

Un aspecto del comercio canario de exportación en el siglo XVI: Las relaciones con el puerto de Valencia *

EMILIA SALVADOR ESTEBAN **

Una documentación de excepcional interés, custodiada en el Archivo del Reino de Valencia, nos permite seguir día a día, a lo largo de 30 años completos del siglo XVI, los avatares del puerto de Valencia en su vertiente importadora. Nos estamos refiriendo a una de las Series de la Sección Maestre Racional, titulada Peaje de Mar ¹, cuyo objetivo fundamental de anotar los derechos o «peajes», satisfechos por las distintas embarcaciones que arribaban al Grao valenciano, es —afortunadamente para nosotros— ampliamente superado, al proporcionarnos toda una información comple-

* La escasez de tiempo y el deseo de no faltar a un homenaje obligan con frecuencia a contribuir con aportaciones puramente testimoniales, que ni desde el punto de vista científico están a la altura de la categoría de la persona homenajeada, ni siquiera desde la perspectiva temática se aproximan al campo de estudio que le es propio. En este caso concreto resulta evidente el carácter exclusivamente testimonial de este pequeño trabajo, aunque por lo menos sea adecuado en lo que al tema abordado se refiere. Y ello no sólo en función del origen canario del profesor Antonio de Bethéncourt, sino también por ser él mismo un buen conocedor de la historia canaria y haber dirigido distintas investigaciones sobre las actividades comerciales del archipiélago en la época moderna.

** Universidad de Valencia.

¹ Los 30 años conservados en su totalidad, corresponden a las siguientes signaturas: Archivo del Reino de Valencia (ARV), Sección Maestre Racional (MR), Serie Peaje de Mar (PM), 10.915 (año 1503), 10.917 (1507), 10.919 (1509), 10.920 (1510), 10.922 (1519), 10.923 (1520), 10.924 (1522), 10.926 (1524), 10.927 (1525), 10.930 (1528), 10.931 (1530), 10.933 (1532), 10.934 (1533), 10.939 (1538), 10.941 (1558), 10.942 (1559), 10.943 (1576), 10.995 (1581), 10.996 (1584), 10.997 (1585), 10.998 (1586), 11.001 (1590), 11.002 (1591), 11.005 (1594), 11.006 (1595), 11.008 (1597), 11.009 y 11.010 (1598), 11.011 y 11.012 (1599) y 10.946 (1600). En la Sección Generalidad se incluye, por error, un volumen de la Serie PM, reg. 4.940, correspondiente al año 1582.

mentaria, de inusitada riqueza respecto a lo que suele ser habitual en registros coetáneos de la misma o de análoga naturaleza.

Este cúmulo de datos permite comprobar cómo las relaciones directas establecidas entre los puertos del archipiélago canario y el de Valencia revisten unas características muy concretas y peculiares, que las definen de forma inequívoca y las distinguen de las mantenidas desde cualquier otro de los ámbitos del *hinterland* valenciano.

La primera nota a destacar es la escasez de contactos, con sólo nueve mercantes de procedencia canaria, registrados a su arribada al Grao de Valencia en el transcurso de los 30 años mencionados. En efectos, nueve buques representan bien poco en el conjunto de los 16.444 anotados en los libros del Peaje de Mar en ese lapso de tiempo². Ahora bien, si valoramos otros factores, ese exiguo número de embarcaciones cobra mayor relieve. Los nueve cargueros originarios del archipiélago canario quedan incluidos dentro de los 797 de procedencia atlántica (menos del 5 % del total), frente a 15.580 (más del 95 %) zarpados de puertos del litoral mediterráneo³. Bajo este nuevo prisma las nueve unidades de origen canario pasan de representar menos del 1 por 1.000 en el conjunto de los buques arribados al Grao valenciano a más del 1 por 100 de los de procedencia exclusivamente atlántica. Obviamente, este brusco contraste entre el Atlántico y el Mediterráneo deja relegado el radio de acción del comercio valenciano al Mar Interior, con contactos meramente esporádicos con puertos del Océano Atlántico, que no hacen sino confirmar lo limitado del *hinterland* del puerto de Valencia. A mayor abundamiento, el archipiélago canario constituye respecto a la ciudad de Valencia la latitud más meridional, el *non plus ultra* desde donde se expidieron productos con destino a la ciudad del Turia. Naturalmente, ello no significa que la capital valentina no recibiese a lo largo del siglo mercancías de procedencia más lejana: americana, asiática... Ahora bien, estos envíos no fueron remitidos a Valencia desde los puertos de salida más próximos al lugar de la producción de aquéllas, sino desde otros que por su mejor situación en las grandes rutas del comercio internacional ejercieron respecto a Valencia el papel de reexportadores.

² Este y otros aspectos sobre el conjunto del comercio marítimo de importación de la Valencia del Quinientos, en E. SALVADOR ESTEBAN: *La economía valenciana en el siglo XVI (Comercio de importación)*, Valencia 1972.

