

BARCOS Y BARQUEROS DE SEVILLA

EDUARDO AZNAR
Universidad de La Laguna

El estudio de la navegación medieval en el río Guadalquivir se ha centrado, básicamente, en el análisis de las dificultades que presentaba dicho curso de agua y en la consiguiente transferencia de actividad portuaria desde Sevilla hacia los puertos del litoral ¹. Las dificultades del río, habrían obligado a anclar las galeras en Sanlúcar o Cádiz y habrían dificultado la navegación de naos y carabelas, obligadas a contar con pilotos experimentados en dicho recorrido. La pérdida de actividad portuaria, por su parte, habría convertido a Sevilla en centro financiero y de contratación de sus "antepuertos", en especial de Cádiz.

Aunque tales hechos responden en parte a la realidad, sobre todo a la existente en los siglos XVI y siguientes, conviene hacer una serie de precisiones. En primer lugar, que el río fue utilizado por galeras, aunque no se tratase de embarcaciones comerciales sino militares ². Por tanto, el problema de las galeras italianas debe ser planteado desde una perspectiva comercial, ya que se trataba de completar carga de procedencia diversa (andaluza, norteafricana, portuguesa...), para lo que era idóneo un lugar intermedio. Además, la dificultad básica del río era el calado, terreno en el que las galeras no tenían desventaja frente a los veleros. En cuanto al traslado de actividad hacia la costa, hay que advertir que se trata de un problema ligado, en buena medida, a la navegación americana, vinculada a una política de puerto único, por motivos fiscales; con itinerarios fijos y con plena carga al partir, lo que favorecía la construcción de navíos de gran calado, como el galeón. A todo lo anterior, hay que sumar que por debajo de la navegación "mayor" existe una navegación "menor" plenamente adaptada a las condiciones del río, no sólo como auxiliar de la anterior sino también como elemento autónomo. Esta segunda función permitía la interrelación de todo el complejo portuario, formado no por un puerto y sus antepuertos sino por un

1. El estudio clásico es el de F. PÉREZ EMBID, "Navegación y comercio en el puerto de Sevilla en la Baja Edad Media" *Las rutas del Atlántico (IX Coloquio Internacional de Historia Marítima)*. París. 1969. Otro más moderno y amplio en A. M. BERNAL y A. COLLANTES DE TERÁN, "El puerto de Sevilla, de centro fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII)". *I porti come impresa economica*. Prato. 1988.

2. Baste recordar la instalación en Sevilla de Atarazanas, destinadas a su construcción y reparación. Añadiremos, a modo de ejemplo, A(rchivo) G(eneral) de S(imancas)-Contaduría Mayor de Cuentas (1ª época) Leg. 5: las cuentas de Rodríguez de Lillo (1475-77), recogen la presencia de galeras en Sevilla.

conjunto de puertos de naturaleza diversa. Este es el aspecto que nos proponemos desarrollar, analizando la composición y funciones de esta flota.

El primer problema a solventar es el terminológico, ya que la mayor parte de esta navegación era realizada por "barcos". Este término se ha entendido como referido genéricamente a cualquier tipo de embarcación o limitado a embarcaciones menores. Creemos que la confusión procede de la existencia de homófonos (barco, barcha, barca) y de la variación del significado de éstos a lo largo del tiempo. En el caso sevillano, los términos barcha y barco terminarán por fundirse en favor del segundo, para designar la embarcación de tipo mixto, sin superestructura, pero de estimable capacidad de carga; mientras que la barca designará la embarcación auxiliar sin velas. Ignoramos por qué los términos barcha y barco, inicialmente diferenciados, terminaron por confundirse, aunque es posible que la usual transcripción de barcha (de origen septentrional, según Lopes Mendonça) por barca, creara confusión con géneros menores. Esta posible confusión perduró, sin embargo, hasta el primer tercio del siglo XV, en que conocemos el viaje de barchas sevillanas hasta Pisa³. A partir de entonces, y seguramente en relación con la evolución de las barchas hacia veleros mayores -tipo valliner, carabelas y naos-, el término barco engloba al de barcha y la barca se presenta como una de las embarcaciones a remo. Esta clasificación, que veremos desarrollada, permite situar tres rúbricas de las fuentes locales: los barqueros de Córdoba, los restantes barqueros y las barcas de Sevilla.

