



Anuario de Estudios Atlánticos
ISSN: 0570-4065
casacolon@grancanaria.com
Cabildo de Gran Canaria
España

Salvador Esteban, Emilia
En torno al comercio marítimo Lisboa-Valencia en el
siglo XVI. Consideración especial del tráfico de esclavos
Anuario de Estudios Atlánticos, vol. AEA, núm. 65, 2019, Enero-Febrero, pp. 1-20
Cabildo de Gran Canaria
España

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=274458016029>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

LUZEM
redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto



EN TORNO AL COMERCIO MARÍTIMO LISBOA-VALENCIA EN EL SIGLO XVI. CONSIDERACIÓN ESPECIAL DEL TRÁFICO DE ESCLAVOS

ABOUT THE MARITIME TRADE LISBON-VALENCIA IN THE XVI CENTURY. SPECIAL CONSIDERATION OF SLAVE TRAFFIC

Emilia Salvador Esteban*

Recibido: 2 de febrero de 2018

Aceptado: 22 de agosto de 2018

Cómo citar este artículo/Citation: Emilia Salvador Esteban (2018). En torno al comercio marítimo Lisboa-Valencia en el siglo XVI. Consideración especial del tráfico de esclavos. Anuario de Estudios Atlánticos, nº 65: 065-024. <http://anuariosatlanticos.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/10271>

Resumen: El número de mercantes que recorrieron la ruta Lisboa-Valencia durante el siglo XVI resulta muy escaso. Pero esa escasez es compensada, en parte, por la cantidad y calidad de los productos transportados. Entre ellos destacan los esclavos, que encuentran en Lisboa un gran centro emisor y en Valencia, un destacado receptor a lo largo del primer tercio de la mencionada centuria.

Palabras clave: Lisboa, Valencia, comercio marítimo, esclavos, fiscalidad, precios, mercaderes.

Abstract: The number of merchants that traveled the Lisbon-Valencia route during the XVI century is very scarce. But this shortage is compensated, party, by the quantity and quality of the products transported. Among them are the slaves, who find in Lisbon a large transmitter center, and in Valencia an outstanding receiver throughout the first third of the mentioned century.

Keywords: Lisbon, Valencia, maritime trade, slaves, taxation, prices, merchants.

UNA FUENTE EXCEPCIONAL

La serie documental, titulada en los instrumentos de descripción del Archivo del Reino de Valencia (en adelante A.R.V.) como «Peatge de Mar» (P.M.) e incluida en la sección Maestre Racional (M.R.) del citado archivo, nos permite conocer inestimables datos sobre el comercio de importación realizado durante más de dos siglos a través del puerto de Valencia. Su extensión cronológica y la riqueza de su contenido la convierten en el más importante fondo documental en su género de todo el ámbito mediterráneo. En efecto, aunque afectada por la pérdida de bastantes años y la conservación fragmentaria de otros, a través de los años que han llegado íntegros a nosotros podemos seguir a grandes rasgos la trayectoria experimentada por el comercio marítimo de importación de Valencia a lo largo de toda la época foral moderna, que en el Reino de Valencia se extiende desde 1479 (comienzo del reinado de Fernando II de Aragón, futuro rey católico) a 1707 (fecha de la abolición del régimen foral valenciano). En lo que respecta a su contenido, las anotaciones de los escribanos de los citados libros del P.M. hacen constar en una primera parte la fecha del registro de la embarcación y su tipología, el nombre de su patrón, el puerto de origen y, si las hubiere, las escalas realizadas en su travesía hacia el puerto de Valencia. Este primer bloque se cierra con la anotación del impuesto

* Universidad de Valencia, Avda. de Blasco Ibáñez, 28, 46010, Valencia. España. Teléfono: +34963864245; correo electrónico: emilia.salvador@uv.es

satisfecho por la embarcación, siempre en relación con su capacidad de carga¹, o los motivos, en su caso, de la exención del pago derivado del ataque. El resto plasma las distintas partidas, con especificación del remitente o remitentes, cantidad y naturaleza de las mercancías transportadas y nombre del destinatario o destinatarios. Cada cambio de remitente y/o destinatario implica la apertura de una nueva partida. Como clausura de cada una de ellas, se anota el montante de lo pagado al Real Patrimonio valenciano en concepto de derechos de peaje² y se remite a una «carta» o folio de otra serie, también de la sección M.R. del A.R.V., titulada «Libres de Jornades de la Taula del Peatge» (L.J.), en donde se reúnen las cantidades devengadas por el conjunto de la actividad comercial, terrestre y marítima³. Si la cantidad teórica a satisfacer tiene alguna reducción o resulta inexistente, suele especificarse el porqué. En muy pocos casos la estructura acabada de relatar se enriquece con alguna observación, relacionada habitualmente con las peripecias sobrevenidas durante la travesía, como el mal tiempo, el deterioro de la carga o un ataque pirático.

De la importancia de la serie dan fe los muchos trabajos a los que ha servido de base, empezando por dos tesis doctorales ya publicadas⁴, a las que siguieron diecinueve tesis de licenciatura y una nueva tesis doctoral, la de Roberto Blanes Andrés. Fue precisamente en esta última en donde por primera vez se utilizaron las técnicas informáticas. Relativa al segundo cuarto del siglo XVII, fue defendida en 2001 y publicada dos años más tarde⁵. La siguiente aportación al tema la constituyó el trabajo de investigación (tercer ciclo) de Vicente Blanquer Roselló, quien amplió este primer estudio sobre un solo año⁶ a un cuarto de siglo -el tercero del seiscientos- para su tesis de doctorado⁷.

Obviamente, en ninguna de las publicaciones aludidas se ha podido aprovechar al completo la desbordante información proporcionada por los libros del P.M., que, sin embargo, ha servido ya, y puede seguir sirviendo, tanto a sus propios autores como a otras personas interesadas, para realizar trabajos basados parcial o exclusivamente en esta riquísima serie del P.M. Qué duda cabe que cualquier estudio posterior sobre ella resulta enormemente facilitado en aquellos casos en los que sus datos han sido informatizados (entre 1625 y 1675); no tanto, pero también, en las tesis de licenciatura, en las que la transcripción literal de un año de la citada serie es seguida por índices de personas, lugares y productos para poder obtener de forma casi inmediata la información deseada. La dificultad de acceso a datos no digitalizados ni indexados afecta concretamente a las dos primeras tesis de doctorado (1503-1621). Con ese problema nos hemos encontrado al tratar de centrarnos en las relaciones comerciales establecidas por mar desde Lisboa a Valencia y entresacar de ellas los esclavos de aquella procedencia, remitidos a la ciudad del Turia a lo largo del siglo XVI. Literalmente nos ha obligado a la revisión, una por una, de las viejas fichas en soporte de papel e, incluso, a recurrir a la documentación original de la serie P.M. La información así obtenida se ha ampliado para este estudio con fuentes documentales nuevas, a las que se hará referencia más adelante.