³ Desconocemos el origen de las 67 embarcaciones que restan hasta alcanzar el total de 16.444 debido, bien a la falta de expresión de este extremo en las fuentes documentales, bien a no haber podido identificarlos.

Singular resulta también la distribución cronológica de estos contactos Canarias-Valencia. La simple enumeración de las fechas proporcionadas por los libros del Peaje de Mar resulta reveladora. La arribada al puerto valenciano de los nueve mercantes citados se concentra en los cuatro primeros años de los que se conserva documentación completa, es decir, 1503, 1507, 1509 y 1510. A los tres registrados en 1503 —el 28 de junio ⁴, el 18 de septiembre ⁵ y el 26 de diciembre ⁶—, siguen otros tres en 1507 —los del 22 de febrero ⁷, 2 y 20 de septiembre ⁸—, uno solo en 1509 —del 9 de enero ⁹— y dos más —23 de mayo ¹⁰ y 7 de junio ¹¹— en 1510. Esto significa que las relaciones Canarias-Valencia no traspasan la primera década del siglo. Teniendo en cuenta que no existe ningún cambio político que justifique la ruptura de los contactos a partir de 1510, ya que tanto el ámbito exportador como el importador continúan formando parte de la misma monarquía hispánica, deben ser motivos básicamente económicos los responsables de esta interrupción. Y, ya que entre los productos introducidos por los mercantes de origen canario predomina ampliamente el azúcar, parece adecuado deducir que los mercaderes que actuaban en Valencia encontraron más rentable importar azúcar desde otros puertos.

Ello nos introduce en otra faceta característica de esta ruta mercantil, cual es la casi especialización en el envío de un producto: el azúcar. La relación siguiente no deja lugar a dudas sobre el particular.

⁴ ARV, MR, PM, 10.915, f. 248.

⁵ *Ibidem*, f. 346 v.

⁶ *Ibidem*, f. 458 v. y 459.

⁷ ARV, MR, PM, 10.917, f. 111 v.

⁸ *Ibidem*, f. 372 y 372 v. y 394 v., respectivamente.

⁹ ARV, MR, PM, 10.919, f. 18.

¹⁰ ARV, MR, PM, 10.920, f. 243 v.

¹¹ *Ibidem*, f. 265 v.

EMILIA SALVADOR ESTEBAN

N.º DE ORDEN	FECHA	TIPO DE BUQUE	PROCEDECENCIA	CARGAMENTO DE AZÚCAR	OTROS PRODUCTOS
1.º	28-VI-1503	carabela	Canarias ¹² y Málaga	sí	—
2.º	18-IX-1503	carabela	Gran Canaria y Denia	sí	—
3.º	26-XII-1503	nao	Canarias, Cádiz y Málaga	sí	sí
4.º	22-II-1507	carabela	Canarias y Cádiz	sí	—
5.º	2-IX-1507	carabela	Canarias	sí	sí
6.º	20-IX-1507	carabela	Canarias y El Pto. de Sta. M. ^a	sí	sí
7.º	9-I-1509	nao	Canarias	sí	sí
8.º	23-V-1510	carabela	Canarias y Denia	—	sí
9.º	7-VI-1510	nao	Canarias y Alicante	—	sí

Como puede observarse, siete de las nueve embarcaciones llegaron a Valencia cargadas de azúcar, tres de forma exclusiva y cuatro compartiendo el arqueo con otros productos. Sólo en dos ocasiones —precisamente las dos últimas, correspondientes al año 1510— se registraron buques de origen canario que no llevaban en su cargamento la preciada substancia. Es cierto que sobre cualquier mercancía desembarcada en el Grao valenciano cabe la duda razonable de si fue cargada en el puerto de origen o en los de escala. La larga ruta que unía el archipiélago con Valencia se prestaba a la realización de escalas, como lo prueba el hecho de que de siete de los barcos conste su atraque en algún puerto intermedio. De acuerdo con un procedimiento utilizado en el tráfico marítimo de la época, era frecuente ir comerciando de puerto en puerto para aprovechar al máximo las diferencias de precios en los distintos ámbitos. Y, aunque esta modalidad afectaba más al comercio realizado entre lugares próximos sobre pequeñas embarcaciones, tampoco dejó de incidir

¹² En la documentación del PM aparece siempre como *Canaria*.

en el comercio lejano, como el realizado entre Canarias y Valencia, protagonizado por grandes cargueros. Lo que resulta evidente es que unas relaciones comerciales de la envergadura de las que estamos considerando no se podían exponer a negociar con un cargamento exiguo de dudosa adjudicación, pues entre otras cosas se tenía que hacer frente a los gastos derivados de la larga travesía. Se solía, pues, partir de un cargamento base, previamente contratado y por tanto con destinatarios concretos, para asegurar la rentabilidad del viaje. Pero ello no impedía transportar algunos productos complementarios susceptibles de comercialización en las escalas de la travesía, a lo largo de la cual, así mismo, se podía aprovechar la mayor capacidad de carga del buque o el hueco dejado por los géneros que se iban desembarcando para adquirir nuevas mercancías, con cuya venta posterior obtener alguna ganancia adicional. La proliferación de estos sistemas obliga a proceder con cautela en el momento de adjudicar procedencia a los productos llegados al Grao de Valencia, máxime teniendo en cuenta lo poco explícitas que se muestran nuestras fuentes al respecto.