El primer grupo estaba constituido por un número restringido de personas, que gozaban de privilegios a fin de asegurar la conexión entre Córdoba y Sevilla, especialmente en el abastecimiento de cereal⁴. Aunque el oficio perduró durante todo el período, su razón de ser quedó oscurecida por el paso del tiempo, lo que puso en duda sus exenciones y dejó sin cubrir muchas de las cuarenta plazas del oficio. El desarrollo del oficio chocaba con otros inconvenientes, como eran las dificultades puestas a la navegación por los molinos de agua, denunciadas en el siglo XIV y repetidas en el siglo XV⁵. A pesar de ello, el tráfico fluvial al norte de Sevilla continuó, como iremos viendo; aunque los barqueros de Córdoba lo simultanearon con otros tráficos. Esto no empujó para que el futuro de la navegación interna estuviese cada vez más ligada al tráfico hacia el sur y al desempeño libre de la profesión. Las otras referencias a barqueros conciernen a los profesionales no incluidos en el primer grupo. Ahora bien, como veremos, la utilización de barcos no se limitaba a los barqueros. El término "barcas de

3. A(rchivo) di S(tato) di F(irenze)-M.A.P. Filza 99. Cartas 155-56: préstamos para el viaje de barchas (1427).

4. Una visión general de los barqueros puede encontrarse en A. COLLANTES DE TERÁN, *Sevilla en la Baja Edad Media*. Sevilla. 1984. pág. 242-243.

5. D. ORTIZ DE ZÚÑIGA, *Anales eclesíasticos y seculares... de Sevilla*. Madrid. 1795.II, pág. 456: queja de los barqueros en tiempos de Pedro I.

N. PALENZUELA, *Las actas capitulares del concejo de Sevilla (1435-1447)*. Sevilla. (Memoria de licenciatura inédita). Doc. 80 (1440, junio 22), nº 3: querrela contra el arrendador de las aceñas del conde.

Sevilla" hacía alusión a las embarcaciones que unían las dos orillas del río en Alcalá del Río, Villanueva del Camino y Bibarragel; o que permitían el paso a las islas Mayor y Menor desde San Antón y Borrego ⁶. Constituían uno de los bienes de "propios" del concejo municipal, aunque Carmona reivindicó la mitad de sus rentas ⁷. El concejo las arrendaba (con el material incluido, salvo en el caso de la de Bibarragel), con las condiciones incluidas en sus ordenanzas.

Conocemos las características y funciones de los barcos sevillanos gracias a centenar y medio largo de documentos, en su mayoría de protocolos notariales, que abarcan el último cuarto del siglo XV y los primeros años del siglo XVI ⁸.

En cuanto a sus dimensiones, la eslora oscila entre 31 y 11 codos, con una media de 20. Aplicando un valor de dos tercios de vara para el codo, tales medidas se transforman en 17, 6 y 11 metros ⁹. Sólo en un caso se indica la manga, seguramente por mantener una proporción fija con la otra magnitud. Se trata de un contrato para la construcción de un barco de 28 codos y 5 palmos de ancho ¹⁰. Al no existir precisión sobre la clase de palmo de que se trata (geométrico, redondo o de goa), es difícil calcular su transformación al sistema métrico. En buena lógica, debería tratarse de palmos de goa, los más comunes en la carpintería de ribera; pero ello daría un ancho inferior a los 3/4 de metro, lo que resulta inverosímil. En cualquier caso, no cabe duda de que se trataba de una embarcación larga, no redonda.

Los barcos suelen presentarse como provistos de vela, remos y timón, a los que puede añadirse una barca o barqueta. Aunque conocemos algunas denominaciones específicas (atatife, falcado, chinchorro), ignoramos si éstas modifican esencialmente el tipo constructivo. De existir, podrían responder a la tipología recogida por Veitia en su *Norte de Contratación*, en la que se mencionan dos tipos de barcos: los masteleros de vela de gavia y los barcos luengos, más ligeros. Los primeros se dividen, a su vez, en gabarras y barcos otorgados, según sean mayores o menores ¹¹. La capacidad de carga de estas embarcaciones era considerable, ya que aprovechaba la mayor parte del vaso, especialmente cuando se trataba de viajes de cabotaje. Conocemos cargas de 85 cahices de cebada, es

6. *Ordenanzas de Sevilla (1633)*. Facsímil. Sevilla. 1976.

7. A.G.S.-Registro General del Sello, 14 marzo 1494.

8. Además de la investigación directa en el A(rchivo) de P(rotocolos) de S(evilla), hemos utilizado los Regestos contenidos en J. BONO y C. UNGUETTI, *Los Protocolos sevillanos de la época del Descubrimiento*. Sevilla. 1986. ; F. MORALES PADRÓN, "Canarias en el Archivo de Protocolos de Sevilla (1472-1582)". *A(nuario) de E(studios) A(tlánticos)*. VII-VIII (1961-62); E. OTTE, "El comercio exterior andaluz a fines de la Edad Media". *II Coloquio de Historia Medieval Andaluza*. Sevilla. 1982. (Apéndice inédito); y en las memorias de licenciatura realizadas, en el Departamento de Historia Medieval de Sevilla, por C. FERNÁNDEZ DE LIENCRES, M. HERMOSO, C. HERRERO y P. GARCÍA PASTOR (inéditas).