CARACTERES GENERALES DEL COMERCIO MARÍTIMO LISBOA-VALENCIA

La primera nota que se debe destacar es la escasez de contactos directos que en el transcurso del quinientos se establecieron entre el puerto de Lisboa y el de Valencia. Baste indicar que en los treinta

1 Expresado en libras, sueldos y dineros, «moneda real de Valencia», se atiene a distintas tarifas, establecidas en función del tonelaje del carguero. En lo que al comercio valenciano se refiere, la mayoría de las embarcaciones, de modesto tamaño, se ven obligadas al pago de tres sueldos y cuatro dineros. Sólo las de mayor porte deben responder a imposiciones superiores.

2 Aunque el derecho de peaje es el más general y lucrativo, bajo la denominación de derechos de peaje se incluyen otros muchos, como la lezda de Tortosa, la quema o los derechos de italianos, genoveses, alemanes y saboyanos: SALVADOR ESTEBAN (1972), pp. 255-287.

3 En el A.R.V. esta serie figura con el título erróneo de «Peaje de Tierra. Libre de Jornades», cuando, como se acaba de indicar, anotaba en su interior no sólo lo recaudado a través del despliegue del comercio terrestre sino también del marítimo.

4 CASTILLO (1967); SALVADOR ESTEBAN (1972).

5 BLANES (2003).

6 Al igual que cada una de las citadas 19 tesis de licenciatura abarca una anualidad.

7 Titulada en su versión de tesis doctoral como *El Comercio naval de importación de Valencia en el tercer cuarto del siglo XVII (1651-1675)*, fue defendida en la Universidad de Valencia en 2016 y se encuentra actualmente en vías de publicación.

años de la Serie del P.M. que se conservan completos⁸, sólo veintiséis de las dieciséis mil cuatrocientos cuarenta y cuatro embarcaciones registradas a su llegada al puerto de Valencia son de procedencia lisboeta⁹. Por otra parte, esos veintiséis buques se reparten en el tiempo de forma irregular, alternándose los años de total ausencia, como sucede en catorce de los aludidos¹⁰, con aquellos otros en los que se registra una sola entrada (1503¹¹, 1507¹², 1510¹³, 1522¹⁴, 1525¹⁵, 1528¹⁶, 1582¹⁷, 1586¹⁸, 1597¹⁹ y 1600²⁰), dos (1520²¹, 1530²², 1533²³ y 1576²⁴), tres (1509²⁵) o cinco (1532²⁶). Ello arroja una media anual en los treinta años aprovechados estadísticamente que no llega a la unidad (0,87 buques/año, para mayor exactitud), cantidad verdaderamente exigua en el conjunto del comercio marítimo de importación de Valencia, cuya media anual se sitúa en quinientas cuarenta y ocho embarcaciones.

Ahora bien, más que este dato referido a la media anual, puede sorprender la trayectoria delineada por esas relaciones, establecidas por mar desde Lisboa a Valencia a lo largo de la centuria. Una trayectoria que se muestra regresiva o, por lo menos, con tendencia al estancamiento durante las dos últimas décadas del siglo, lo que no concuerda con la evolución política coetánea. Concretamente, el reconocimiento del monarca español Felipe II como Felipe I de Portugal²⁷ en las Cortes de Thomar de 1581 debía de haber tenido consecuencias positivas en el comercio entre Portugal y el resto de la península ibérica, avivando unas relaciones ya muy aletargadas en ese momento. Sin embargo, resulta evidente que no fue así. En efecto, las dos últimas décadas de la centuria sólo fueron testigos de la presencia en el puerto de Valencia de cuatro mercantes²⁸ procedentes de Lisboa. Trascendiendo el siglo XVI, los tres primeros años del siguiente no registran ni una sola entrada de buques de procedencia lisboeta en el Grao de Valencia. Sin embargo, 1604 marca un principio de revitalización de esas relaciones, aunque siempre dentro de límites bien modestos²⁹, posiblemente como efecto retardado de la unión en la persona de su rey del conjunto de los territorios de la península ibérica. Durante el reinado de Felipe IV se asiste a una continuidad moderada de esos contactos, que, sin embargo, como ha destacado Roberto Blanes³⁰, se interrumpen de forma brusca con motivo de la revolución portuguesa de 1640. Si los esperados efectos positivos de las Cortes de Thomar en el comercio Lisboa-Valencia se hicieron esperar, el comienzo del movimiento secesionista luso hizo sentir sus consecuencias negativas de manera inmediata en las relaciones de los puertos portugueses con el de Valencia.

8 Se trata de los años 1503, 1507, 1509, 1510, 1519, 1520, 1522, 1524, 1525, 1528, 1530, 1532, 1533, 1538, 1558, 1559, 1576, 1581, 1582, 1584, 1585, 1586, 1590, 1591, 1594, 1595, 1597, 1598, 1599 y 1600. Como puede observarse, su distribución a lo largo de la centuria resulta, desafortunadamente, muy desigual. Así, mientras las dos últimas décadas del siglo se encuentran bastante bien representadas, con seis y siete años completos, respectivamente, otras décadas permanecen vacías, como las de los años cuarenta y sesenta.