En principio, pues, admitida la corrección de los datos consignados en los registros del Peaje de Mar, sólo del cargamento de dos buques podemos afirmar su procedencia canaria, al no constar la realización de escala alguna. Se trata de la carabela del patrón *Gosalvo Rodiges*¹³, registrada el 2 de septiembre de 1507, y de la nao de *Luqua Lobo* del 9 de enero de 1509. Todos los demás mercantes, que iniciaron la singladura en Canarias, fondearon en algún puerto antes de alcanzar el de Valencia. Cuatro de ellos escogieron puntos del litoral andaluz como escala intermedia. La carabela del patrón *Johan Alvares*, registrada el 28 de junio de 1503, había recalado en Málaga; la nao de *Francisco Mondoyo* lo había hecho en Cádiz y Málaga, antes de arribar al Grao de Valencia el 26 de diciembre de 1503; la carabela de *Johan Gonsalbes* efectuó dos viajes a Valencia en 1507, el primero con escala en Cádiz, para llegar a Valencia el 22 de febrero, y el segundo con escala en El Puerto de Santa María, para arribar el 20 de septiembre. Por cierto, que en el primer viaje *Johan Gonsalbes* fue autorizado para ir a Murviedro (actual Sagunto) y regresar a Valencia, sin cobrar por esta desviación ningún derecho adicional. Su segunda visita a Valencia coincidió con un día de gran ajetreo en el Grao, con ocho buques registrados, dos de los cuales zozobraron, sin duda a causa del mal tiempo que por aquellos

¹³ Para éste y para los demás nombres propios se ha mantenido la grafía con que aparecen en la documentación, prefiriendo por ello su expresión en letras cursivas.

días afectó al litoral valenciano, como lo demuestran otros accidentes náuticos constatados por las mismas fechas. Tres navíos más fondearon en localidades del propio reino de Valencia. La única embarcación que señala como punto de partida Gran Canaria —frente al generalizador *Canaria*, que aparece en los restantes casos— es una carabela patronada por *Gosalbo García Galdino*, que tocó en Denia previamente a su arribada a Valencia el 18 de septiembre de 1503; ya en 1510, la carabela del patrón *Erran Sanchis*, registrada el 23 de mayo, hizo también escala en Denia, mientras la nao de *Estevan de Premeto*, anotada el 7 de junio, hizo un alto en Alicante.

Por su parte, Valencia se convirtió prácticamente en el destino final del cargamento —ya del embarcado en origen, ya del recogido en el trayecto—, pues tanto lo que pudiera restar de aquél como el adquirido en Valencia partió en casi todos los casos hacia occidente. La especificación del ulterior destino de las embarcaciones —*torna en ponent*— y la no satisfacción del derecho correspondiente al buque —*no paga res*— confirman este extremo. En efecto, los mercantes por el hecho de atracar en el Grao de Valencia quedaban obligados a abonar un impuesto, variable en función de su porte. Ahora bien, de este derecho quedaban exentos aquellos buques que, procedentes de poniente, regresasen de nuevo a aquella longitud una vez levadas anclas del puerto valenciano. Y esto es lo que sucedió con seis de los nueve cargueros de procedencia canaria. De los tres restantes, una carabela también volvió a occidente después del breve viaje ya mencionado Valencia-Murviedro-Valencia, realizado por especial licencia; otra fue robada por soldados, saliendo subrepticamente del puerto de Valencia sin notificar su destino¹⁴; sólo de una nave nos consta que pagó una libra —tarifa correspondiente a los cargueros de mayor porte— por proseguir viaje hacia levante¹⁵.

De haber tenido que pagar las restantes ocho embarcaciones, el montante del impuesto habría sido el mismo dada su tipología: seis carabelas y tres naos. Se trata evidentemente de buques grandes de velamen mixto, propios de la navegación atlántica y aptos por su capacidad de carga para realizar el comercio de larga distancia. María Elisa Torres Santana en su tesis doctoral inédita, dirigida por el profesor

¹⁴ *Los soldats furtaren dit navili al patro* (23 de mayo de 1510).

¹⁵ *Ve de ponent e va en levant* (9 de enero de 1509).

