieros a lo largo de los años (Kirschberg-Schenck, 2013, doc. N.º 8217). Así, en 1497 fue arrendador de la imposición del pescado fresco y salado de Sevilla,⁷ del partido de la madera entre 1494 y 1496, aunque fue en 1501 cuando obtuvo su partido más importante. Ese año, Gonzalo de Córdoba y Pedro del Alcázar, que habían obtenido el almojarifazgo mayor de Sevilla, llegaron a un acuerdo con Fernando de Alcocer para traspasarles parte de la renta, en este caso los 2/12 de la misma,⁸ a Diego de la Fuente, también mercader judeoconverso, vecino de Toledo y habitual proveedor de mercancías y tejidos de lujo

⁶ En la documentación andaluza se encuentra a varios Alcocer, cuyo grado de parentesco con el aquí citado es difícil determinar. Así aparecen un Diego de Alcocer, jurado, un Rodrigo de Alcocer, canciller, un Álvaro de Alcocer, escribano y un Juan Alcocer, doctor y, sobre todo, un Pedro de Alcocer al que los reyes encomendaron en 1482 que hiciera una pesquisa sobre quiénes fueron los arrendadores y receptores de las rentas reales en Sevilla, su arzobispado y obispado de Cádiz.

⁷ AGS. Registro del Sello, 1-12-1498. En el documento se queja a los reyes diciendo que las obligaciones que genera la recaudación de la hermandad están impidiendo la llegada de mercaderes a Sevilla y que, por tanto, se está mermando la renta del pescado.

⁸ AGS. Escribanía Mayor de Rentas, legajo 122. Más información en AGS. Escribanía Mayor de Rentas, legajo 5 (incorporados) folios 400 a 404 y fol. 450. Fernando de Alcocer se declara arrendador del almojarifazgo mayor para los años 1500 a 1505, junto con Alfonso Fernández, Pedro del Alcázar y Francisco Ortiz. En ese momento también reconoce que uno de sus fiadores sería Nicolás de Cubero (folios 361 y 362).

a la corte (García Alonso, 2005; Ortego Rico, 2015) –él y sus hermanos participaron en distintas ocasiones en la recaudación de las alcabalas en Toledo, siendo, además, tesorero de las rentas del condado de Niebla en el año 1501,⁹ arrendador de las alcabalas de la alhóndiga de Córdoba y del llamado almojarifazgo castellano de dicha ciudad en el trienio 1503-1505 por un valor anual durante este trienio de 8.720.000 maravedís–,¹⁰ o a los hermanos Andrés y Diego Navarrete, vecinos de Jerez de la Frontera, personajes bien conocidos gracias a las investigaciones de Enrique Ruiz Pilares (2017, pp. 365 y ss.). Por sus trabajos se sabe que ambos acumularon una notable riqueza gracias al comercio de tejidos que vendían desde su casa-tienda situada en el jerezano barrio del Salvador o por sus lazos comerciales con Inglaterra o Valencia. De los dos hermanos, Andrés fue el que estuvo más vinculado con la gestión de las rentas municipales y de la Corona. Sabemos que fue arrendador y recaudador mayor de las rentas de Cádiz¹¹ y que en 1496 quedó como recaudador mayor de las alcabalas de Cádiz y la renta de Berbería.¹²

Podríamos cerrar esta breve relación de castellanos con algunos de los miembros de la familia Lugo, cuyo apellido se corresponde con el de un importante linaje de mercaderes andaluces que jugaron un papel muy destacado en la conquista del archipiélago canario y en la expansión castellana por la costa de África. Tales son los casos de Juan de Lugo, jurado del barrio de Francos, que en 1478 actuaba como tesorero (junto con el mayordomo Alemán Pocasangre) en la recaudación prevista para la Hermandad, o en 1486 cuando fue fiador de alguna

⁹ AGS. Contaduría Mayor de Cuentas, 1.ª ep. Legajo 5.

¹⁰ AGS. Escribanía Mayor de Rentas, legajo 552, s. fol.

¹¹ AGS. Escribanía Mayor de Rentas, legajo 60, folios 642 a 644 (año 1496) y legajo 63, folios 477 a 479 (año 1497).

¹² AGS. Contaduría Mayor de Cuentas (1.ª época) legajo 40, s. fol.

de las rentas del concejo (Collantes de Terán Sánchez, 1989; 2014), o de Pedro de Lugo, quizá el padre de Alonso de Lugo, conquistador de La Palma y Tenerife (su abuelo también se llamaba Pedro), quien en el bienio 1482-1483 figuraba como arrendador de un tercio del almojarifazgo mayor de Sevilla, el primer año con un valor de 1.478.433 maravedís y el segundo 1.512.733 mrs.¹³

Mercaderes y financieros extranjeros: el predominio genovés

El caso de la participación de los mercaderes extranjeros, especialmente los genoveses, en las actividades financieras es menos conocido y, quizá, menos destacado de lo que podría corresponderles por su peso económico y su función en los intercambios comerciales del reino de Castilla. Como ahora veremos, la nómina de comerciantes ligures que intervinieron en el arrendamiento de rentas concejiles o de la Corona fue escasa, aunque no por ello menos importante.

Podríamos empezar esta nómina con dos miembros de otros tantos linajes genoveses bien arraigados en Andalucía y en el conjunto del reino de Castilla: me refiero a los Centurión y a los Grimaldi. En el primer caso, Flerigo Centurión fue uno de los mercaderes genoveses con mayores intereses en el arrendamiento de rentas reales en Sevilla.¹⁴ Aunque no parece que llegase a desempeñar una actividad comercial tan intensa como otros miembros de su linaje (por ejemplo, Martín o Cosme Centurión), sí se lo documenta en Sevilla participando en la organización de varias expediciones hacia Guinea o mantenien-

¹³ AGS. Escribanía Mayor de Rentas, legajo 28-1, fol. 341.

¹⁴ Flerigo Centurión está bien documentado en las fuentes castellanas ya que estaba emparentado con Cosme y Martino Centurione (era su hermano), que a su vez mantenían importantes negocios en Málaga, Granada y Almuñécar con Agustín Ytalián. Flerigo alternó su residencia entre Sevilla (donde obtuvo carta de vecindad en 1487) y Málaga adonde se trasladaría cada vez que los negocios lo requiriesen (Bello León, 1993, p. 53; Bello León, 1994, doc. N.º 150; López Beltrán y López de Coca Castañer, 1980).

do distintos pleitos por la pérdida de mercancías.¹⁵ En 1483 arrendó, junto con los también ligures Batista Pinelo¹⁶ y Doménigo Gentil¹⁷ y con el gran financiero Pedro del Alcázar, de origen judeoconverso, las alcabalas del aceite de la ciudad, cada uno de ellos en la cuarta parte.¹⁸ Aunque el valor total de la renta fue de 1.666.666 maravedís, lo más interesante del expediente en el que se recoge el arrendamiento quizá sean las libranzas a las que tuvo que hacer frente el arrendador. Si se observa la nómina se podrá comprobar que muchos de los beneficiarios fueron mercaderes genoveses que contribuyeron a la financiación del cerco de Baza: son los casos de Domenigo Gentil, al que le correspondió la suma de 62.500 maravedís; el de Jorge Aimari y Antón de Riberol, con 45 995; el de Gerónimo Gentil, con 70 000 mrs; el de Zacarías Gentil, con 50 000 mrs, y el de Batista Pinelo y Andrea de Odón, 562 500 mrs a cuenta de 1 120 000 maravedís que prestaron Cristóbal Centurión y Benito Pinelo (Bello León y Ortego Rico, 2019, pp. 320-322).