9 SALVADOR ESTEBAN (1972), p. 167.

10 Corresponden a 1519, 1524, 1538, 1558, 1559, 1581, 1584, 1585, 1590, 1591, 1594, 1595, 1598 y 1599.

11 A.R.V., M.R., P.M., 10.915, 4 de diciembre.

12 A.R.V., M.R., P.M., 10.917, 5 de abril.

13 A.R.V., M.R., P.M., 10.920, 24 de octubre.

14 A.R.V., M.R., P.M., 10.924, 13 de noviembre.

15 A.R.V., M.R., P.M., 10.927, 6 de febrero.

16 A.R.V., M.R., P.M., 10.930, 17 de febrero.

17 A.R.V. Sección Generalidad, 4940, 15 de marzo.

18 A.R.V., M.R., P.M., 10.998, 27 de enero.

19 A.R.V., M.R., P.M., 11.008, 31 de diciembre.

20 A.R.V., M.R., P.M., 10.946, 12 de mayo.

21 A.R.V., M.R., P.M., 10.923, 14 de febrero y 24 de mayo.

22 A.R.V., M.R., P.M., 10.931, 1 y 29 de diciembre.

23 A.R.V., M.R., P.M., 10.934, 20 de agosto y 31 de diciembre.

24 A.R.V., M.R., P.M., 10.943, 13 de febrero y 2 de julio.

25 A.R.V., M.R., P.M., 10.919, 4 de enero, 6 de septiembre y 22 de octubre.

26 A.R.V., M.R., P.M., 10.933, 8 de enero, 19 de junio, 20 de julio, 3 de agosto y 7 de septiembre.

27 También en calidad de rey de Valencia fue el primero de los monarcas de este nombre.

28 Siempre, aunque no lo hagamos constar de forma expresa, nos referimos a los cargueros localizados en aquellos años de la serie del P.M. que se conservan completos y, en consecuencia, han sido utilizados estadísticamente. En este caso son trece los años computados en los veinte últimos años del Quinientos.

29 CASTILLO (1967), pp. 82 y 83.

30 BLANES (2003), pp. 346-350.

En cualquier caso, los reducidos contactos directos, vía marítima, desde Lisboa a Valencia cobran una mayor dimensión si tenemos en cuenta otros aspectos más allá del estricto número de mercantes que hicieron la travesía Lisboa-Valencia. Entre ellos son dignos de mención la insignificancia numérica de los buques de procedencia atlántica respecto a los mediterráneos, verdaderos acaparadores del comercio marítimo de importación valenciano; pero, sobre todo, el mayor valor unitario de la cargazón de aquellos respecto a estos.

En cuanto a la primera cuestión, se hace preciso recordar que, de las casi dieciséis mil cuatrocientas cincuenta embarcaciones registradas en los treinta años objeto de atención, más del 95% del total proceden de puertos mediterráneos³¹, por lo que queda sólo el restante cuatro y pico para las de origen atlántico³². Obviamente, la llegada de productos originarios del Océano Atlántico a Valencia se realiza también de forma indirecta, a través de puertos mediterráneos mejor situados que el de Valencia en relación a las rutas oceánicas. Pero lo que interesa ahora destacar es que el comportamiento del puerto de Lisboa en relación al de Valencia, visto desde esta nueva perspectiva estrictamente atlántica, ya no resulta tan insignificante como en una primera apreciación se mostraba. Dicho de otra forma, aunque Lisboa parece que apenas representa algo en el conjunto del comercio de importación valenciano, alcanza un cierto significado dentro de las muy limitadas relaciones directas del Atlántico con la ciudad del Turia. Por otro lado, la aplastante inferioridad del número de buques que zarparon de puertos atlánticos, respecto a los que lo hicieron desde otros mediterráneos, para llegar al de Valencia, es parcialmente compensada por la cantidad y calidad de la carga de aquellos, a la que a continuación haremos referencia. En suma, el incremento de la importancia relativa del puerto de Lisboa, en función de la rareza de los contactos directos entre el Atlántico y Valencia, se ve reforzado por la concurrencia de otros factores, plenamente mensurables.

Aun sin descender a cuantificar los productos transportados por los mercantes de procedencia lisboeta, la propia tipología de estos nos está revelando su notable capacidad de arqueo. Sin ninguna pretensión de exhaustividad, y aun teniendo en cuenta la cierta confusión reinante en la nomenclatura naval del siglo XVI, en el conjunto de las embarcaciones que visitaron el puerto de Valencia se pueden distinguir dos grandes bloques: el integrado por buques cuya fisonomía responde a las modalidades constructivas del mar mediterráneo y aquel otro cuyos mercantes siguen las tradiciones atlánticas. Uno y otro difieren fundamentalmente por su tamaño, forma y sistema de propulsión. Así, mientras las unidades propias del Mediterráneo, para adaptarse a las condiciones de sus puertos y a las del espacio marítimo en el que desarrollan fundamentalmente su actividad, prefieren el tonelaje medio y pequeño, la forma alargada (con una apreciable diferencia de longitud entre la eslora y la manga) y la propulsión a remos o a velas triangulares («velas latinas»), los prototipos atlánticos superan habitualmente a los mediterráneos por su mayor capacidad de carga, presentan una menor diferencia entre eslora y manga (de ahí la denominación de «buques redondos» con la que a veces son designados) y poseen un sistema de propulsión más complejo, que utiliza velamen cuadrado o mixto, es decir, cuadrado y triangular a un tiempo. Dentro del primer bloque, a su vez, se encuadran dos subgrupos de muy distinta incidencia en el comercio mediterráneo. El más numeroso lo conforman los modelos impulsados a vela latina, mientras el segundo lo integra la denominada «gran familia de las galeras», cuyas distintas unidades utilizan principalmente los remos para desplazarse al entrar en acción, ya que constituyen el principal instrumento de la guerra naval mediterránea³³; de ahí que, sólo de forma ocasional, se utilicen para el transporte de mercancías.

En este sentido, la tipología de las embarcaciones llegadas a Valencia de las más distintas procedencias difiere sensiblemente de la de las que se limitan a recorrer la ruta Lisboa-Valencia. Respecto al comercio valenciano en general con sus casi dieciséis mil cuatrocientas cincuenta unidades registradas, las de vela latina (más de doce mil unidades) sumadas a las pertenecientes a la gran familia de las galeras (cerca de dos mil doscientas) acaparan algo más del 86,5% del total. De ahí que los prototipos característicos del Atlántico (cerca de dos mil doscientos) no lleguen a representar el 13,5%³⁴.

31 Prácticamente, todos estos puertos se sitúan en su cuenca occidental, ya que las relaciones de Valencia con el Mediterráneo oriental -«el lago turco»- resultan puramente testimoniales.