9. Para todo lo relativo a medidas, véase H. LOPES MENDONÇA, *Estudos sobre navios portugueses*. Lisboa. 1892.; y G. ARTIÑANO, *La arquitectura naval española en madera*. Barcelona. 1920.

10. A.P.S.-Oficio III, 1517 (2º), fol. 198: para entregar a fines de 1518, por 45 ducados (26-XI-1517).

11. Apud. G. ARTIÑANO, *La arquitectura...* Apéndice V

decir unas 42,5 toneladas, a Coillure; de 70 toneladas de manzanas al Puerto de Santa María; de 800 quintales de alumbre, es decir unas 35,5 toneladas, de Mazarrón a Cádiz; etc. ¹². Esta capacidad de carga estaba en relación con diversas circunstancias: producto, tipo de viaje, tripulación, etc. Para poder establecer una comparación conviene, pues, poner en relación diversos tipos de embarcaciones. En las cuentas de la conquista de Gran Canaria observamos como un valliner carga 65 cahices mientras que un barco carga 12, es decir en este viaje largo la carga se reduce a 6 toneladas, frente a las 32,5 del valliner ¹³. En la armada para la construcción de Santa Cruz de la Mar Pequeña, los dos barcos fueron fletados por 4.000 mrs./mes, mientras que la carabela ganaba el doble; siendo sus tripulaciones de 10, 7 y 12 hombres, respectivamente ¹⁴. En el transporte de cebada a Coillure, las carabelas cargaron 135 y 106 cahices de cebada, es decir 67,5 y 53 toneladas, frente a las 42,5 y 38,5 de los barcos ¹⁵.

Es poco lo que podemos precisar acerca del valor de estas embarcaciones, a pesar de conocer 18 contratos de venta (con una media de 14.535 mrs. por barco y 705 mrs. por codo) y 2 de construcción ¹⁶. Ello se debe a las enormes oscilaciones, que van de los 2.600 mrs. pagados por uno de 17 codos a los 24.500 mrs. dados por la mitad de otro de 31 codos. Las mismas son visibles al comparar barcos de idéntico porte, pues barcos de 18 codos varían entre 5.000 y 2.100 mrs. Los contratos de construcción inciden en la enorme disparidad, ya que la construcción de uno de 24 codos costó 1.800 mrs., mientras que la de otro de 28 codos valió 16.875 mrs.

Más informativo resulta el mercado de alquileres, dado que a menudo consta la valoración de la embarcación. Este renglón presenta un notable desarrollo, pues no en valde conocemos 16 contratos de este género ¹⁷. Los mismos se reparten, a medias, entre dos modalidades: por períodos fijos (de 1 mes a 5 años) o por temporadas, bien de pesca o bien de almadrabas. Los valores estimados son mas bajos, con una media de 7.875 mrs. por barco. Como el alquiler medio se sitúa en 3.882 por año, ésto significa que en dos años quedaban amortizados; lo que representa una baja rentabilidad si lo comparamos con otros indicadores, como los fletes.

12. Vid. nota 8.

13. M.A. LADERO QUESADA, "Las cuentas de la conquista de Gran Canaria" A.E.A. 12 (1966).

14. A.G.S.- Contaduría Mayor de Cuentas, Leg. 45/16.

15. E. OTTE, *El comercio exterior...* Apéndice, año 1497

16. Vid. nota 8.

17. Vid. nota 8. Citamos, a modo de ejemplo, J. BONO y C. UNGUETTI, *Los protocolos...* pág. 87, nº 8: Francisco García, calafate, arrienda a Rodrigo Alonso un barco de 15 codos, valorado en 8.000 mrs., por dos meses y precio de 450 mrs./mes (17-VIII-1495); C. HERRERO GRILLE, *El abastecimiento de carne y pescado en Sevilla fines del siglo XV*. Oficio V, 8, fol. 1: Alfonso Martínez, salinero, arrienda a Alfonso Martínez de Palencia y a su hijo, marineros, un barco de 16 codos, valorado en 6.000 mrs., por una temporada y 100 mrs.