El caso de los Grimaldi y su red mercantil, proyectada en último término desde Andalucía hacia las Antillas, es bien conocido (Garrido Raya y Moreno Escalante, 2012). A su vez, Francesco Grimaldi, avencindado en Granada poco después de que la ciudad se integrase en el reino de Castilla, es un ejemplo significativo del desenvolvimiento de muchos mercaderes genoveses afincados en Andalucía y que se implicaron intensamente en negocios de tipo fiscal y financiero. Su presen-

¹⁵ AGS. Registro del Sello, 21-3-1486, fol. 75; 12-4-1488, fol. 41; 12-5-1492, fol. 459; ARChV. Registro de Ejecutorias, Caja n.º 27, documento n.º 32 (16-2-1490).

¹⁶ Bautista Pinelo fue hijo de uno de los genoveses más destacados de la sociedad andaluza de finales del siglo XV: Francisco Pinelo.

¹⁷ Conocido mercader genovés que, junto con otros miembros de su parentela (como Ciprián Gentil, Pedro Gentil o Francisco Gentil) se estableció en Sevilla en las últimas décadas del siglo XV. Su linaje estaba familiarizado con la gestión de los recursos fiscales de la Iglesia en Castilla, ya que se conoce bien la participación de Ciprián Gentil como nuncio de Su Santidad y como receptor del subsidio eclesiástico en el reino.

¹⁸ AGS. Escribanía Mayor de Rentas, legajo 37, fol. 276.

cia en la región se ha vinculado a los lazos familiares con otros destacados comerciantes ligures, los Italián, afincados en Málaga desde que la ciudad fue conquistada por los castellanos. Los primeros intereses financieros, como en el caso de otros mercaderes, se manifestaron en los préstamos que otorgó a distintos miembros de la aristocracia granadina y en la gestión de las rentas que proporcionaba la Mancebía de Málaga. En 1500 pleiteaba con los moros de las Alpujarras por el cobro de ciertas rentas que debían a la Hacienda Real entre los años 1495 y 1498, y el mismo proceso judicial nos informa que Francisco Grimaldi formó compañía con Francisco de Peñalver para cobrar las rentas de la citada región. Pero sería en las negociaciones para el matrimonio entre la hija de los Reyes Católicos y Enrique VII Tudor donde Grimaldi desplegaría sus mayores recursos financieros, ya que él y otros italianos tuvieron una participación muy importante en el pago de la dote de la infanta Catalina (González Arévalo, 2016b).

Además de los Centurión y los Grimaldi, contamos con otros ejemplos también significativos del interés de los genoveses por las actividades financieras en la región. Son los casos del florentino Donato Nicolini, conocido por su amplia actividad mercantil y por sus relaciones económicas con otros italianos (Francisco Carducho, Piero Rondinelli, Francesco Guillermini, etc.).¹⁹ Para el caso que aquí nos ocupa, este toscano fue arrendador de la alcabala del lino y esparto (Otte Sander, 2013, doc. N.º 1275). Otro es el caso de Benito Castellón, que pese a estar residiendo de manera habitual en Toledo, seguramente estaba emparentado con otros comerciantes ligures que se establecieron en Sevilla a lo largo de la segunda mitad del siglo XV.²⁰

¹⁹ AHPS. Protocolos Notariales, legajo 9100, fol. 349; Bono y Ungueti, 1986 (véase p. 86); AGS. Registro del Sello, 18-4-1493, fol. 128 y 9-II-1500, fol. 56 AGS. Cámara de Castilla. Cédulas, 2-1.

²⁰ A finales del siglo XV se documentan en Sevilla y su tierra al menos a seis mercaderes genoveses que llevaban este apellido (Galeoto, Doménigo, Marco y su

El aquí citado se declaró en 1501 tesorero de los encabezamientos del partido de las Sierras en el arzobispado de Sevilla y arrendador de las alcabalas del partido de los señoríos de Sevilla.²¹ Y otro es el de Doménigo Gentil, miembro de otra importante parentela compuesta por mercaderes como Ciprián Gentil, Pedro Gentil o Francisco Gentil, todos ellos familiarizados con la gestión de los recursos fiscales de la Iglesia en Castilla o por sus actividades diplomáticas como nuncio de Su Santidad (Ciprián Gentil) en el reino.²²

Vistas todas estas referencias, es obligado detenernos en el caso de Damián de Negro, ya que la actividad que él y sus socios desplegaron a lo largo de las últimas décadas del siglo XV para el arrendamiento de distintas rentas de la Corona en Sevilla y su tierra es el ejemplo hasta ahora mejor conocido para Andalucía de este tipo de iniciativa (Bello León y Ortego Rico, 2019, pp. 229-242).²³

Damián de Negro y su hermano Ángel formaban parte de una conocida casa o *albergho* ligur afincada tanto en Sevilla como en otras localidades andaluzas (hay referencias a ellos en Cádiz, Jerez de la Frontera, Granada y Málaga).²⁴ Con las fuentes que hoy conocemos, todo parece indicar que se estableció en Sevilla a comienzos de la década de los ochenta del siglo XV. Así, en 1481 ya se le documenta en la “cuenta de mercaderes” y “renta de Berbería” del almojarifazgo

hermano Flérigo, Bernardo y Antonio Castellón) y cuyo grado de parentesco es difícil de determinar.

²¹ AHPS. Protocolos Notariales, legajo 9101, 10 de marzo de 1501, folios 267-268.

²² AGS. Escribanía Mayor de Rentas, legajo 37, fol. 276.

²³ Salvo que se indique otra cosa, las referencias que siguen proceden de este trabajo.

²⁴ Además de Damián y Ángel, en la región se documentan otros mercaderes con el mismo apellido sin que sea posible determinar el grado de parentesco exacto entre todos ellos. Son los casos de Francisco de Negrón y Oberto de Negrón (Bello León, 1994, doc. N.º 114, 125, 195, 209, 330; López Beltrán y López de Coca, 1980; Mingorance Ruiz, 2013, pp. 342, 634-639; Otte Sander, 1997, p. 187).

hispalense importando entre septiembre y diciembre mercancías por un valor total de 432 doblas de oro y cuatro reales (207 484 mrs) (González Arce, 2017, p. 336). Cuatro años más tarde expresaba su deseo de integración a la sociedad hispalense, ya que solicitaba y obtenía (en julio de 1485) la carta de naturaleza en el reino, lo que, a partir de ese momento, le permitía ejercer las mismas actividades económicas y desempeñar iguales oficios que cualquier otro oriundo de Castilla (Bello León, 1994, doc. N.º 125; Carande y Carriazo, 1968, vol. IV, doc. N.º 71). Desde entonces lo encontraremos como jurado de la ciudad, ejerciendo como cambiador público, importando y exportando todo tipo de mercancías para el mercado andaluz y, lo que ahora nos interesa, aglutinando a otros genoveses y a otros mercaderes interesados en el negocio fiscal.