32 SALVADOR ESTEBAN (1972), p. 174.

33 Ello no fue óbice para que, fuera de los escenarios bélicos, dieran reposo a los remeros, largando alguna vela latina para su propulsión.

34 SALVADOR ESTEBAN (1972), p. 185.

¿Qué ocurre con las embarcaciones que zarpan de Lisboa rumbo a Valencia? Es cierto que la base numérica de la que disponemos para el caso concreto de Lisboa resulta, con sólo veintiséis unidades, muy endeble si la comparamos con aquella que representa el comercio marítimo de importación de Valencia en general. Pero, en cualquier caso, puede resultar indicativa. Con diecinueve embarcaciones propias del Atlántico (nueve carabelas, siete naos -incluida una de dos gavias y una «navili»-, dos galeones y un barco³⁵) y siete de tradición mediterránea (cuatro saetías y tres laúdes), la neta superioridad de las unidades mediterráneas respecto a las atlánticas en el comercio valenciano en general invierte sus términos, aunque sin tanta diferencia, en favor de los buques atlánticos (del 27 al 73%). El predominio de estos últimos, lógico, por otra parte, en un puerto atlántico como el de Lisboa, encuentra su correlato en las cantidades sufragadas al Real Patrimonio valenciano en concepto de atraque. Aunque la mayoría de los veintiséis cargueros registrados en los treinta volúmenes del P.M. que conservan anualidades completas a lo largo del siglo XVI no pagan cantidad alguna por el atraque³⁶, en aquellos casos en que lo hacen se ven obligados a satisfacer diez sueldos³⁷, cantidad considerable frente a los tres sueldos y cuatro dineros, que es la habitualmente exigida en el Grao valenciano, como se ha destacado antes.

El mayor tonelaje de las embarcaciones de procedencia atlántica, en general, y lisboeta, en particular, se ve reforzado, además, por la superior calidad de los productos transportados. Evidentemente, para obtener al menos los mismos beneficios que proporciona el comercio circunscrito al ámbito mediterráneo, se deben obtener márgenes superiores de beneficios para detraer de ellos los mayores gastos derivados de travesías más dilatadas. Cantidad y calidad de las mercancías transportadas son las principales bazas con las que cuenta la ruta mercantil que pone en relación el Atlántico con el Mediterráneo para amortizar las superiores distancias. En el caso concreto de Lisboa, a pesar de la lógica variedad de los productos comercializados, varios de ellos se repiten con notable asiduidad en las cargazonas desembarcadas en Valencia. En este sentido, se reiteran los productos procedentes del mar, como la sardina y el atún; las pieles y los cueros y, ya en cantidades menores, las telas o el algodón. Mención aparte merecen las drogas y especias, entre las que destaca la pimienta, la canela y el jengibre; las materias tintóreas, como la grana, el palo Brasil o el pastel; productos medicamentosos, como la goma arábica... Sólo en algunos casos se indica el origen de las materias transportadas, como el azúcar de Santo Tomé³⁸, los cueros de buey de la India³⁹ o de Irlanda⁴⁰, las telas de la India⁴¹ o el palo Brasil de Pernambuco⁴². Y, junto a todas ellas, compartiendo arqueo en los buques que de Lisboa llegan a Valencia, los esclavos.

LOS ESCLAVOS EN LAS FUENTES FISCALES VALENCIANAS

Si algo ha variado de forma sustancial desde el siglo XVI, en el que se centra este estudio, a la actualidad es la afortunada desaparición de los esclavos. Quizá por ello el tema de la esclavitud ha atraído de manera especial a los historiadores desde hace tiempo. Limitándonos a la bibliografía

35 Aunque en un principio asimilamos el barco, en masculino, a la barca (el tipo de embarcación que más veces atracó en el puerto de Valencia), posteriormente, al relacionar la tipología del buque con el puerto de origen y verificar su carga, llegamos a la conclusión de que el barco, a diferencia de la barca, aparece siempre ligado a puertos del litoral atlántico, transportando un volumen de mercancías apreciable y pagando por su atraque una cantidad superior a aquella que afectaba a las barcas, por lo que habría que incluirlo en el grupo de velamen cuadrado o mixto, propio del tráfico atlántico.

36 En la mayoría de los registros de buques de procedencia lisboeta no se anota cantidad alguna por este concepto y sí la causa por la que deja de satisfacerse, que no es otra que el regreso a poniente, como se expresa con la frase «Torna en ponent, no paga res», vinculando la exención del impuesto con la vuelta a su lugar de origen, el Atlántico.

37 Ver A.R.V., M.R., P.M., 10.927 (nao del patrón Martí Seol, registrada el 6 de febrero de 1525) y 10.933 (galeón del patrón Andreu Crespo, anotado el 20 de julio de 1532; galeón de Galcerá Aymerich del 3 de agosto de 1532, y nao de Joan Danda del 7 de septiembre del mismo año). Tanto en esta nota como más adelante se respeta la grafía utilizada por los escribanos del XVI -bastante variable, por cierto- para designar los nombres propios, tanto de personas como de lugares.

38 A.R.V., M.R., P.M., 10.931, 29 de diciembre de 1530.

39 A.R.V., M.R., P.M., 10.933, 7 de septiembre de 1532; 10.934, 31 de diciembre de 1533; 10.998, 27 de enero de 1586.

40 A.R.V., M.R., P.M., 10.933, 7 de septiembre de 1532; 10.934, 31 de diciembre de 1533.

41 A.R.V., M.R., P.M., 10.931, 29 de diciembre de 1530; 10.933, 3 de agosto y 7 de septiembre de 1532; 10.934, 31 de diciembre de 1533.

42 A.R.V., M.R., P.M., 10.946, 12 de mayo de 1600.

moderna, además de algún artículo y de referencias tangenciales, dos extensas publicaciones han abordado la esclavitud de la Valencia del Quinientos, sólo en sus inicios la primera, la de Vicenta Cortés⁴³, en toda su extensión la segunda, la de Vicente Graullera Sanz⁴⁴. En ambos casos las fuentes documentales que han servido de base para su elaboración revisten carácter fiscal. Mientras Vicenta Cortés exhumó los registros correspondientes a la época de los Reyes Católicos de la serie «Cuentas de Administración», que hoy figura en los Instrumentos de Descripción del A.R.V. como «Batlia General. Comptes d'Administració» (C.A.), de la Sección M.R.; Vicente Graullera hizo lo propio con la totalidad de los volúmenes conservados de la serie «Cautivos. Libros de presentaciones» (C.P.), integrados en la sección «Bailía. Libros» (B.L.) del citado archivo. Años más tarde tuve ocasión de consultar ambas series, aunque para un periodo breve (1565-1575)⁴⁵.