Ello lleva a plantear la cuestión de los grupos humanos concernidos por estas transacciones. Todos los arrendadores son sevillanos y la mayoría de ellos relacionados con el sector naval, aunque en ocupaciones que no precisan de su concurso continuado¹⁸. Por ello, siete de los doce ejemplos, en que consta la ocupación, son calafates. En el caso de los arrendatarios, los barqueros son mayoría, con cinco de las quince muestras; lo que contrasta con la existencia de un único arrendador. Esto supone la existencia de barqueros no propietarios o que completaban sus ingresos con estos alquileres, lo que compagina bien con las referencias a una compañía de barcos¹⁹. Seguían los marineros con tres ejemplos. La necesidad de contar con gran cantidad de estos medios en las épocas de pesquerías o almadrabas hace que 5 de los 14 arrendatarios, de los que consta la vecindad, residan en Sanlúcar.

Estos datos los podemos confrontar con los del total de propietarios, en los que entran los numerosísimos contratos de fletes²⁰. En este caso, la primacía corresponde a los marineros, seguidos de calafates, barqueros (dos de ellos de Córdoba) y cómitres, con 14, 10, 8 y 6 de los 64 ejemplos. En la misma dirección apuntan los datos de 11 barcos con destino a Málaga, en el que sólo 6 de los maestros (normalmente también propietarios) figuran como barqueros²¹. La inmensa mayoría pertenece a oficios relacionados con el sector naval, a los que se unen algunos artesanos, por lo que volvemos a encontrar la utilidad directa como base de la propiedad. La propiedad compartida está poco representada, dadas las características de este tipo de embarcación. En la mayoría de las ocasiones se trata de profesionales de la náutica, aunque conocemos un caso de personas ajenas a dicho sector, si bien lo son en virtud de una deuda y ofrecen la posibilidad de retracto una vez saldada la misma²². La totalidad de propietarios es de origen andaluz; fundamentalmente sevillanos, a los que se añaden los de poblaciones del río o del litoral.

Otro aspecto del mercado económico creado en torno a los barcos es el de la financiación. En este campo, y al igual que sucedía con las embarcaciones

18. Vid. nota 8.

19. C. HERRERO GRILLE, *El abastecimiento...* Oficio V, 9, fol. 20: Juan Suárez, marinero, declara ante escribano y ante Aparicio Sánchez, tener noticia de los enfrentamientos entre éste y Juan Astero, que pretendía echar de la compañía de barcos de Mateos González a todo el que no lo aceptase (23-X-1483).

20. Vid. nota 8.

21. A.G.S.-Guerra Antigua, leg. 1314, fols. 24 y ss.

22. J. BONO y C. UNGUETTI, *Los protocolos...* pág. 150, nº 2: Antón Martínez, cómitre, cede en usufructo durante tres años a Antón Pisano, marinero, la mitad del barco Santo Espíritu, y pasado este tiempo, de esta mitad Antón Martínez recuperará la cuarta parte del barco y la otra cuarta parte se la cederá en pleno dominio a Antón Pisano, a cambio de la mitad de otro navío y 6.000 mrs. (23-IV-1498); pág. 246, nº 22: Fernando de Paredes, criado de don Juan de Merlo, y Diego García de la Poveda dan en arriendo a Pedro Bueno el barco chinchorro que han comprado, por cinco años y renta anual de 3.000 mrs. Al término del arrendamiento Pedro Bueno podrá optar por devolver el barco a sus propietarios o adquirirlo pagando los 7.000 mrs. de su valor (11-III-1495).

mayores, la fórmula empleada era la de préstamo a riesgo²³. Consistía ésta en adelantar ciertas cantidades, que quedaban aseguradas hasta la conclusión de la operación. La novedad estriba en que la mayoría de los casos (nueve de doce) conciernen a períodos de tres meses y no a viajes concretos. En aquellos, las cantidades adelantadas son pequeñas, entre 650 y 3.900 mrs. y con una media de 1.570,5 mrs. Esto se debe a los cortos gastos para aprovisionar y dotar el barco para el primer viaje de cabotaje. Los tres restantes ejemplos conciernen a viajes redondos a Canarias, lo que supone mayores gastos en tripulación y provisiones. Esto se traduce en cuantías de 5.200, 7.300 y 7.800 mrs. En todos los casos los provisosores de fondos son mercaderes, cambiadores y corredores locales; mientras que los beneficiarios son barqueros, marineros y cómitres, también sevillanos.