La renta por la que mostró un mayor interés fue el almojarifazgo mayor de Sevilla. No es extraño que Damián de Negro se interesara por ella si tenemos en cuenta que esta renta gravaba la importación y exportación de todas las mercancías que llegaban al reino de Sevilla: la gestión de este tributo otorgaría al citado Damián un conocimiento de los flujos mercantiles que él y sus socios considerarían imprescindibles para consolidar sus negocios. La primera vez que se interesó por esta renta fue en el bienio 1482-1483. Tras diversas pujas durante la licitación de la renta, el genovés se quedó con el control de la misma y tuvo como avalistas a los también mercaderes italianos Zacarías Gentil y al ya citado Flerigo Centurión, ambos fiadores conjuntamente por 1.500.000 maravedís.

La siguiente ocasión en la que lo vemos interesado por otra renta hispalense fue en el bienio 1485-1486, cuando quedó como gestor del diezmo del aceite del Aljarafe, única parte del diezmo eclesiástico que permaneció en manos de la Corona tras la incorporación de Sevilla al reino de Castilla. Al finalizar este periodo volvió a quedar como arrendador de la misma renta para los años 1487-1490. Como

fiadores para el primer periodo, Damián volvió a contar con el aval de otros tres ligures: Juan Bautista, Miguel de Espínola y Francisco Pine-lo. Para el segundo arrendamiento contó con seis nuevas fianzas, que se sumaban a las ya comprometidas por los citados Bautista, Espínola y Pinelo, y ampliaba con ello la presencia de otros financieros de la ciudad. Tales son los casos de Bernaldo de Mesa —propietario de unos almacenes de aceite en la ciudad— y tres personas consideradas como miembros de la elite urbana: eran el tesorero y veinticuatro Luis de Medina y el también veinticuatro y comendador de Benazuza y Mures, encomiendas de la orden de Santiago, Pedro de Cabrera Hernán Peraza, hijo del difunto veinticuatro de Sevilla Diego de Herrera y de doña Inés de Peraza, señores de Lanzarote, Fuerteventura, El Hierro y La Gomera. Como es lógico suponer, el interés de todos ellos —especialmente de los comerciantes genoveses— por asegurarse el control del mercado del aceite en Sevilla responde al deseo de fortalecer sus exportaciones al resto del continente, así como al de garantizar el abastecimiento de materia prima a las almonas de Sevilla, en manos, en aquellos momentos, de otra de las grandes familias ligures, los Ripparolio (Riberoles).

Comercio italiano y arrendamiento de rentas en Canarias

En el caso de archipiélago canario y dada la frecuencia y el número de comerciantes italianos interesados por las rutas en el Atlántico Medio y por participar en la colonización de las Islas no es extraño que desde la segunda mitad del siglo XV se interesaran por la gestión de las rentas vinculadas al Archipiélago.²⁵ Las primeras referencias que tenemos están vinculadas con la explotación de la producción y

²⁵ El origen y desarrollo de la Hacienda Real en Canarias cuenta con numerosos trabajos, aunque fueron los de Eduardo Aznar los que marcaron las líneas básicas de su análisis (Aznar Vallejo, 1983, pp. 121-142; Aznar Vallejo y Ladero Quesada, 1982; Miranda Calderín, 2017).

comercio de la orchilla. Como es bien conocido, la orchilla es un líquen tintóreo que comenzó a ser demandado por la industria textil europea para complementar el uso de la rubia o el pastel. Fue el gran comerciante genovés Francesco Ripparolio el primer italiano que se interesó por la renta que generaba la comercialización de este producto. Desde 1488 se tiene constancia de sus acuerdos con los señores de la Isla para cargar naves con orchilla destinadas a los puertos andaluces, pero sería a partir de 1505 y hasta 1512 cuando figurase como arrendatario de la renta de la orchilla, con un precio anual de 600.000 maravedís. Tras distintos avatares y pleitos derivados de la gestión de la renta, en 1513 otro genovés sucedió a Riberol, Pantaleón Italian. Desde ese año y hasta 1522 los reyes entregaron a este conocido mercader italiano la renta por un precio de 615.000 maravedís anuales. Terminaban las primeras décadas del siglo XVI alternándose en el arrendamiento mercaderes aragoneses (Bartolomé de Luna y Jaime de Luna) con comerciantes ligures (Agustín de Franquis, Ambrosio de Casana, Gines de Franquis, etc.).

Pero la renta de la orchilla fue la única por la que se interesaron los extranjeros vinculados al Archipiélago en el tránsito de la Edad Media a la Moderna. Tenemos el caso de otro gran mercader genovés interesado por las oportunidades económicas y financieras que se abrieron a los europeos con la definitiva conquista de las Canarias en el último cuarto del siglo XV. En este caso me refiero al conocido Francisco Pinelo, jurado y fiel ejecutor del concejo hispalense, tesorero de la Hermandad, junto a Luis de Santángel (desde 15 de agosto de 1490 al 15 de agosto de 1493), financiero de los primeros viajes colombinos, factor de la Casa de la Contratación (se le atribuye la propuesta que dio origen a la Casa), comendador de la Orden de Santiago y origen de un linaje que dejó una amplia huella mercantil, documental y artísticas en la Sevilla de los siglos XV y XVI (Bello León, 2018, pp. 59-72; Boscolo, 1985; D'Arienzo, 1987; Ybarra Hidalgo, 2001 y 2002). Sus

vínculos familiares con otro importante linaje de mercaderes genoveses —los Centurión— y sus relaciones económicas con los hermanos Jerónimo y Cipriano Gentil hicieron que pronto se interesase por la recaudación de las bulas de cruzada, anatas, subsidios y jubileos pertenecientes a la Cámara Apostólica (González Jiménez, 1989). Aunque las primeras cuentas que conocemos se documentan en 1476, parece que ya desde 1475 se ocupaba de la recaudación (Fernández Alonso, 1963, pp. 278 y ss.). En la amplia relación de gastos e ingresos que se conocen (entre los años 1475 y 1479) se pueden observar, entre otros muchos, dos hechos: primero que Pinelo se ocupó, sobre todo, de lo recaudado en distintas localidades de la baja Andalucía y, en segundo lugar, que para el desempeño de sus funciones mantuvo relaciones económicas con numerosos comerciantes, entre los que aparece muchas veces otro destacado mercader, el burgalés Diego de Soria. Pero sería en la gestión de las almadras y en los servicios prestados como pagador de la Corona donde Francisco desplegaría su mayor actividad financiera. Además, conviene recordar que otro miembro de su linaje, Batista Pinelo, también se interesó por las rentas de la Corona; durante el bienio 1482-1483 fue, junto a los genoveses Zacarías Gentil y Flerigo Centurión y al gran financiero Pedro del Alcázar, arrendador de la alcabala del aceite de Sevilla. Esto muestra la simbiosis que se daba entre los intereses mercantiles de este grupo (interesados en la comercialización del aceite) y la gestión fiscal de un producto que generaba grandes ingresos a la Hacienda Real.