Bethencourt ¹⁶, avala esta circunstancia para los primeros 25 años del Seiscientos en las Canarias orientales, en donde, haciendo abstracción del tipo genérico «navío» bajo cuya denominación se esconden embarcaciones de muy diversa tipología, el primer puesto lo ocupan, ampliamente destacadas del resto, las carabelas, seguidas de las naos. En el conjunto del comercio de la Valencia del Quinientos, en cambio, carabelas y naos ocupan un modesto sexto (3,6 % del total) y quinto (6,6 %) lugar, respectivamente ¹⁷; posición que no es de extrañar, habida cuenta de las características del *hinterland* valenciano, antes aludidas.

Volviendo a la cuestión de las mercancías portadas por cargueros canarios, a pesar de las vacilaciones sobre su verdadera procedencia, ya indicadas, una de ellas por sí sola confiere personalidad a este tráfico. Se trata del azúcar, cuya frecuencia y volumen en las exportaciones del archipiélago a Valencia, no dejan lugar a dudas sobre su origen canario, aunque no supiéramos previamente que el azúcar fue producto típico de exportación de las Islas Afortunadas.

M.^a E. Torres Santana subraya cómo el azúcar desde los inicios de su obtención en Canarias constituyó un producto básico en la economía insular, fundamentalmente en las islas de realengo, Gran Canaria, Tenerife y La Palma y, así mismo, en La Gomera, donde adquirió un papel relevante ¹⁸. No obstante, a lo largo del siglo xvi su producción experimentó un proceso de regresión, como lo prueba el hecho de que los posibles 22 ingenios azucareros con que contaba la isla de Gran Canaria a principios de la centuria ¹⁹ quedaran reducidos a sólo nueve en 1600 ²⁰.

Por lo que respecta a las remesas de azúcar llegadas a Valencia en los siete cargueros indicados, pese a la falta de concreción de la Serie del Peaje de Mar sobre el peso de alguna partida, constituyen sin duda la masa principal de la exportación canaria a la ciudad del Turia. En todos los casos el cargamento desembarcado de cada buque superó las

¹⁶ *El comercio y la burguesía mercantil en las Canarias orientales en el primer cuarto del siglo XVII*, Universidad de La Laguna, 1987, f. 130-132.

¹⁷ E. SALVADOR ESTEBAN: *La economía...*, p. 216.

¹⁸ M.^aE. TORRES SANTANA: *El comercio...*, f. 377 y 378, citando a R. DÍAZ HERNÁNDEZ: *El azúcar en Canarias (siglos XVI-XVII)*, Las Palmas 1982, pp. 10 y 45.

¹⁹ G. CAMACHO PÉREZ-GALDÓS: «El cultivo de la caña de azúcar y la industria azucarera en Gran Canaria (1510-1535)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, número 7, Madrid-Las Palmas 1961, p. 22.

²⁰ M.^a E. TORRES SANTANA: *El comercio...*, f. 380 y 381.

200 cajas de azúcar sin llegar a las 300: 250 cajas del primer mercante registrado, 216 del segundo, algo más de 256 del tercero, 267 del cuarto, 206 —además de un barrilito y 12 panes de azúcar— del quinto, 231 del sexto y 211 del séptimo. Desafortunadamente no todas las cajas tenían el mismo peso, según se puede comprobar en aquellos casos en que la Serie del Peaje de Mar nos proporciona la equivalencia, que oscila entre las 9 arrobas por caja, como mínimo, y las 14 arrobas y 6 libras por caja, como tope máximo. M.^a E. Torres ²¹, basándose en el artículo inédito de M. Lobo Cabrera ²² y en sus propias investigaciones, atribuye a la arroba de azúcar en Canarias 11,5 Kg. Las cantidades plasmadas en nuestra documentación, sin embargo, al no especificar nada en contrario, deben de venir expresadas en valores valencianos; aunque la arroba valenciana de azúcar no difiere apreciablemente del peso que se le asigna para las Islas. En efecto, según Hamilton la arroba *prima*, que es la utilizada para el azúcar en Valencia, contenía 10,65 Kg, es decir, 30 libras de 355 g. cada una ²³.

De acuerdo con las equivalencias expresadas en los libros del Peaje de Mar, Valencia recibió, por medio de los tres cargueros de procedencia canaria registrados en 1503, cajas de azúcar que pesaron un total de 8.671 arrobas. Del primero se desembarcaron 250 cajas de azúcar que, a razón de 12 arrobas cada una, suponen 3.000 arrobas ²⁴. La segunda carabela descargó exclusivamente 216 cajas de azúcar que, a 12 arrobas, pesaron 2.592 arrobas. El tercer mercante portaba un total de 3.079 arrobas en cajas de azúcar ²⁵, aparte de otros géneros de menor entidad. Conocemos para una pequeña muestra de este cargamento de azúcar la relación entre el peso bruto, que nos proporciona la Serie del Peaje de Mar, y el peso neto, suministrado por una Serie complementaria de aquélla, la denominada *Llibre de Jornades de la Taula del Peatge*, perteneciente a la misma Sección —Maestre Racional— y al mismo archivo —Archivo del Reino de Valencia— que la principal. La Serie de los libros de *Jornades* sólo anota aquellas partidas que pagaron algún derecho al real patrimonio, por lo que únicamente registra para esta nao 62 cajas

²¹ *Ibidem*, f. 381 y 382.