Ciertamente, las necesidades recaudatorias de los gobiernos de todas las épocas han generado una abundantísima documentación encaminada, no sólo a conocer los recursos de los que se podía disponer, sino también a evitar fraudes. Esto último se lograba -o, por lo menos, se pretendía conseguir- haciendo asentar unos mismos ingresos en libros diferentes para dificultar las ocultaciones o tergiversaciones, en lo que, en este caso concreto, al haber del Real Patrimonio se refiere. Esto ocurre, por ejemplo, con los libros del P.M. y sus paralelos L.J., por una parte, y con las series C.A. y C.P., por otra, para que, en caso de duda, se pudiesen cotejar entre sí. En todas ellas vamos a centrar la atención.

El número de esclavos de procedencia lisboeta en la serie P.M.

De las cuatro series documentales acabadas de aludir, es la del P.M. la única que nos puede proporcionar información fidedigna sobre el número de esclavos llegados a Valencia por mar; aunque resulte bastante defectiva, habida cuenta de las considerables pérdidas documentales sufridas por dicha serie a lo largo del tiempo. De ahí que constituya la base o, si se prefiere, el punto de partida para aproximarnos al comercio de esclavos Lisboa-Valencia. La primera información que nos suministra, y a la que vamos a supeditar el resto, es la del número de esclavos remitidos.

Considerados como una mercancía más, los esclavos llegan a Valencia desde las más diversas procedencias. Puertos mediterráneos y atlánticos se alternan en el envío de esclavos a la ciudad del Turia, generalmente de uno en uno o en reducidas cantidades, bien para servir directamente a su receptor en el desempeño de su profesión u oficio o en las tareas domésticas⁴⁶, bien para su posterior comercialización. También, aunque con mucha menor asiduidad, se registran grandes partidas, en torno a las cincuenta o cien cabezas, o incluso, aunque excepcionalmente, superando las doscientas. En estos últimos casos el destino de los esclavos es siempre su venta, por lo que suelen consignarse a mercaderes profesionales. Aunque el tema de la esclavitud no fue objeto de atención en mi tesis doctoral, pude comprobar que los envíos más numerosos procedían de Lisboa y de Orán. Elegir de los dos el puerto de Lisboa se debe fundamentalmente a la necesidad de adaptarse a la temática del *Anuario de Estudios Atlánticos* en el que el océano Atlántico se convierte en protagonista; pero también al hecho de que en los treinta años de la serie del P.M. que en su momento exhumé, Lisboa aparece como la emisora de las remesas más voluminosas de esclavos con destino a Valencia.

No hay que descartar por completo la posibilidad de que algunos de esos esclavos llegados a Valencia en embarcaciones de procedencia lisboeta hubiesen sido recogidos en alguna de las escalas realizadas antes de alcanzar su destino, Valencia en este caso. Pero, como la documentación en ningún momento indica su incorporación en puertos intermedios, se ha optado por contabilizar a todos como embarcados en Lisboa. Además, sobre todo en el caso de envíos numerosos, parece más plausible que los esclavos partan del puerto de origen y no que se incorporen en las escalas. En efecto, aunque considerados como una simple mercancía, los esclavos requieren durante la travesía de unos cuidados que no afectan a los restantes géneros transportados. Porque, no sólo hay que intentar que sobrevivan al viaje, sino que lo concluyan en condiciones aceptables, ya que de su estado en el momento de

43 CORTÉS (1964).

44 GRAULLERA (1978).

45 SALVADOR ESTEBAN (2000).

46 En nuestras fuentes esta dedicación se suele expresar con la frase «per a son servici». Así ocurre, por ejemplo, con dos esclavos negros remitidos a Cristofol Calbo el 6 de septiembre de 1509: A.R.V., M.R., P.M. 10.919.

alcanzar el puerto de destino depende en buena medida el precio al que pueden ser vendidos. Para lograrlo deben ser alojados, alimentados y atendidos, aunque sólo sea en sus más elementales necesidades. Por eso el transporte de esclavos requiere de unos preparativos especiales, tomados con toda probabilidad en los puertos de origen y no improvisados de prisa y corriendo en cualquier puerto de escala.

Relación con el tratamiento especial que requiere tan frágil mercancía tiene también la tendencia a eludir escalas y, en consecuencia, acortar el tiempo de travesía para evitar riesgos y reducir los gastos de mantenimiento de esta mercancía viviente. No puede sorprender, pues, que de los trece buques procedentes de Lisboa con cargamento de esclavos siete -entre los que, no por casualidad, se encuentran los que transportan mayor número de aquellos- hagan la travesía Lisboa-Valencia directamente. Los seis restantes, cuya mayor remesa de esclavos no supera los veinte, realizan una, dos o tres escalas. Los dos de una sola corresponden a la carabela y a la nao que, tras haber tocado tierra en Cádiz, son registradas en Valencia el 13 de noviembre de 1522 y el 31 de diciembre de 1533, respectivamente. Con dos escalas figuran dos naos: una llegada a Valencia el 6 de febrero de 1525, tras recalar en Lagos y Cartagena; otra, el 7 de septiembre de 1532, después de tocar en Cádiz y Málaga. El 14 de febrero de 1520 y el 19 de junio de 1532 se anotan en los libros del P.M. una carabela y un laúd que, tras partir de Lisboa, visitan Cádiz, Cartagena y Alicante, en el primer caso, Lagos, Rota y Denia, en el segundo, antes de llegar a Valencia.