En lo que sí que parece que no tuvieron una participación directa fue en la gestión de la renta más significativa en las Islas: el almojarifazgo real, único tributo de importancia perteneciente a la Corona (en Canarias no se aplicó nunca la alcabala) que se impuso a los isleños. Se conoce la relación de arrendatarios para toda la primera mitad del siglo XVI y prácticamente en ningún periodo aparecen italianos, o gentes de otra nacionalidad extranjera, gestionando la citada renta.

La excepción se encuentra en el arrendamiento que obtuvo en 1508 el francés Juan Alemán o en las pujas que hicieron por la renta los genoveses Francisco Leardo y Pedro Juan de Riberol en 1514, lo que derivó en un pleito con el gran financiero de la Corona, Pedro del Alcázar, por entonces arrendador del almojarifazgo por un precio anual de 2.961.405 maravedís de la moneda de Castilla.

Aportaciones sobre la trata esclavista

Quiero concluir este recorrido –tras haber partido de un acercamiento a las redes portuarias y de arrendadores, los nodos humanos y el territorio de los entramados mercantiles del Atlántico Medio castellano– atendiendo a las propias actividades comerciales y su abordaje por la investigación reciente. En estas páginas ya se ha ido apuntando la relevancia que negocios como el de la orchilla o el azúcar o el del arrendamiento de rentas reales tuvieron en la proyección de poderosos hombres de negocios de muy diferente origen y condición sobre el arco atlántico bajo influencia castellana a finales de la Edad Media. Pero, sin duda, entre el final del siglo XIV y el inicio del siglo XVI, la captura de esclavos en la costa africana y Canarias y su posterior traslado hasta los mercados europeos fue el tráfico que ha dejado una huella más profunda en la documentación. Este lucrativo negocio no ha dejado de ser atendido por la historiografía de las últimas décadas, interesada muy particularmente en la cuantificación del número de personas sometidas por la trata esclavista, así como en los distintos impactos sociales derivados de la captura y venta de esclavos en las sociedades europeas mediterráneas del final de la Edad Media.

Así, desde 1448, cuando Gomes Eanes de Zurara terminaba su crónica, dedicaba el último capítulo a afirmar que desde que comenzaron las exploraciones por la costa africana y hasta el momento en el que él escribía habían llegado a Europa 927 “almas de infieles” (Aznar, Corbella, Tejera, 2012, capítulo XCVI); es decir que, según el cálculo “exacto” que hizo el cronista a mediados del siglo XV, cuando la tra-

ta de esclavos no se había desarrollado hasta los límites que alcanzó en siglos posteriores, casi un millar de personas habían sido forzadas a trasladarse desde la costa atlántica africana hasta el occidente europeo. Sin duda, el cálculo era erróneo, porque seguramente solo incluía a los hombres y mujeres capturados por los portugueses y aún en este cómputo no entraban las razias y capturas efectuadas por los castellanos en Canarias y en la costa africana. En cualquier caso, puede darnos una cierta idea de la creciente masa poblacional esclava que la exploración y colonización ibérica en el Atlántico Medio estaba haciendo fluir hacia los mercados europeos.

Las informaciones producidas ya avanzado el siglo XVI sí que permiten hacernos una idea muy aproximada sobre el volumen de compraventa de esclavos procedentes del África negra en los mercados hispanos y la presencia de esta población en distintos territorios ibéricos, además de en las islas atlánticas colonizadas. Así, para el periodo 1560-1580 se conocen cifras de los esclavos que vivían en Sevilla y su tierra para determinados años: en 1565 eran más de 6327 en la ciudad hispalense y más de 44 600 en el resto del arzobispado (en un solo año se llegaron a vender más de 1100 esclavos, muchos de los cuales eran redistribuidos por otras plazas hispanas). Por la misma época Canarias tenía una población esclava que rondaría el 12 % del total de sus habitantes, mientras que para la portuguesa Madeira, a finales del siglo XVI, las cifras oscilan entre el 55 % y el 19 % de su población (Martín Casares y García Barranco, 2012). Desgraciadamente no contamos, para los siglos finales de la Edad Media, con ningún censo o padrón que evalúe la presencia de gentes de origen africano —esclavizadas o ya liberadas— en los reinos hispanos. Ni los padrones de vecinos, abundantes en el caso hispalense, ni las cartas de vecindad, muy habituales en los archivos de la Corona de Aragón, nos permiten cuantificar con detalle lo que sí muestran otro tipo de fuentes, como los protocolos notariales, a saber, que Sevilla, Cádiz, Lisboa, Valencia

o Barcelona fueron lugares a los que llegaron miles de personas esclavizadas, y que desde aquellos lugares fueron repartidas por todo el continente europeo.

La importancia de Barcelona como centro de venta y redistribución de población esclava procedente de Canarias y costa occidental africana ha sido analizada en numerosas ocasiones. No obstante, quizá sean los trabajos de Iván Armenteros Martínez (2015) los que han arrojado más luz sobre una trata que comenzó a ser destacada desde el último cuarto del siglo XV. Este autor ha podido documentar la venta en la ciudad condal de una treintena de esclavos (casi todas mujeres) procedentes del archipiélago canario, pero sin duda fueron los más de 600 hombres y mujeres de procedencia subsahariana los que tuvieron que dejar una huella mayor en la ciudad. Muchos llegaron de la mano de los portugueses o andaluces que iniciaron la trata desde las factorías lusitanas en África; el resto procedía de las rutas que se habían empleado para abastecer el mercado catalán desde hacía mucho tiempo, a través de las cuales acudían a los puertos sicilianos o norteafricanos del Mediterráneo oriental para adquirir los esclavos que llegaban desde el interior de África.

El caso de Valencia, estudiado hace mucho tiempo por Vicenta Cortés (1955, 1963, 1972),²⁶ también demuestra que el número de esclavos procedente de la costa atlántica africana o de Canarias fue extraordinariamente alto desde el último cuarto del siglo XV. Tan solo en 1489, en coincidencia con uno de los episodios más violentos de la conquista de Canarias, llegaron al puerto de Valencia 42 esclavos, y al de Ibiza, 90. Cinco años más tarde se vendieron en la ciudad 130 apre-

²⁶ El análisis de la esclavitud en la Valencia medieval también cuenta con un nutrido conjunto de trabajos, aunque casi todos ellos, por la cronología estudiada, no abordan la llegada de esclavos procedentes de la costa occidental africana o archipiélagos atlánticos. Cabe destacar los trabajos de Francisco Javier Marzal Palacios, en particular, su tesis doctoral (2007).

sados en las islas de La Palma y Tenerife, mientras que a finales de la centuria el número de cautivos vendidos en Valencia procedentes del Archipiélago superaba el centenar. Pero si Canarias aportó un número considerable de esclavos a los mercados mediterráneos, el filón inagotable se encontraba en las tierras del Atlántico africano. Desde Arguim, San Jorge de la Mina, Santo Tomé, Cabo Verde o Sierra Leona se enviaron al puerto de Valencia una media anual de 250 cautivos, con picos en la oferta de más de 600 personas (como, por ejemplo, en los años 1495 y 1496). Muchos de ellos fueron enviados a la ciudad de Turia desde el Puerto de Santa María, Cádiz, Sevilla o Jerez, y quienes actuaron como intermediarios eran mercaderes castellanos (Vicenta Cortés registró a más de 45 de ellos), aunque sin duda fue el florentino Cesareo de Barchi, representante en Valencia del conocido mercader afincado en Lisboa, Bartolomé Marchioni, el mayor tratante de esclavos, ya que fue capaz de situar en el mercado mediterráneo a varios miles de cautivos tan solo en la última década del siglo XV.