²² «Monedas, pesas y medidas en el siglo XVI».

²³ E. J. HAMILTON: *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona 1975, p. 198.

²⁴ De una caja más, también de 12 arrobas, registrada primero como azúcar, se especifica después que contiene confituras. Las 251 cajas totalizan el cargamento declarado.

²⁵ Su distribución es la siguiente: 159 cajas a 12 arrobas cada una, 2.427 panes de azúcar a 25 panes por caja y un cajón de azúcar de 6 arrobas de peso.

de azúcar, que al ser negociadas por un comerciante no exento tuvieron que satisfacer el impuesto correspondiente. Mientras en los libros del Peaje de Mar estas 62 cajas de 12 arrobas cada una pesaron 744 arrobas o, lo que es lo mismo 62 cargas²⁶, en los libros de *Jornades* se especifica el pago por 40 cargas de azúcar contenidas en esas 62 cajas²⁷. A este respecto J. Pérez Vidal²⁸ se refiere al peso de las cajas y del algodón utilizados para el embalaje del azúcar, que habría que descontar de los pesos brutos proporcionados para saber la cantidad exacta de azúcar contenida en cada caja. En nuestro caso, las diferencias entre el peso bruto (registrado en los libros del Peaje de Mar) y el neto (indicado en los libros de *Jornades*), sólo se puede apreciar en aquellos casos en que por la correspondiente partida de azúcar se ingresó algo en el fisco regio. Y estos casos constituyen la excepción, al ser comercializado el azúcar mayoritariamente por mercaderes que estaban exentos del pago de derechos al real patrimonio.

Las tres unidades arribadas en 1507 descargaron cajas de azúcar con un peso total de 8.623 arrobas y 12 libras aproximadamente, cantidad muy similar a la del año 1503. De ellas corresponden a la primera carabela registrada ese año 3.791 arrobas y 12 libras, que resultan de multiplicar las 267 cajas de azúcar, que constituyen la totalidad de la carga, por las 14 arrobas y 6 libras que la documentación del Peaje de Mar asigna a cada caja. También para este lote conocemos el peso neto de 10 de estas cajas —6 cargas y 6 arrobas de azúcar²⁹. En la segunda carabela de 1503, al lado de otros productos, se mencionan cajas de azúcar con un peso aproximado de 2.060 arrobas³⁰. La tercera y última carabela del año transportó 231 cajas de azúcar, de las cuales sólo sa-

²⁶ La carga de azúcar en Valencia contiene 12 arrobas y cada arroba 30 libras.

²⁷ ARV, MR, Llibre de Jornades de la Taula del Peatge (J), 11.061, f. 182.

²⁸ *La cultura de la caña de azúcar en el Levante español*, Madrid 1973, p. 104.

²⁹ ARV, MR, J, 11.064, F. 203.

³⁰ Son 53 cajas a 11 arrobas y 6 libras cada una, 81 a 11 arrobas, 23 a 10 y 18 a 9. De las 31 cajas restantes desconocemos el peso bruto por el deterioro del folio del PM en que se registraron. Sabemos, sin embargo, por el libro de *Jornades* que de estas 31 cajas se pagó peaje por 15 cargas, 1 arroba y 5 libras (ARV, MR, J, 11.064, f. 195), que, naturalmente, representan el peso neto. A estas 206 cajas hay que añadir, como se ha indicado antes, un barrilito y 12 panes de azúcar, de cuyo peso no nos informa la documentación. Sumados los pesos brutos anotados en los libros del Peaje de Mar y los netos del libro de *Jornades* —por carecer de información en aquéllos— y redondeada al alza la suma, habida cuenta del silencio que ambas fuentes mantienen sobre alguna pequeña partida, dan las 2.060 arrobas antes indicadas, aún a sabiendas de la incorrección de utilizar sumandos de distinta naturaleza —pesos brutos y netos—.

bemos el peso neto de tres³¹, que aplicado proporcionalmente a las otras 228 cajas arroja el resultado de 2.772 arrobas netas.

Las 211 cajas de azúcar de la única nave de procedencia canaria anotada en 1.509, pudieron transportar 1.758 arrobas y 10 libras del preciado producto³². Dos jarras de miel de azúcar, de peso indeterminado, incrementaron en esta oportunidad la dulce carga.

En resumen, los siete mercantes condujeron a Valencia en conjunto unas 20.000 arrobas³³, cantidad más que respetable.

En cuanto a la calidad de este azúcar exportado por Canarias, sólo se mencionan panes de azúcar y azúcar de *panella*³⁴, sobrentendiéndose en las restantes ocasiones —la mayoría—, ante la ausencia de adjetivos al término azúcar, que se trata de azúcar común.