En el listado siguiente se resume toda la información que sobre esclavos procedentes de Lisboa aparece en la serie del P.M. -base, insistimos, de este estudio-; aunque en este epígrafe, de acuerdo con su título, sólo comentemos su número. Dicha relación consta de dos partes. En la primera se trata de localizar los buques, asignando a cada uno de los trece un número en caracteres romanos, para proporcionar a continuación la fecha de su registro en Valencia (en orden inverso a como aparece en la documentación), su tipología⁴⁷, su patrón y los puertos recorridos entre el de origen (Lisboa) y el de destino (Valencia). La omisión de este último extremo significa que el mercante en cuestión no realiza escala alguna. Una vez caracterizadas las embarcaciones, se pasa a una segunda parte dedicada a plasmar todos los datos referidos a los esclavos transportados, silenciando el resto del cargamento. Cada una de las veintiséis partidas, con numeración arábiga, proporciona el nombre del remitente o remitentes precedido de la preposición «de», el número⁴⁸, sexo, color y cuantos pormenores de los esclavos se expresen, así como el nombre del receptor o receptores (a veces los mismos remitentes) tras la preposición «a»; también lo pagado en concepto de peajes o el motivo de la exención. En el primer caso se remite a la fecha y número de folio de la serie L.J., en donde también se hace constar la cantidad, una vez entregada. La relación se cierra con la signatura correspondiente a la serie del P.M., de la que procede la información.

47 Tanto es este caso como en el resto del resumen se ha optado por traducir el valenciano de la documentación, salvo en los nombres propios en los que se respeta la grafía del original, aunque sea incorrecta.

48 En negrita, para que destaque.

EMILIA SALVADOR ESTEBAN

de la Nave					Esclavos transportados	Signatura
Número	Fecha Registro Valencia	Tipología	Patrón	Puertos Recorridos	Remitente; Número; Sexo y color; Receptor; Importe pagado	
I	1507, abril, 5.	Nao	Pedro Avanes.		1. De Luis Morell, Pere Alvares y otros. 115 esclavos negros a ellos mismos. Son todos cristianos y tienen franquicia, salvo cinco que son moros y deben pagar. Pagan a 15 de julio en L.J., folio 142, 1 libra	A.R.V., M.R., P.M. 10.917
II	1509, enero, 4.	Barco	Pere Valmanya.		2. De Johan de Tolosa. 1 esclavo negro y 1 esclava negra a mestre Johancho Sabater. Franquicia. 3. De Johan Calvo. 10 esclavos negros a Jeroni de Neus. Franquicia.	A.R.V., M.R., P.M. 10.919.
III.	1509, septiembre, 6.	Laúd	Pere Valmanya.		4. De Berthomeu Marchoni 1 esclava mulata a Sesaro de Barsi. Paga a 22 de septiembre en L.J., folio 190, 4 sueldos. 5. De Ferrando Fuster y Frances Esteve 7 esclavas negras y 45 esclavos negros a ellos mismos y a Alfonso Catala. Paga algo a cuenta y tiene franquicia del resto. 6. De Galceran Randor 5 esclavos negros a Perot Randor espartero. Es natural de Valencia. Franquicia. 7. De Johan Caro 2 esclavos negros a Cristofol Calbo, los recibe Perot Celles. Son para su servicio. 8. De Frances Pinyol 1 esclavo negro al señor tesorero. Franquicia. 9. De Bernat Saldoval 1 esclavo negro a Jeroni Morel. Franquicia.	A.R.V., M.R., P.M. 10.919.
IV.	1509, octubre, 22.	Nao	Johan Amarit		10. De Franci Pinyol 45 esclavos negros y 45 esclavas negras a Johan del Vinyo. No son suyos (la tres séptimas partes son de Franci Pinyol de Tortosa, otras tres séptimas partes de Fransi Aguilo de Barcelona y una séptima parte de Galcera Rahedor, natural de Valencia, que está en Lisboa) y el tesorero tiene una provisión real que le exime del pago de dicha partida. 11. Del patrón Johan Amarit 1 esclava negra a él mismo. Paga a 23 de octubre en L.J., folio 213, 4 sueldos.	A.R.V., M.R., P.M. 10.919.
V.	1510, octubre, 24	Carabela	Pere Vashoraxo.		12. De Ferrando Fuster, Goncalo de Castro y Francisco Rodrigues 110 esclavos negros y 117 esclavas negras a ellos mismos. Son cristianos. No pagan. 13. De Miquel de la Fos 1 esclavo negro a Luis Colar notario. Franquicia.	A.R.V., M.R., P.M. 10.920.
VI.	1520, febrero, 14.	Carabela	Gordi Ferandiz.	Cádiz, Cartagena y Alicante.	14. De Johan Branda 1 esclava mulata a Miquel Johan Valenti. Franquicia.	A.R.V., M.R., P.M. 10.923.

EN TORNO AL COMERCIO MARÍTIMO LISBOA-VALENCIA EN EL SIGLO...

VII.	1520, mayo, 24	«Navilli»	Johan Alfonso.		15. De Anthon del Maestro 123 esclavos negros y 1 esclava blanca a Julio de Barzi. Paga a 14 de diciembre en L.J., folio 290, 25 libras, 14 sueldos y 3 dineros.	A.R.V., M.R., P.M. 10.923.
VIII.	1522, noviembre, 13	Carabela	Gordi Sals.	Cádiz.	16. De Alfonso Ferandiz 1 esclavo negro a Gaspar Aguillar. Franquicia. 17. De Johan Frances 1 esclavo negro a Nicolau Espindolla. Es cristiano. No paga. 18. De Johan del Vinyo 1 esclavo negro a Miquel Johan Valenti. Franquicia. 19. De Bernaldo 1 esclava blanca a Ferando de Paniscal. Franquicia.	A.R.V., M.R., P.M. 10.924.
IX	1525, febrero, 6.	Nao	Marti Seol.	Lagos y Cartagena	20. De Miquel Johan Valenti e Franses Leal 1 cautivo negro a Gaspar Aguilar y Miquel Johan Valenti. Franquicia. 21. De Frances Leal 1 esclavo a Gaspar Aguilar. Franquicia. 22. De Franses Costa 10 esclavos a Gaspar Aguillar. Franquicia.	A.R.V., M.R., P.M. 10.927.
X.	1532, junio, 19.	Laúd	Pere Martin.	Lagos, Rota y Denia	23. De Jaume Garigua y Gonçalo de Busto 20 esclavos y esclavas a Pedro Gotor y Luis Maçip. Franquicia.	A.R.V., M.R., P.M. 10.933.
XI.	1532, julio, 20.	Galeón	Andreu Crespo.		24. De Franses Leal mercader 1 esclavo a él mismo. Franquicia.	A.R.V., M.R., P.M. 10.933.
XII.	1532, septiembre, 7.	Nao	Joan Danda	Cádiz y Málaga	25. De Lorenç Garcia 1 esclava cristiana a Bernat y Juhan Forcadell. Franquicia.	A.R.V., M.R., P.M. 10.933.
XIII.	1533, diciembre, 31.	Carabela	Aries Hianyes.	Cádiz	26. De Miquel Benet y Frances Veana 3 esclavos a ellos mismos y, en su ausencia, a Baltasar Sanchis. Franquicia.	A.R.V., M.R., P.M. 10.934.