En Baleares, y especialmente en Mallorca, al igual también que en los otros grandes puertos del Mediterráneo de finales del Medievo, se ha podido documentar un grupo cuantitativamente extenso de esclavos. Como en Barcelona o Valencia, Mallorca y en menor medida Ibiza tuvieron como proveedores más destacados a lo largo de los siglos XIV y XV a los mercaderes que desde Génova, Palermo o Venecia traían esclavos turcos, tártaros, griegos o moros, sin olvidar que el corso y la piratería fueron siempre un suministro constante de mano de obra cautiva. No obstante, en los últimos años se ha puesto de manifiesto que en la segunda mitad del siglo XV descendió notablemente el número de esclavos procedentes de la Europa Oriental —pasa del 80 % a mediados de aquella centuria a poco más del 8 % a finales de la misma—, mientras que, de forma simultánea, se estaba registrando un continuo crecimiento de las compraventas de cautivos de procedencia subsahariana, las cuales pasaron de un 5 % a casi el 35 % (Vaquer Bennàssar, 1997).

Conocido y bien documentado es también el hecho de que hubo un constante aporte de cautivos procedentes de la costa atlántica africana a distintos puertos mediterráneos; los datos relativos a estos puertos catalano-aragoneses coinciden con lo que también estudiaron Alfonso Franco Silva y Raúl González Arévalo para el ámbito castellano en Sevilla o Málaga en ese tránsito entre los siglos XV y XVI (Franco Silva, 1979; González Arévalo, 2006, pp. 82-83): la llegada de esclavos desde Canarias fue continua durante el siglo XV, alcanzó su punto cumbre en las décadas de 1470-1490, con la culminación de la conquista del archipiélago y luego pasó a ser esporádica. En cualquier caso, el volumen de esclavos aborígenes canarios en los mercados europeos era claramente inferior al de los apresados en el norte y el occidente de África. Si tenemos esto en cuenta, cabe preguntarse qué significó para las sociedades receptoras de la mano de obra esclava el constante goteo de hombres y mujeres que eran vendidos en sus muelles y plazas. Si admitimos que tuvo que haber un efecto demográfico al menos en los lugares de origen y de llegada, ¿de qué cantidades estamos hablando si carecemos de cualquier tipo de recuento fiable más allá de las compraventas o de algunos registros fiscales? Por otro lado, a partir de esa pregunta se deslizan otras inmediatas sobre cómo se produjo la inserción de esta población esclava desarraigada en aquellos lugares en que fueron asentados en la península ibérica y el Mediterráneo.

Afortunadamente, para responder esta y otras preguntas de cariz similar, casi todos los estudios que se han realizado sobre la esclavitud africana en la península ibérica suelen dedicar espacio al problema de la integración de esta población en las sociedades del sur peninsular o mediterráneo. Como ejemplo, valga el de la villa onubense de Palos de la Frontera, ya que la localidad, pese a que no se encuentra en el ámbito mediterráneo, podría ser un buen exponente de lo que sucedió. Los marineros de la villa habían tenido una larga experiencia en la

navegación hacia la costa africana y se sabe que muchos participaron en la captura de esclavos en Canarias y en la costa atlántica del vecino continente. Por distintas circunstancias, la villa onubense sufrió un notable descenso de su población natural en las primeras décadas del siglo XVI, lo que elevó porcentualmente el número de población africana en aquellos primeros años de la centuria, hasta que, a mediados de aquel siglo, los cautivos negros llegaron a representar casi el 25 % del censo de vecinos. El porcentaje de población negra, en ese entonces, duplicaba al de Sevilla o Lisboa, donde no superaba el 10 %. Es evidente que un porcentaje tan grande tuvo que afectar los comportamientos sociales de los vecinos de Palos y el grado de integración de estos africanos. La documentación así lo atestigua, ya que entre los nacidos y bautizados en Palos figura un porcentaje muy alto de hijos/as de esclavos y adultos de origen africano (Izquierdo Labrado, 2004).

Ejemplos como este nos colocan ante situaciones de alta incidencia de la presencia de población servil africana —y canaria— en los territorios del sur hispánico y otras regiones del Mediterráneo occidental desde épocas muy tempranas, al menos desde el final del siglo XV. En cualquier caso, ¿cómo se integraron?, ¿cuánto tardaban en formar pareja y reproducirse?, ¿cuántos hijos tenían y cuál era su condición social? Por otro lado, y pese a que se trataba de grupos humanos que habían estado alejados del continente europeo durante muchos siglos, no hay constancia de que propagasen ningún tipo de enfermedad contagiosa (como sí la sufrieron los canarios al contacto con los europeos). Tampoco parece que, a primera vista, su lengua o costumbres dejaran huella inmediata en el habla cotidiana, en la toponimia o en la alimentación. Más bien, ocurría lo contrario, ya que también se sabe que a muchos de ellos se les enseñó rápidamente la lengua del lugar al que llegaban para que luego pudieran ser utilizados como intérpretes en nuevas expediciones hacia el continente africano. Sin embargo, son muchas las preguntas que merecen ser profundizadas

acerca de cómo se “integraron” estas personas esclavizadas a su nueva condición y entorno geográfico y social en esas fases más tempranas de la expansión occidental hacia el Atlántico en planos diversos. Sobre esas cuestiones, por otro lado, se están realizando aportaciones de enorme valor (Fernández Chaves, França Paiva y Pérez García, 2020; Fernández Chaves y Pérez García, 2021; Pérez García y Fernández Chaves, 2021).