Aunque la importación de la mayor parte de este azúcar no supuso ingreso alguno para el real patrimonio, al ser negociado por mercaderes naturales de Valencia o poseedores de algún tipo de franquicia, las ocasiones en que se tuvo que afrontar el pago correspondiente nos permiten saber que el azúcar sólo se vio afectado por el pago del derecho del peaje³⁵, a razón de 10 dineros por arroba, y por el derecho genovés, en un caso en que intervino un comerciante de aquella naturaleza³⁶.

³¹ Los libros del PM no proporcionan el peso de las cajas, pero por los de J sabemos que se pagó 1 libra y 10 sueldos por 3 cajas de azúcar, conteniendo 3 cargas (ARV, MR, J, 11.064, f. 188).

³² Ante el nuevo silencio de los libros del PM, sólo contamos con el peso de tres cajas —2 cargas y 1 arroba— por las que se satisfizo un peaje de 1 libra y 10 dineros (ARV, MR, J, 11.066, f. 4 v.). Aunque de las 208 cajas restantes no se proporciona peso al haber sido negociadas por persona exenta, si les asignamos el mismo peso de las tres conocidas —8 arrobas y 10 libras de azúcar, peso neto, por caja— el resultado es el arriba indicado. Evidentemente, en este caso el peso sería neto.

³³ Exactamente 19.052 arrobas y 22 libras, si nos atenemos a los cálculos efectuados; aunque el hecho de haber mezclado pesos brutos y netos convierte esta cantidad en meramente aproximativa, ya que la cifra real expresada en pesos brutos sobrepasaría la indicada cifra, pero no llegaría a ella expresada en pesos netos.

³⁴ 2.427 panes de azúcar en el tercer buque y 24 en el quinto; 1.637 arrobas y 18 libras de azúcar de *panella* en el quinto también. En ambos casos se trata de azúcar blanco, puro y refinado.

³⁵ El impuesto de la lezda no era satisfecho por las mercancías procedentes de poniente.

³⁶ El derecho genovés ascendía a 3 dineros por libra del valor de los productos negociados o, lo que es lo mismo, al 1,25 por 100 de su precio (E. SALVADOR ESTEBAN: *La economía...*, p. 284), puesto que la libra equivale a 20 sueldos y el sueldo a 12 dineros.

Respecto al precio de ese azúcar exportado por Canarias a Valencia, sólo en la ocasión en que se abonó un impuesto *ad valorem* como el genovés, nos es permitido conocerlo. Se trata de 40 cargas netas de azúcar por las que en 1.503 Benito Pinetli satisfizo en concepto de peaje y derecho genovés 26 libras³⁷. Si de esas 26 libras deducimos 20 —cantidad a la que se eleva el derecho de peaje— y sabemos que las 6 libras restantes representan el 1,25 por 100 del valor estimado de la partida, el resultado es que el precio de las 40 cargas se evaluó en 480 libras, es decir, en 12 libras la carga y, en consecuencia, en 1 libra la arroba y en 8 dineros la libra de peso³⁸.

En cuanto a los productos restantes, constituyen parte del cargamento de varios buques las pieles y los cueros (129 cueros de buey del tercer mercante; 141 pieles de macho cabrío, 30 pieles de cabrito y un cuero de camello del quinto, y 203 cueros de buey del sexto), así como diversas especies de pescado (114 arrobas de peces para cebo de la tercera embarcación registrada; cuatro botes de sardina conteniendo 28 millares, seis costales de merluza con 62 docenas y seis congrios de la sexta, y un barrilito de anchoa, sin más especificación, de la séptima)³⁹.

Exceptuados el azúcar, los cueros y el pescado, todos los demás artículos aparecen mencionados en un solo mercante. Después de los dos primeros buques, portadores exclusivamente de azúcar⁴⁰, en el tercero comparten su aforo con el azúcar, los cueros y el pescado para cebo, ya mencionados, 90 arrobas de alegría o sésamo, 30 arrobas de lana para colchones, 4 arrobas de brasil, 27 bernias y 21 tijeras de tundidor. La cuarta embarcación de procedencia canaria vuelve a contar con el azúcar como único producto reseñado. El quinto mercante, además del azúcar y de las pieles, ya aludidos, descarga cuatro esclavas —tres negras y una blanca—, seis piezas de queso, de las que no consta el peso, y 255 arrobas y 24 libras de orchilla⁴¹.

³⁷ ARV, MR, J, 11.061, f. 182.

³⁸ HAMILTON (*El tesoro americano...*, p. 346) calcula el precio de la libra de azúcar en 13 dineros para el año 1505, el más próximo a nuestro 1503 de los que proporciona el hispanista norteamericano.

³⁹ Para cuestiones relacionadas con la actividad pesquera en Canarias en esta época remitimos al trabajo de A. RUMEU DE ARMAS: «Las pesquerías españolas en la costa de África (siglos XV-XVI)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 23, 1977.

⁴⁰ Excepción hecha de una caja de 12 arrobas de confitura, como se ha indicado antes.