El número total de esclavos llegados en estas trece embarcaciones, únicas con cargamento de esclavos de las veintiséis originarias de Lisboa en los treinta años considerados, asciende a seiscientos setenta y cuatro. Se trata, sin duda, de una cantidad importante, pero que admite muy distintas lecturas según la base diferenciadora que se adopte, ya sean años, buques, partidas... Si consideramos los treinta años del siglo, computados a efectos estadísticos, ese total de seiscientos setenta y cuatro esclavos arroja una media que supera los veintidós anuales, cantidad ya nada desdeñable. Pero, si en lugar de los treinta años sólo tenemos en cuenta dieciséis, únicos en los que el P.M. registra buques de procedencia lisboeta, la media anual de esclavos, con poco más de cuarenta y dos, casi duplica la media anterior. Esta media cobra aún mayor significado si únicamente contabilizamos los ocho años en que mercantes procedentes de Lisboa transportan esclavos. En este caso, la media llega a superar los ochenta y cuatro anuales.

Ahora bien, estas considerables medias anuales se hallan muy lejos de reflejar la realidad, profundamente distorsionada por la irregular distribución de las remesas de esclavos. Las oscilaciones anuales del número de esclavos llegados en las veintiséis embarcaciones procedentes de Lisboa se mueven entre la total ausencia en trece de ellas y los doscientos veintiocho esclavos registrados en 1510. Profundamente irregular resulta también la trayectoria secular de este tráfico de esclavos. Baste indicar que todos se concentran entre 1507 y 1533⁴⁹, con lo que ninguno de ellos rebasa el primer tercio del siglo XVI, confirmando el fuerte declinar del comercio esclavista a lo largo del Quinientos.

De cualquier forma, estos datos vienen a avalar algo ya tan reiterado por la historiografía, como es la importancia de Lisboa en el comercio de esclavos; pero también, aunque mucho menos conocida, la de Valencia como centro receptor. En este extremo coincidimos plenamente con la opinión de Vicente Graullera, según la cual Valencia, más que lugar de paso de esclavos, debió de ser punto de destino, como se deduce de diferentes indicios⁵⁰.

El precio de los esclavos: derechos de peaje y quinto

Tomando como punto de partida los seiscientos setenta y cuatro esclavos contabilizados en la serie del P.M., las otras tres series aludidas sirven para matizar y ampliar, para enriquecer, en suma, la información proporcionada por aquella. Aparte del número, la fuente principal aporta, aunque no de forma sistemática, datos sobre su sexo, color y religión, además de los impuestos satisfechos por dicha mercancía humana, extremos todos ellos que suelen reflejarse con más profusión todavía en la fuente auxiliar titulada C.P.

Centrados en el tema de los impuestos, la actividad comercial marítima, a la que nos venimos refiriendo, aparece gravada, como ya se señaló antes, por impuestos de diversa naturaleza, aunque se suelen cobijar todos ellos bajo la denominación genérica de «derechos de peaje» o, simplemente, «peajes». El derecho de peaje propiamente dicho es el más general de todos. Se trata de un derecho de paso, de naturaleza aún muy medieval, que grava los intercambios comerciales y del que sólo se libran aquellas personas o géneros que gozan de franquicia al respecto y, así mismo, ciertos mercaderes extranjeros, quienes, en lugar de este derecho, tributan otro cuya denominación alude a su país de origen⁵¹. La llamada lezda del cabo de Tortosa solo recae sobre los buques que, una vez traspasado dicho cabo sin pagar allí impuesto alguno, lo deben satisfacer a su llegada a Valencia. Naturalmente, los mercantes procedentes de Lisboa no se ven afectados por él, como tampoco por el derecho de quema, que solo grava la corriente de tráfico entre Castilla y Valencia. A las mercancías procedentes de Lisboa solo puede afectar el derecho de peaje o, en casos concretos, aquellos otros que recaen sobre la actividad de determinados mercaderes en función de su nacionalidad. Mientras la cuantía del peaje se establece en una tabla de tarifas, a la que indefectiblemente tienen que recurrir los perceptores del peaje y de la lezda para su aplicación, los derechos que recaen sobre los naturales de distintos países se establecen en función del valor de la mercancía afectada.

49 Insistimos en que, en esta ocasión como en otras, solo podemos tener en cuenta los años exhumados, es decir, aquellos que se conservan completos.

50 GRAULLERA (1978), pp. 176-178.

51 Como el derecho de italianos, de genoveses, de alemanes o saboyanos, a los que ya nos hemos referido.

Dicho de otra manera, son impuestos «ad valorem», que gravan los productos en tres dineros por libra de su valor estimado o, lo que es lo mismo, en el 1,25%, teniendo en cuenta que la libra equivale a veinte sueldos y el sueldo a doce dineros⁵², de ahí que, a través de estos últimos impuestos «ad valorem», se pueda conocer el precio al que los esclavos son tasados.