La utilización de estas embarcaciones para el transporte es el aspecto mejor conocido, gracias al elevado número de fletes conservados. A ello hay que sumar el papel de los barcos en la carga y descarga de los navíos mayores, en el trasbordo fraudulento de mercancías y, en algún caso, en la piratería²⁴. La alta participación de los barcos en la flota sevillana, queda patente en la estadística elaborada por Otte para el período 1472-1515, en el que 19 viajes corresponden a naos, 8 a carabelas, 37 a "navíos", 35 a barcos y uno a gabarras²⁵. Conviene precisar, no obstante, que en dicha estadística se excluyen los viajes a Indias, en los que naos y carabelas eran la práctica totalidad. En cuanto a los destinos de los barcos, la palma se la lleva Portugal, que representa 43 de las 83 consignaciones estudiadas²⁶. Dentro de este país, la primacía corresponde a Lisboa, con 34 ejemplos, seguida muy de lejos por Funchal, Setubal, Coimbra, Azores,

23. Vid. nota 8. Citamos a modo de ejemplo: C. FERNÁNDEZ DE LIENCRES, *El protocolo de Francisco Sánchez*. Of. XXIII, 3, fol. 59: Fernando Sánchez, calafate, reconoce que ha recibido de Gonzalo Díaz de Rota, mercader, 1.300 mrs. en préstamo a riesgo, sobre su barco San Benito, a devolver en Sevilla en tres meses (20-IV-1472).

F. MORALES PADRÓN, *Canarias...* n° 193: Juan del Huerto, su hijo Francisco y Juan, maestre del barco San Pedro, deben a Pedro de Jerez, cambiador, 7.800 mrs. prestados a riesgo sobre dicho barco en viaje a Canarias, pagaderos en Sevilla a 8 días del regreso (22-IX-1503).

24. A.G.S.-Registro General de Sello, 22 de diciembre de 1497, fol. 124: descarga de carracas y otras fustas extranjeras por barcos de vecinos de Cádiz; 16 de septiembre de 1485, fol. 253: Sancho García, barquero vecino de Sevilla, había traído 120 negros, que habían sido entregados a Juanoto Berardi; los cuales procedían de Guinea, de donde habían sido traídos por una carabela portuguesa, que los había trasbordado en el mar. Berardi afirma que procedían de Tavira, donde no se habían podido vender.

R. CARANDE y J.M. CARRIAZO, *El Tumbo de los Reyes Católicos del concejo de Sevilla*. Sevilla. 1968. I, 249: vizcaíno robado en el Puerto de Santa María por galera, galeota, carabela y barcos andaluces (1477).

25. E. OTTE, *El comercio exterior...* Apéndice.

26. Vid. nota 8. Citamos, a modo de ejemplo, M. HERMOSO, *Los protocolos notariales 1485- 88*. Of. XV, 4, fol. 276 vto.: Francisco López, mercader vecino de Evora, solicita que el corredor Juan Ojeda declare sobre el valor de un cargamento de 48 piezas y tres cuarterones de higos almendrados transportados desde Tavira por Cristóbal Díaz, barquero.

Vid. además, notas 31 y 32.

Pedrazuela, Sesimbra y Cabo Verde. Otros destinos, en orden de importancia, son: el litoral andaluz próximo (Tarifa, Conil, Puerto de Santa María, Cádiz...), que suma 13 ejemplos; los puertos Mediterráneos (Valencia, Barcelona...) con 11 registros; y Canarias, con 6 fletes.

En cuanto a los productos, los primeros lugares están ocupados por artículos de la tierra: granadas, cereal (trigo, cebada, harina, bizcocho) y cerámica (loza, lebrillos, vasijas), con 11, 9 y 5 embarques. Para el primero y tercero, Portugal es el mercado exclusivo, mientras que para el segundo es mayoritario. En este caso, los flujos parecen menos constantes y relacionados con abastecimientos ocasionales, de tipo militar u otro (Coillure, Vera, Málaga, Vélez). Los restantes productos pueden dividirse en dos grandes rúbricas: otras producciones locales y mercancías de importación. Los primeros se desglosan en artículos (lana, zumaque, pescado, cáñamo, vino) exportados a los lugares de consumo (Valencia, Barcelona, Lisboa); y artículos (aceite, manzanas) enviados a los puertos del litoral (Tarifa, Puerto de Santa María). Las importaciones corresponden a abastecimientos a Sevilla (higos, sardinas) y a productos (azúcar, alumbre) enviados a Cádiz para su reexpedición.