⁴¹ La orchilla viene expresada en arrobas *grosses* de 36 libras cada una. Para HAMILTON (*El tesoro americano...*, p. 196 y 198), teniendo en cuenta que 1 libra pesa 355 g., la arroba gruesa equivale a 12,78 Kg.

El fenómeno de la esclavitud negra en el archipiélago aparece íntimamente ligado a la producción azucarera al proporcionar mano de obra barata. Pero, al mismo tiempo, los esclavos negros se convirtieron en materia prima del mercado de exportación canario⁴². La orchilla, en su calidad de codiciada materia tintórea, contribuyó también a animar el mercado de las islas⁴³, después de haber constituido ya un poderoso acicate para la conquista de las mismas.

La sexta embarcación porta con el producto básico —el azúcar— con los distintos tipos de pescado y con los cueros, enumerados antes, una *quarterola* de mostaza y siete piezas de estaño (sin especificar peso), tres *tancaportes*⁴⁴ y dos cojines de raso. En la séptima unidad, aparte del azúcar y de las dos jarras de miel de azúcar, sólo se declara un barrilito de anchoa, ya aludido, y un saco de bizcocho, que entrega el patrón a cambio de un guiaje o salvoconducto para su nave y las mercancías en ella transportadas.

Los dos últimos cargueros —octavo y noveno— son los únicos que no mencionan el preciado azúcar. El octavo registra exclusivamente trigo. Se trata, sin duda, de cereal embarcado en las Islas Afortunadas, por cuanto la primera partida viene expresada en fanegas castellanas⁴⁵ y en la ruta la embarcación no tocó ningún puerto castellano; sólo Denia, ya en territorio valenciano. Las tres partidas de trigo consignadas suman 371 cahíces valencianos⁴⁶. La novena y última embarcación es portadora básicamente de productos textiles (120 arrobas de algodón hilado, tres cajas de cotonía rayada, una caja de lienzo y un balón de tapices) y de materias tintóreas (517 arrobas y 18 libras de full, 27 quintales —108 arrobas gruesas— de fustete y 61 arrobas gruesas y 12 libras de agalla), a los que sólo hay que añadir 11 arrobas y 24 libras de sobrasadas. Resulta evidente la relación existente en las Canarias entre los tintes y

⁴² A. de BETHÉNCOURT Y MASSIEU: *Prólogo* al libro de M. LOBO CABRERA: *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, Gran Canaria 1982, p. 17 y 18. La tesis doctoral de M. LOBO, dirigida por el profesor Bethéncourt, fue la base de este libro, al que remitimos para profundizar cuestiones relativas a la esclavitud.

⁴³ A. de BETHÉNCOURT Y MASSIEU: *Prólogo*... p. 19 y 20. Ver también M.^ª E. TORRES SANTANA: *El comercio*..., f. 366-377.

⁴⁴ Denominación que se aplicaba a las cortinas que tapaban las aberturas de los portales.

⁴⁵ 1.000 fanegas forment medida de Castilla, son 300 cahises.

⁴⁶ Los metrólogos estiman la capacidad del cahíz en 201 litros (E. J. HAMILTON: *El tesoro americano*..., p. 192).

la producción textil, «sector pionero y el de mayor volumen en el Quinientos»⁴⁷.

Pasando a otro sector, el del elemento humano implicado en este comercio, no es mucho lo que de él nos aclaran nuestras fuentes, dados los escasos contactos sobre los que operamos.

Más atrás hemos proporcionado la relación nominal de los patrones que condujeron su navío desde las Canarias al puerto de Valencia, comprobando que sólo uno de ellos, un tal *Johan Gonsalbes*, repitió viaje a bordo de su carabela el año 1507. Es posible que se tratase como en otros casos —Johan Alvares, Gosalbo Rodiges— de patrones de nacionalidad portuguesa, si a la grafía de sus apellidos nos atenemos. Para M.^a Elisa Torres⁴⁸ resulta evidente el predominio de maestros, dueños o tripulaciones lusitanas en las carabelas implicadas en el tráfico canario.

Por lo que se refiere a los mercaderes remitentes o destinatarios de las mercancías trasladadas por estos cargueros, destacan obviamente los relacionados con el comercio del azúcar. A este respecto, el apellido Cerezo⁴⁹ aparece ligado a este tráfico en calidad de exportador del preciado producto. En las dos primeras carabelas, pertenecientes al año 1503, Antón o Antonio Cerezo figura como único remitente de la carga declarada: más de 5.000 arrobas de azúcar entre ambas. Es posible que este personaje sea el mismo Antonio Cerezo al que se refiere Manuel Lobo como comprador de dos esclavos moriscos en Canarias en 1534⁵⁰. Con el mismo apellido, un tal Juan Bautista remite la mayor parte del azúcar de la cuarta, sexta y séptima embarcaciones, correspondientes las dos primeras al año 1507 y la séptima a 1509, con más de 8.000 arrobas en total. De estas cinco grandes remesas de azúcar en las que se ven implicados Antonio y Juan Bautista Cerezo, *Bernat Catala*⁵¹ aparece como receptor de las cuatro primeras y Francisco Palomar de la quinta. El azúcar del tercero y del quinto mercante se encuentra fragmentado en diversas partidas. En el tercer buque constan como exportadores de azúcar *Agostin de la Chave*, *Pere Benavent-Rafel Font* (unidos) y *Jaume de Luna*, y como importadores el valenciano *Lorens Senta Fe*, el

⁴⁷ A. de BETHÉNCOURT Y MASSIEU: *Prólogo...*, p. 20.