Recapitulación

En estas páginas se ha pretendido fundamentalmente realizar un comentario crítico sobre tres temáticas centrales —redes portuarias, mercaderes y financieros, trata esclavista— para enmarcar una perspectiva general del conocimiento actual relativo a la dinamización de las actividades comerciales, la articulación de redes mercantiles y el papel de los agentes que dieron forma a estas en la Andalucía Atlántica y el Atlántico Medio castellano al final de la Edad Media. Indudablemente, no es un cuadro completo. Han quedado en el tintero valoraciones y referencias acerca de las cuestiones tratadas. Sin duda, podrían haberse considerado además otros ejes de investigación de relevancia. Es el caso de la implicación y concurrencia de los portugueses en estas regiones atlánticas de las costas africanas y las islas de la Macaronesia, para lo cual remitimos al capítulo en esta misma obra de Rodrigo da Costa Dominguez. También lo sería la cuestión del impacto de la presencia europea en este ámbito geográfico y de la interacción mercantil entre negociantes europeos —muy particularmente en su vinculación con los intereses de Castilla y Portugal— y pobladores y poderes africanos en dichas sociedades africanas (Aznar Vallejo y Correia e Silva, 2017). Por fin, a partir de las actividades específicas en las islas de la Macaronesia entre el siglo XV y el inicio del siglo XVI, sin duda habría que considerar la trata acaso más lucrativa desarrollada en estos archipiélagos durante el final de la Edad Media: la de la plantación y comercio de la caña de azúcar y sus productos re-

sultantes hacia el continente europeo. La impronta de estas actividades en su redimensión económica y cultural posterior (incluso desde el punto de vista lingüístico) en el conjunto del mundo atlántico es incuestionable, tal y como vienen evidenciando los estudios al respecto (Vieira y Viña Brito, 2006; Viña Brito y Corbella, 2022). En cualquier caso, esta propuesta tripartita bien sirve como la lectura de conjunto que pretendíamos, una en la que se privilegia la conceptualización del establecimiento de sólidas redes en torno al espacio, los agentes y las actividades. Ojalá también pueda ser valiosa como posible orientación para futuros trabajos.

Bibliografía

- Abellán Pérez, J. (2014). Las pesquerías jerezanas en el siglo XV: técnicas de pesca, especies y comercialización. En J. Sánchez Herrero y M. González Jiménez (dirs.), *750 aniversario de la incorporación de Jerez a la Corona de Castilla: 1264-2014* (pp. 153-173). Jerez de la Frontera: Ayuntamiento de Jerez.
- Armenteros Martínez, I. (2015). *[L'esclavitud a la Barcelona del Renaixement \(1479-1516\)](#)*. *Un port mediterrani sota la influència del primer tràfic negrer*. Lleida: Pagès.
- Aznar Vallejo, E. (1982). Las relaciones comerciales entre Andalucía y Canarias a finales del siglo XV y comienzos del XVI. En *Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza* (pp. 269-281). Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla.
- (1983). *La integración de las islas Canarias en la Corona de Castilla (1478-1526): aspectos administrativos, sociales y económicos*. San Cristóbal de La Laguna: Universidad de La Laguna.
- (1997). Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja Edad Media. En *la España Medieval*, 20, 407-418.
- (2001). Los itinerarios atlánticos en la vertebración del espacio hispánico. De los Algarbes al Ultramar Oceánico. En *XXVII Semana de Estudios Medievales. Itinerarios medievales e identidad hispánica*

- (pp. 47-82). Pamplona: Gobierno de Navarra, Institución Príncipe de Viana.
- Aznar, E., Corbella, D. y Tejera, A. (2012). *La Crónica de Guinea. Un modelo de etnografía comparada*. Barcelona: Edicions Bellaterra.
- Aznar Vallejo, E. y Correia e Silva, A. (2017). Aculturación y frontera marítima. La evolución de las márgenes meridionales del Reino de Fez (Berbería y Canarias). *Estudios Canarios. Anuario del Instituto de Estudios Canarios*, 61, 193-222. Recuperado de <http://iecanvieravirtual.org/index.php/catalogo/item/estudios-canarios-anuario-del-iecan-n-61-2017.html>.
- Aznar Vallejo, E. y González Zalacain, R. J. (2015). *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. La Laguna: Servicios de Publicaciones de la Universidad de La Laguna.
- Aznar Vallejo, E. y Ladero Quesada, M. A. (1982). La hacienda real en Canarias: peculiaridades y rasgos comunes con el régimen general de Castilla a comienzos del siglo XVI. En F. Morales Padrón (coord.), *IV Coloquio de Historia Canario-Americana* (pp. 77-108). Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- Aznar Vallejo, E. y Pico Graña, B. (2000). *Viaje de Eustache de la Fosse (1479-1481). Edición, traducción y estudio*. La Laguna: Cabildo Insular de Tenerife.
- Bello León, J. M. (1993). Mercaderes extranjeros en Sevilla en tiempos de los Reyes Católicos. *Historia. Instituciones. Documentos*, 20, 47-83.
- (1994). *Extranjeros en Castilla (1474-1501), Notas y documentos para el estudio de su presencia en el reino a fines del siglo XV*. La Laguna: Servicios de Publicaciones de la Universidad de La Laguna.
- (2008). *La pesca en Andalucía y Canarias en el tránsito de la Edad Media a la Moderna (siglos XV y XVI)*. Santa Cruz de Tenerife: Idea
- (2017). Las rentas derivadas de la venta y distribución del pescado en Sevilla y Jerez de la Frontera a finales de la Edad Media.

- Una aproximación. *En la España Medieval*, 40, 35-65. Recuperado de <https://revistas.ucm.es/index.php/ELEM/article/view/56084>
- (2018). Los negocios de los mercaderes Francesco Pinelli y Diego de Soria en el Atlántico Medio a finales del siglo XV. *Revista de Historia Canaria*, 200, 59-72. Recuperado de <https://riull.ull.es/xmlui/handle/915/9439>
- (2020). Los archipiélagos del Atlántico Medio en la apertura de las rutas comerciales castellanas (finales del XV y primeras décadas del XVI). Protagonistas y resultados. En J. Á. Solórzano Telechea y F. Martín Pérez (coords.), *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media: movilidad, conectividad y gobernanza* (pp. 95-118). Madrid: La Ergástula.
- Bello León, J. M. y González Marrero, M^a. del C. (1997). «Los otros extranjeros»: catalanes, flamencos, franceses e ingleses en la sociedad canaria de los siglos XV y XVI (Primera parte). *Revista de Historia Canaria*, 179, 11-71.
- (1998). «Los otros extranjeros»: catalanes, flamencos, franceses e ingleses en la sociedad canaria de los siglos XV y XVI (Segunda parte). *Revista de Historia Canaria*, 180, 13-67.
- Bello León, J. M. y Martín Perera, A (2012). *Las atarazanas de Sevilla a fines de la Edad Media*. Murcia: Universidad de Murcia.
- Bello León, J. M. y Muñoz Gómez, V. (2014). “Para hazer la obra de la torre de Santa Cruz que sus altezas mandan fazer en Beruería”: nuevos aportes contables sobre la construcción y abastecimiento de Santa Cruz de la Mar Pequeña (1496-1498). *Fuentes Canarias en Red*, 1, 9-88.
- Bello León, J. M. y Ortego Rico, P. (2019). *Los agentes fiscales en la Andalucía atlántica a finales de la Edad media: materiales de trabajo y propuesta de estudio*. Murcia: Universidad de Murcia.
- Bono, J. y Ungueti, C. (1986). *Los protocolos sevillanos de la época del Descubrimiento. Introducción, catálogo de los protocolos del siglo XV*