Entre los cargadores la primacía correspondía, también, a vecinos de Sevilla, con 24 de los 57 ejemplos. Ahora bien, en este caso existía una importante contribución de otros andaluces, de genoveses y portugueses con 12, 12 y 6 representantes; y una menor de valencianos y burgaleses. Los andaluces se reparten entre mercaderes y productores, agrícolas o artesanales; mientras que los restantes grupos pertenecen mayoritariamente al sector comercial. Si atendemos a los flujos, vemos como los sevillanos comercian esencialmente con Portugal, a fin de colocar sus producciones; mientras los restantes andaluces y los portugueses cargan para sus puntos de origen. Los genoveses reparten su actuación entre Portugal, los puertos del litoral e islas atlánticas, a menudo como escalas de navegaciones mas lejanas. Burgaleses y valencianos se interesaban por la lana andaluza, para su ulterior distribución. Los lugares de carga muestran las enormes posibilidades de este tipo de embarcación dentro de la red fluvial. Existen cargaderos al norte de Sevilla, como Cortijo Rubio o La Rinconada; y otros al sur, como Lebrija, Gelves o Palomares. Tanto unos como otros, sirven para un triple tráfico: abastecimiento de Sevilla, con las rentas de sus vecinos o con productos para la exportación; envío de mercancías a los puertos del litoral; y exportaciones lejanas. Aparte de los embarcaderos del río Guadalquivir existían otros en los ríos Guadalete y Barbate, caso del Portal de Jerez o de la Barca de Vejer, que permitían la exportación de producciones locales.

Para los fondeaderos aguas arriba de Sevilla, contamos con algunas precisiones. El informe de Pedro Bueno, barquero de Córdoba, sobre la traída de cereal, indica los lugares hasta donde podían llegar los barcos, los precios de cada cargadero y la capacidad de carga, estimada con buen agua en 100 cahices²⁷. Los citados puertos y precios son los siguientes: La Palma y Peñaflor, 120 mrs.;

27. A(rchivo) M(unicipal) de S(evilla)- Sección 16, nº 882 (S. XV).

Lora, 100 mrs.; Cantillana, Brenes, Guadajoz, Alcolea y Villanueva, 60 mrs.; y Lora, 20 mrs. Por su parte, las condiciones del arrendamiento del Ingenio muestran cuales eran los productos enviados desde Córdoba, Écija y Palma (cueros, cereal, colorantes, sebo...), así como las dificultades puestas al trasbordo a otros barcos o a la descarga por medios distintos al del monopolio ²⁸.

La conexión entre transporte marítimo y otros medios de transporte es visible también en los primeros libros de armadas a Indias, que recogen la acumulación de productos por vía fluvial y terrestre ²⁹. En ellos podemos observar dos tipos de tráfico: la concentración en Sevilla de productos para el embarque y la consignación de otros para puntos intermedios del recorrido -en el río y, sobre todo, en los puertos del litoral-. El acarreo de productos podía tener un origen lejano, tal es el caso del pescado de Palos o de la Mar Pequeña. En otros casos se trataba de producciones locales, artesanales de la propia Sevilla y agrícolas de su entorno, como habas de Santiponce, La Rinconada y La Algaba transportadas en barco; cereal de Utrera, Los Palacios y Lebrija de transporte mixto; etc. El envío de productos a otros puntos obedecía a razones coyunturales, por lo que los rezagados eran enviados en barco a Sanlúcar; a razones de economía, como el trigo de Lebrija o la pez obtenida en el Puerto de Santa María enviados también a Sanlúcar; o de oportunidad, como la carga de vacas en las Islas del Río. Para algunos productos poseemos detalles de su movimiento. El cereal de La Campiña podía transportarse en recuas hasta Sevilla -caso de Utrera- o hasta los cargaderos del río (El Copero, Bodegón del Rubio, El Salado, Tarfia) y desde aquí, en barco, hasta Sevilla -caso de Utrera, Los Palacios- o hasta Sanlúcar -caso de Lebrija-. La comparación entre ambos sistemas es posible en el caso de Utrera, desde donde llevar un cahiz por tierra costaba 96 mrs. (a 20 mrs. la carga de 2,5 fanegadas) y hacerlo por el río costaba 94,8 (a 16 mrs. la carga hasta el Bodegón del Rubio, y 18 mrs. el cahiz hasta el muelle). El desglose del segundo recorrido da 76,8 y 18 mrs., lo que indica la ventaja del transporte fluvial, especialmente para las poblaciones cercanas al río. Otros precios consignados son: El Copero-Muelle de Sevilla, 10 mrs./cahiz; El Salado-Muelle de Sevilla, 18 mrs./cahiz; y Tarfía-Sanlúcar, 39,2 mrs./cahiz. Aunque preparada en Gran Canaria, la armada a Santa Cruz de la Mar Pequeña consigna el transporte de bizcocho y jarcia desde Sevilla a la Torre de Benamafón, para allí ser cargado en carabela ³⁰.