⁴⁸ *El comercio...*, f. 132.

⁴⁹ En nuestras fuentes aparece indistintamente como Cerresso, Cerresa, Sesero, Xeres o Sereço.

⁵⁰ M. LOBO CABRERA: *La esclavitud...*, p. 530 y 587.

⁵¹ También Quathalla, Quathala o Catalla.

genovés *Benito Pinetli* y *Johan y Domingo Perandreu*. En el quinto barco, *Leonardo de Montarquo* y *Johan Rodiges* aparecen registrados simultáneamente como remitentes y destinatarios de azúcar, mientras *Antoni Estaga*, *Perot Miro* y *Johan Catala* figuran como emisores, y *Baltasar Fores* y *Jaume Marga* como receptores. Destaca también en este caso la reiterada intervención de *Perot Celles*⁵² como fiador de varias de estas partidas de azúcar y de otras muchas. Así pues, teniendo en cuenta la primacía del comercio azucarero, Antonio y Juan Bautista Cerezo, en calidad de remitentes, y *Bernat Catala* y, en menor escala, *Francisco Palomar*, como consignatarios, son los personajes de mayor relieve en estas transacciones.

Los restantes mercaderes aludidos en nuestra documentación van ligados a la comercialización de otros productos, que en esta ruta ostentan un carácter secundario. Como emisores de artículos, que llegaron a Valencia compartiendo el aforo de los buques con el azúcar, son citados *Sebastia Tall*, *Lorens Batle*, *Domingo Castelló*, *Floristan de Ligasamo*, *Diego Gomis*, *Angel Pardo*, *Luis Corts*, *Silvestre Dorio* y *Cristoval Ponso*. En calidad de destinatarios de los mismos aparecen *mosen Gracia Agramunt*, *Anthoni Veana*, *Andreu Font*, *Geroni Carbo*, *Johan Pardo*...

Desafortunadamente nuestras Series se muestran escasamente explícitas en lo que se refiere a la naturaleza de los comerciantes relacionados con este tráfico marítimo, aunque obviamente podemos deducir que los remitentes serían mayoritariamente originarios o vecinos del archipiélago, mientras que entre los destinatarios figurarían a la cabeza los valencianos y los residentes en la ciudad del Turia. Sólo de algunos sabemos y de otros sospechamos, por la fonética de sus apellidos, que eran extranjeros. Entre ellos se encuentran *Benito Pinetli*, *Floristan de Ligasamo*, *Silvestre Dorio* o *Sesaro de Barsi*, a los que cabría añadir varios de los patrones de naturaleza quizá lusitana, como se ha subrayado antes.

Como breve conclusión de lo acabado de exponer se puede afirmar que nos encontramos ante unas relaciones comerciales dotadas de fuerte personalidad.

Grandes mercantes propios de la navegación atlántica y de muy concreta tipología —carabelas y naos, solamente— fueron los medios de

⁵² Pero Celles —o Selles— ejerció el cargo de justicia del lugar del Grao.

transporte encargados de poner en relación las Canarias con el Grao valenciano.

Los escasos contactos y su concentración en la primera década del siglo xvi pueden explicarse en función de diversas causas, entre las que destacan la notable distancia entre el archipiélago canario y Valencia (las islas constituyen la latitud más meridional desde donde zarparon buques con destino a la ciudad del Turia) y la pérdida de atractivo para los valencianos a partir de aquella fecha del azúcar canario (frente a la virtual desaparición del azúcar de procedencia canaria prosiguen los envíos portugueses de la dulce carga).

Pero hasta 1510 fue precisamente el azúcar el soporte indiscutible de esta corriente de tráfico. Se trata de un azúcar que llegó a Valencia en grandes remesas, de volumen bastante similar en cada carguero, y que fue comercializado por un reducido número de mercaderes.

El resto de los géneros transportados —pesca, cueros, trigo, tintes, textiles...— ocupan el papel de comparsas en casi todas las ocasiones.

La recepción de la mayoría del azúcar y de los demás productos por valencianos o por poseedores de algún tipo de franquicia, reportó escasos ingresos al real patrimonio. Tampoco estos mercantes —salvo en un caso— pagaron impuesto alguno, al constituir Valencia el punto terminal del viaje y regresar a poniente, con lo que automáticamente quedaban exentos del derecho de atraque.