- y *colección documental*. Madrid-Sevilla: Junta de Decanos de los Colegios Notariales de España-Colegio Notarial de Sevilla.
- Boscolo, A. (1985). Il genovese Francesco Pinelli amico a Siviglia di Cristoforo Colombo. En B. Torres Ramírez y J. J. Hernández Palomo (coords.), *Presencia italiana en Andalucía, siglos XIV-XVII. Actas I Coloquio Hispano-Italiano* (pp. 249-265). Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- Campos Carrasco, J. M. (ed.) (2014). *Puerto histórico y castillo de Palos de la Frontera (Huelva): protagonistas de la gesta colombina*. Huelva: Universidad de Huelva.
- Carande, R. y Carriazo, J. de M. (1968). *Tumbo de los Reyes Católicos del concejo de Sevilla*, 5 vols. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Clavijo Hernández, F. (1982). Los documentos de fletamento en el primer tercio del siglo XVI. En *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, tomo I (pp. 31-75). Las Palmas.
- Collantes de Terán Sánchez, A. (1989). Los fiadores en la hacienda concejil sevillana bajomedieval. *Mayurqa. Homenaje a Alvaro de Santa María, 1*, 191-199.
- (2008). Papel del Atlántico en la configuración de Andalucía. *Historia Instituciones. Documentos*, 35, 85-105.
- (2014). Los asientos de la Santa Hermandad con los concejos andaluces. *Historia. Instituciones. Documentos*, 41, 147-178.
- Cortés Alonso, V. (1955). La conquista de las Islas Canarias a través de las ventas de esclavos en Valencia. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 1, 479-547. Recuperado de <https://revistas.grancanaria.com/index.php/aea/article/view/11/11>
- (1963). La trata de esclavos durante los primeros descubrimientos (1489-1516). *Anuario de Estudios Atlánticos*, 9, 23-50. Recuperado de <https://revistas.grancanaria.com/index.php/aea/issue/view/9>
- (1972). Procedencia de los esclavos negros de Valencia (1482-1516). *Revista Española de Antropología Americana*, 7(1), 123-152.

Recuperado de <https://revistas.ucm.es/index.php/REAA/article/view/REAA7272120123A>

- D'Arienzo, L. (1987). Francesco Pinelli banchiere del Papa, collettore e nunzio apostolico in Spagna all'epoca di Cristoforo Colombo. En *Atti del IV Convegno Internazionale di Studi Colombiani*, volumen I (pp. 57-106). Génova: Civico Istituto Colombiano.
- Fábregas García, A (ed.) (2010). *Islas y sistemas de navegación durante las edades Media y Moderna*. Granada: Alhulia.
- Fernandes, V. (1940). *O manuscrito Valentim Fernandes*. Lisboa: Academia Portuguesa da Historia.
- Fernández Alonso, J. (1963). *Legaciones y Nunciaturas en España de 1466 a 1521, Vol. 1: 1466-1486*. Roma: Instituto Español de Historia Ecclesiastica.
- Fernández Chaves, M. F., França Paiva, E. y Pérez García, R. M. (Coords.) (2020). *Tratas, esclavitudes y mestizajes. Una historia conectada, siglos XV-XVIII*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Fernández Chaves, M. F. y Pérez García, R. M. (coords.) (2021). *Tratas atlánticas y esclavitudes en América. Siglos XVI-XIX*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Franco Silva, A. (1979). *La esclavitud en Sevilla y su tierra a fines de la Edad Media*. Sevilla: Diputación provincial de Sevilla.
- García Alonso, D. (2005). Entre Granada y Castilla. La familia Fuente y la hacienda real a comienzos de la Edad Moderna. *Investigaciones históricas: época moderna y contemporánea*, 25, 11-30. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1160341>
- Garrido Raya, E. y Moreno Escalante, V. (2012). La red mercantil de los Grimaldi y su proyección desde Sevilla a la Española (1489-1517). *Temas Americanistas*, 29, 7-20. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4221961>
- Gil Fernández, J. (2001). *Los conversos y la Inquisición sevillana. Ensayo de prosopografía*, 8 vols. Sevilla: Universidad de Sevilla.

- González Arévalo, R. (2006). *La esclavitud en Málaga a fines de la Edad Media*. Jaén: Universidad de Jaén.
- (2008). La costa del Reino de Granada en la documentación náutica italiana (siglos XIV-XVI). En *la España Medieval*, 31, 7-36. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2708016>
- (2010). La costa del reino de Sevilla en la documentación náutica italiana (siglo XV). En A. Malpica Cuello, R. Peinado Santaella y A. Fábregas García (eds.), *Historia de Andalucía. VII Coloquio* (pp. 301-317). Granada: Universidad de Granada.
- (coord.) (2016a). *Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo Medieval*. Granada: Universidad de Granada.
- (2016b). Francesco Grimaldi, un mercader-banquero genovés entre Granada, la corte e Inglaterra (siglos XV-XVI). En *la España Medieval*, 39, 97-126. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6272988>
- González Arce, J. D. (2017). *El negocio fiscal en la Sevilla del siglo XV. El almojarifazgo mayor y las compañías de arrendatarios*. Sevilla: Diputación de Sevilla.
- González Jiménez, M. (1989). Genoveses en Sevilla (siglos XIII-XV). En B. Torres Ramírez y J. J. Hernández Palomo (coords.), *Presencia italiana en Andalucía, siglos XIV-XVII. Actas I Coloquio Hispano-Italiano* (pp. 115-130). Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos.
- González Zalacain, R. J. (2015). De Puerto a Puerto. Las relaciones entre los puertos de la Bahía de Cádiz (Siglos XV-XVI). En E. Aznar Vallejo y R. J. González Zalacain (coords.), *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media* (pp. 147-177). La Laguna: Servicios de Publicaciones de la Universidad de La Laguna.
- Izquierdo Labrado, J. (2004). *La esclavitud en la baja Andalucía*. Huelva: Diputación Provincial de Huelva.

- Kirschberg-Schenck, D. (2013). *Catálogo de los papeles del mayordomazgo del siglo XV. VI (1475-1488)*. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla.
- Lobo Cabrera, M. (2008). El comercio entre Canarias y Cádiz en la primera mitad del siglo XVI. *Estudios de Historia Moderna*, 2, 683-696. Recuperado de <https://accedacris.ulpgc.es/handle/10553/58858>
- López Beltrán, M^a. T. y López de Coca Castañer, J. E. (1980). Mercaderes genoveses en Málaga (1487-1516): los hermanos Centurión e Ytalián. *Historia. Instituciones. Documentos*, 7, 95-124.
- Malpica Cuello, A. y Fábregas García, A. (2012). Embarcaderos y puertos en la costa del reino de Granada. En A. Fábregas García, *Navegación y puertos en época medieval y moderna* (pp. 75-109). Granada: Universidad de Granada.
- Martín Casares, A. y García Barranco, M. (2012). *La esclavitud negroafricana en la historia de España, siglos XVI y XVII*. Granada: Editorial Comares.
- Martín Gutiérrez, E. (2006). La participación de Jerez de la Frontera en los circuitos comerciales atlánticos finales de la Edad Media: los contratos de fletamento. En M. González Jiménez (coord.), *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV* (pp. 133-141). Cádiz: Sociedad Española de Estudios Medievales.
- Marzal Palacios, F. J. (2007). *La esclavitud en Valencia durante la Baja Edad Media (1375-1425)* (Tesis doctoral inédita). Universitat de València, Valencia.
- Mingorance Ruiz, J. A. (2013). *Los extranjeros en Jerez de la Frontera a fines de la Edad Media* (Tesis doctoral inédita). Universidad de Sevilla, Sevilla.
- Miranda Calderín, S. (2017). *Orígenes y evolución del Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF) Tomo I. El origen histórico y la Hacienda Real, siglos XV y XVI*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