Contamos con pocas precisiones acerca del precio del fletamento, dado que los ejemplos son escasos, incompletos y de naturaleza diversa. Ello impide establecer medias, incluso de forma aproximada. Nos contentaremos, por tanto, con citar algunos ejemplos que sirvan de referencia y completen los ya mencionados. El primero ilustra la modalidad de barco completo, o "al través", y se

28. A.M.S.-Mayordomazgo, 1420, nº 5

29. Hemos analizado en A(rchivo) G(eneral) de I(ndias)-Contratación (Libros de armadas) leg. 3.249, fol. 7-46: Asiento para Indias (1495).

30. Vid. nota nº 14.

refiere al flete en 1485 de un barco de 31 codos, con destino a Lisboa, Setubal y Coimbra. Haría escalas de 6, 2 y 2 días respectivamente y el precio a pagar sería de 20.000 mrs.³¹. El segundo se realizó cuatro años después, empleando la fórmula de "por unidades". Consistía en transportar 120 sacas de lana desde Cortijo Rubio a Sevilla, cobrando 88 mrs. por saca³². El último ejemplo incide en la diversidad de precios, en este caso referida a la capacidad de carga. En el ya mencionado flete de 11 barcos con destino a Málaga, los precios consignados son: 11.200 -2-, 8.100, 7.200 -4-, 6.400 -2-, 6.240 y 5.400. Sabemos, además, que el barco fletado por 8.100 mrs. transportó 35 cahices y que los igualados en 7.200 mrs. llevaron 30 cahices.

El otro gran polo de actividad de los barcos era la pesca, en la que alternaban con las carabelas. El corte entre ambos sectores no era nítido, existiendo ejemplos de uso compartido³³. La información sobre la misma es más escasa, debido al menor recurso a la contratación.

Desde la reconquista de la ciudad los barcos de pesca utilizaban ríos, canales y playas. En estas pesquerías, los sistemas tradicionales: anzuelos, jábegas y almadrabas, se fueron completando con nuevas artes de pesca, como chinchorros y nasas. Los primeros consistían en artificios contruidos con paredes de madera alquitranada y cuerdas, empalomadas unas a otras, que se sumergían en el agua³⁴. Se utilizaban también en Gran Canaria y Santa Cruz de la Mar Pequeña, constanding su presencia en las primeras armadas a Indias. La utilización de nasas entre Saltes y Sanlúcar se pone en relación con el influjo valenciano, a través de la reconquistada Málaga y del Puerto de Santa María³⁵. La actividad fundamental en este nivel era la pesca de la sardina mediante el sistema de cerco, que constituía un importante renglón en la renta del pescado salado de Sevilla. Su centro de actividad eran las aguas próximas al Algarve portugués y al litoral onubense (Tavira, Huelva, Palos). Así lo ponen de manifiesto las más diversas informaciones: litigio sobre la haceduría de la sardina de Sevilla; disminución de la renta del pescado salado de dicha ciudad, a causa de la guerra con Portugal; autorizaciones a la misma para sacar dinero a fin de proveerse de pescado en Portugal; testimonio de la Crónica de la toma de Ceuta de Zurara, acusación de sacar moneda del Reino contra los barqueros

31. M. HERMOSO, *Los protocolos...* Of. V, 11, fol. 21: Bartolomé Ramírez, marinero, fleta a Marcos Alfonso, mercader, un barco de 31 codos para cargar toda la mercancía y llevarla a los citados puertos (16-IV-1485)

32. J. BONO y C. UNGUETTI, *Los protocolos...* pág. 62, nº 3: Sebastian Díaz, barquero de Córdoba, fleta su barco a Juan de Nájera, mercader burgalés (30-III-1489).

33. Además de los ejemplos ya citados, basta recordar que la mayoría de los sardineros de la información sobre la haceduría de la sardina figuran habitualmente en contratos de transporte. Vid. A.G.S.-Cámara de Castilla (Pueblos), leg. 19.

34. En el caso sevillano, la cita se refiere a un "barco chinchorro", sin duda un medio para manejar dicha instalación. Vid. nota 22 (B).

35. A.G.S.-Consejo Real. Leg. 27 (1502-04).

y señores de navíos que traen pescado y sardina de Portugal ³⁶. También conocemos importaciones de sardina desde Gibraltar, mencionadas en la queja por la disminución de la renta "del lavar de la sardina" en 1471, debido a las luchas entre las casas de Niebla y Marchena ³⁷. En ella se afirma que el Marqués de Cádiz capturó barcos que se dirigían a la ciudad e impidió que otros se trasladasen a las playas para faenar. Los derechos de almojarifazgo y almirantazgo, así como las ordenanzas municipales, mencionan otras importaciones: atunes, corvinas, almejas y ostras ³⁸. En todos los casos, se establece distinción pecuniaria entre los barcos del arzobispado de Sevilla y los de fuera del Reino. El continuo incremento de esta actividad, ligado al aumento del consumo, es visible en el intento señorial de percibir derechos por la pesca en el sector Palos-Sanlúcar, en contra de los privilegios otorgados por Fernando IV a los pescadores de Sevilla ³⁹, y en la concesión regia de la haceduría de la sardina de dicha ciudad ⁴⁰. Aunque éste era el ámbito natural de los barcos, en algún caso los encontramos en pesquerías lejanas, como la de los cazones de Guinea ⁴¹.

El pescado del litoral era intercambiado por cereal del interior, actuando Sevilla como centro redistribuidor. La disociación entre el lugar de captura y de comercialización es patente en la información sobre la haceduría de la sardina, en la que se plantea por parte de los productores el traslado de la contratación de Sevilla a Huelva ⁴². El citado pescado llegaba hasta Cuenca y Toledo, siendo centros privilegiados los de la Frontera y Guadalupe, que tenía privilegio para importar pescado sin llevar pan a cambio ⁴³. Ya en 1439, Sevilla había prohibido sacar pescado, aceite y hierro de los lugares de la hermandad formada por Córdoba, Écija y la Orden de Santiago ⁴⁴. El pan servía, como el pescado, para

36. R. CARANDE y J.M. CARRIAZO, *El Tumbo...* I, 87: disminución por guerra con Portugal (1476).
G. EANNES DE ZURARA, *Crónica da tomada de Ceuta*. Lisboa. 1915. Cap. VI: importación desde Portugal.

A.G.S.-Registro General del Sello, 20 diciembre 1487: acusación de sacar moneda para traer pescado. Vid. además notas nº 40 y 46

37. A.M.S.-Sección XVI, nº 373 (1472)

38. A.G.I.-Patronato, leg. 295, nº 123: derechos de almirantazgo (1512).

A.G.S.-Cámara de Castilla (Diversos), leg. 6: derechos de almirantazgo y derechos de almojarifazgo (1506).

Ordenanzas de Sevilla, título de los pescados y pescaderas.

39. A.G.S.- Registro General del Sello, 25 abril 1480; 3 septiembre 1488; 5 septiembre 1491.

40. A.G.S.-Cámara Castilla (Diversos), leg. 42, nº 64: haceduría de la sardina (1515).

41. E. AZNAR, *Documentos Canarios en el Registro General del Sello*. La Laguna. 1981. nº 190 y 345: barco de Palos repostado en La Gomera a la vuelta de la pesquería (23-XII-1490 y 4-X-1492).

42. Vid. nota nº 40.

43. A.M.S.- Sección I, nº 174-9: redistribución de la sardina desde Sevilla hasta los lugares de la Frontera y Guadalupe (1474-77).

R. CARANDE y J.M. CARRIAZO, *El Tumbo...* I, 246: pescado de Sevilla para Guadalupe, sin traer pan (1477).

44. M.J. SANZ y M.I. SIMÓ, *Catálogo de documentos contenidos en los libros del cabildo del concejo de Sevilla*. Sevilla. 1975. nº 164.

el abastecimiento de Sevilla, por lo que las ordenanzas de la Alhóndiga exigían su entrada a los recueros que querían sacar pescado ⁴⁵. A pesar de ello, también debía acceder a su exportación hacia el litoral, como ponen de manifiesto las licencias para sacar pan para las pesquerías y jábegas, y las genéricas para puertos y flotas ⁴⁶.

Aparte de las referencias anteriores, la contratación relativa a barcos de pesca se limita al ámbito laboral. En dos casos se trata de contratación de bergantes para el servicio de los mismos a cambio de manutención y de 380-400 mrs. por mes ⁴⁷. El otro adopta la forma de compañía, comprometiéndose el armador a comprar toda la sardina que tres marineros pescasen desde agosto a Pascua Florida, en Montegordo; y a pagar el flete de los barcos que llevasen el pescado a los puertos ⁴⁸.

45. R. CARANDE y J.M. CARRIAZO, *El Tumbo...* I, 329.

46. *Ibidem*, III, 326.

47. C. HERRERO, *El abastecimiento...* Of. V, 9, fol. 30: Diego de Moya, aperador de pesquerías, contrata a Martín de Villanueva hasta Pascua Florida (30-X-1483); of.V,10, fol. 6: Fernando Molinero, en nombre de Fernando González, armador, contrata a Alfonso de Carmona hasta Pascua Florida (3-XI-1483).

48. *Ibidem*, of. V, 8, fol. 6: Juan Alvarez de Soto, armador, contrata con Juan Gutiérrez, Juan de León y Juan Cristóbal (28-IV-1483).