- Muñoz Gómez, V. (2013). Para el conocimiento de la costa de la Andalucía atlántica (siglos XIV-XVI): descripciones, relaciones y documentación náutica. *Historia. Instituciones. Documentos*, 40, 179-205. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4660469>
- (2014). Palabra de marino: el conocimiento de la costa meridional ibérica a la luz de la práctica de la navegación en la Era de los Descubrimientos (siglos XV-XVI). En *la España medieval*, 37, 333-362. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4874452>
- (2015). Puertos, abras, cabos e islas: la topografía medieval de la costa atlántica de Andalucía a través de las cartas portulanas (ss. XIV-XVI). En E. Aznar Vallejo y R. J. González Zalacain (coords.), *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media* (pp. 179-211). La Laguna: Servicios de Publicaciones de la Universidad de La Laguna.
- (2016). Derroteros, memoriales y saberes náuticos en las costas meridionales ibéricas durante la Era de los Descubrimientos (1526-c. 1555). *Chronica Nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, 42, 425-451. Recuperado de <https://digibug.ugr.es/handle/10481/58640>
- Onrubia Pintado, J., Bokbot Y. et alii. (2016). Arqueología de Fum Asaca (Sidi-Ifni-Marruecos). De probable instalación purpuraria gétula a torre colonial hispano-canaria. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 62, 1-25. Recuperado de <https://digital.csic.es/handle/10261/150732>
- Onrubia Pintado, J y González Marrero, M^a. Del C. (2018). Las torres realengas castellanas de Gran Canaria y Berbería de Poniente (1478-1500): arqueología de una frontera, fronteras de la Arqueología. *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 18, 167-208. Recuperado de <https://revistavegueta.ulpgc.es/ojs/index.php/revistavegueta/article/view/416>

- Ortego Rico, P. (2015). *Poder financiero y gestión tributaria: los agentes fiscales de Toledo y su reino (1429-1504)*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales.
- Otte Sander, E. (1997). *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla: Fundación El Monte.
- (2013). *Regesto de documentos notariales relativos al comercio sevillano recopilados por Enrique Otte. Vol. I (1441-1503)*. Sevilla: Fundación Buenas Letras.
- Peres, D. (1952). *Os mais antigos roteiros de Guiné*. Lisboa: Ministerio de Ultramar.
- Pérez García, R. M. y Fernández Chaves, M. F. (coords.) (2021). *La esclavitud en el sur de la península ibérica. Siglos XV al XVII*. Madrid: Los Libros de la Catarata.
- Pujades i Bataller, R. J. (2009). *La carta de Gabriel de Vallseca de 1439. Estudi i edició / Gabriel de Vallseca's 1439 chart*. Barcelona: Lumenartis (ed. políglota català-castellà-anglès).
- Ríos Toledano, D. (2019). El mundo de la pesca en la Andalucía atlántica a fines de la Edad Media. En J. Córdoba Toro y P. González Zambrano (coords.), *Pensando Andalucía. Una visión interdisciplinar* (pp. 214-227). Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz.
- Rivero Suárez, B. (1988). El comercio de Tenerife con la Península Ibérica en la primera mitad del siglo XVI. En *Serta Gratulatoria in Honores Juan Régulo*, vol. III (pp. 765-782). La Laguna: Servicios de Publicaciones de la Universidad de La Laguna.
- Rivero Suárez, B. (1990). *El azúcar en Tenerife, 1496-1550*. La Laguna: Servicios de Publicaciones de la Universidad de La Laguna.
- Rivero Suárez, B. (1994). Exportación de azúcar canario a Andalucía en la primera mitad del siglo XVI. En *II Congreso de Historia de Andalucía*, tomo II (pp. 327-334). Córdoba: Junta de Andalucía.
- Rosa Olivera, L. y Marrero, M. (1996). *Acuerdos del Cabildo de Tenerife, vol. V (1525-1533)*. La Laguna: Servicios de Publicaciones de la Universidad de La Laguna.

- Ruiz Pilares, E. J. (2017). *El poder en el concejo de Jerez de la Frontera durante el reinado de los Reyes Católicos (1474-1504): espacios, ámbitos y recursos*. (Tesis doctoral inédita). Universidad de Cádiz, Cádiz.
- (2018). El paisaje pesquero de Jerez de la Frontera a finales de la Edad Media: caladeros, flota, distribución y consumo. *Historia. Instituciones. Documentos*. 45, 377-405. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6836966>
- Ruiz Pilares, E. J. y Bello León, J. M. (2019). Pesca y pescadores en Jerez de la Frontera a finales del siglo XV: la presencia de la flota de San Vicente de la Barquera. *Edad Media. Revista de Historia*, 20, 339-365. Recuperado de <https://rodin.uca.es/handle/10498/22187>
- Ruiz Pilares, E. J. y Ríos Toledano, D. (2018). Redes comerciales entre la Andalucía Atlántica y las Islas Canarias a fines de la Edad Media: una mirada a través de los SIGs. *Revista de Historia Canaria*, 200, 301-311. Recuperado de <https://riull.ull.es/xmlui/handle/915/10075>
- Rumeu de Armas, A. (1996). *España en el África Atlántica*, 2 vols. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria [segunda edición ampliada].
- Vaquer Bennàssar, O. (1997). *L'esclavitud a Mallorca, 1448-1500*. Palma de Mallorca: Consell Insular de Mallorca.
- Vieira, A. y Viña, A. (2006). «Rutas del azúcar en el Atlántico». En *Ruta del azúcar y su cultura en las Islas Atlánticas. El Arte de Flandes en Madeira y Canarias - Rota do Açúcar e a sua cultura nas Ilhas Atlânticas. A Arte da Flandres na Madeira e nas Canárias* (pp. 1-52). Canarias: Consejería de Turismo del Gobierno de Canarias, Proyecto Atlántica.
- Villada Paredes, F. (2015). Los puertos del Estrecho de Gibraltar en los siglos XIV y XV. Una perspectiva arqueológica. En E. Aznar Vallejo y R. J. González Zalacain (coords.), *De mar a mar. Los puertos*

- castellanos en la Baja Edad Media* (pp. 213-253). La Laguna: Servicios de Publicaciones de la Universidad de La Laguna.
- Viña Brito, A. y Corbella Díaz, D. (2022). De Europa a América: la cultura y la lengua de la caña dulce (siglo XVI). *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 22(2), 499-518. Recuperado de <https://revistavegueta.ulpgc.es/ojs/index.php/revistavegueta/article/view/777>
- Ybarra Hidalgo, E. (2001). Notas históricas y genealógicas de la familia Pinelo. *Boletín de la Real academia Sevillana de Buenas Letras: Minervae Baeticae*, 29, 9-22. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=625412>
- Ybarra Hidalgo, E. (2002). Más noticias inéditas de la Familia Pinelo. *Boletín de la Real academia Sevillana de Buenas Letras: Minervae Baeticae*, 30, 193-208. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=625465>