Sin embargo, en la relación de los trece buques del epígrafe anterior se puede comprobar que por la mayoría de los esclavos introducidos en Valencia no se aporta cantidad alguna a las arcas reales en concepto de peajes, bien por estar ellos exentos de tributación o bien por estarlo sus destinatarios. El motivo más aducido por la documentación para justificar este impago es la franquicia de que goza el receptor, sobre quien recae la satisfacción del impuesto. De las veintiséis partidas enumeradas en la citada relación, en diecisiete consta que los respectivos destinatarios poseen franquicia por la totalidad de los esclavos introducidos en Valencia⁵³, en dos más que disfrutaban de exención parcial⁵⁴ y en otra que se libran por provisión regia⁵⁵. Solo en una ocasión el receptor elude el pago por declarar que los dos esclavos negros importados son para su propio servicio⁵⁶. En unos pocos casos, también, la exención parece vinculada a la condición cristiana de los esclavos recibidos. Así se muestra en la partida más voluminosa de las localizadas en la serie del P.M., es decir, la de ciento diez esclavos y ciento diecisiete esclavas, todos negros, al expresar que son cristianos y no pagan⁵⁷, y en la de un esclavo negro, del que se afirma también que es cristiano y no paga⁵⁸. Pero, sobre todo, la relación entre esclavo cristiano y exención de derechos se expresa en la primera de todas las partidas, en la que se afirma que los ciento quince esclavos registrados son cristianos y tienen franquicia, excepto cinco que son moros y deben pagar. Aunque la redacción del escribano no resulte muy afortunada, sin duda alguna liga la exención a una determinada creencia religiosa, la cristiana⁵⁹.

Ninguna de las anteriores partidas nos permite conocer ni la naturaleza ni la cuantía de los peajes al estar exentas de ellos. Pero por fortuna, aunque sólo en cuatro, se ingresa algo al Real Patrimonio valenciano⁶⁰. En cada una se hace constar la cantidad satisfecha, así como la fecha y folio del L.J. en donde también se anota. Gracias a estos últimos libros sabemos que las tres primeras partidas por las que se paga satisfacen el derecho de peaje (cuatro sueldos por cabeza en todos los casos), es decir, el teóricamente más general de cuantos gravan el comercio marítimo, pero que, como acabamos de comprobar, en lo que afecta a los esclavos importados de Lisboa se ve reducido drásticamente por la proliferación de franquicias. Solo la cuarta de las partidas no exentas responde al pago de un derecho «ad valorem», el derecho italiano. Mientras en la primera partida por los cinco moros no exentos, antes aludidos, se paga 1 libra al Real Patrimonio valenciano⁶¹, tanto en la 4⁶² como en la 11⁶³ se satisfacen por una esclava mulata y por una esclava negra, respectivamente, los mencionados cuatro sueldos. En lo que respecta a la partida 15, en el libro correspondiente del P.M. figura el nombre del remitente (Anthon del Maestro), lo remitido (ciento veintitrés esclavos negros y una esclava blanca), el nombre del receptor (Julio de Barzi), una fecha y un folio del L.J. (14 de diciembre -se entiende que de 1520- y folio 290) y una cantidad (veinticinco libras, catorce sueldos y tres dineros). Aunque su montante y el mismo nombre del destinatario nos podían hacer sospechar que el pago realizado

52 SALVADOR ESTEBAN (1972), pp. 262-286.

53 Se trata de las partidas 2, 3, 6, 8, 9, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 y 26.

54 Partidas 1 y 5.

55 Partida 10.

56 Partida 7. Parece que los valencianos que importan esclavos, no para comerciar con ellos, sino para servirles en sus propias tareas, profesionales o domésticas, quedan excluidos del pago del peaje.

57 Partida 12.

58 Partida 17.

59 Partida única de la primera de las embarcaciones.

60 Partidas 1, 4, 11 y 15.

61 A.R.V., M.R., L.J. 11.064, 15 de julio de 1507, f. 142 v.

62 A.R.V., M.R., L.J., 11.066, 22 de septiembre de 1509, f. 189 v. (en el P.M. se remite al f.190). Aunque se anota como receptor al italiano Sesaro de Barsi, también se expresa que este actúa en nombre de otro, motivo por el cual en lugar de pagar derecho italiano paga peaje.

63 A.R.V., M.R., L.J., 11.066, 23 de octubre de 1509, f. 213.

no corresponde al derecho de peaje⁶⁴, el hecho es que nada se indica en la serie del P.M. sobre la naturaleza del impuesto. Este extremo, sin embargo, aparece claramente expresado en la paralela serie del L.J., en donde la omisión del remitente es compensada con creces por la indicación expresa de que el pago realizado por Julio de Barzi responde al derecho italiano⁶⁵. Hecha la correspondiente comprobación, resulta que lo ingresado al Real Patrimonio valenciano representa exactamente los tres dineros por libra, o el 1,25%, del valor atribuido a dichos esclavos, y que este se eleva a dieciséis libras, once sueldos y nueve dineros por cabeza. En consecuencia, sólo esta partida del P.M. nos proporciona el precio estimado de los esclavos.

Para aproximarnos a estos precios de tasa se necesita, pues, acudir a otras fuentes documentales, que nos ilustren sobre el particular. Por nuestra parte hemos recurrido a dos, que se complementan entre sí y a las que ya nos hemos referido, la titulada C.P., incluida en la sección B.L. del A.R.V. y a la de C.A. de la sección M.R. del mencionado archivo. Ambas guardan relación con otro impuesto «ad valorem», el llamado «dret del quint» o derecho del quinto.

La estructura de estas dos nuevas series, al igual que ocurre con las del P.M. y L.J., responde a un esquema que se repite machaconamente, aunque en el caso de la serie C.P. no sea aplicable en la mayoría de los casos a los esclavos llegados por mar desde Lisboa, como tendremos ocasión de comprobar más adelante.

Empezando por esta última serie, cada partida se inicia con la fecha en la que el amo o amos de los cautivos, o en algún caso su procurador, los presentan en la Corte o Tribunal de Justicia de la Bailía General de Valencia⁶⁶, ante el propio baile general -máximo administrador del Real Patrimonio valenciano- o su representante -habitualmente su regente o su lugarteniente general-. La finalidad de esta presentación o manifestación es solicitar del alto oficial patrimonial el reconocimiento de la propiedad o, lo que es lo mismo, la adjudicación de dichos cautivos como de «buena guerra» para poder venderlos, enajenar o disponer de ellos a plena voluntad, como a cada señor le es lícito y permitido proceder con sus propias cosas⁶⁷. A continuación se somete a los cautivos, previo juramento, a un interrogatorio o «confesión» sobre su familia, origen, circunstancias de su captura y un largo etc. Una vez concluido el interrogatorio se procede a adjudicarlos a sus dueños, previa la satisfacción del «dret del quint» o derecho del quinto perteneciente al rey y lo debido a los oficiales de la Bailía General por los trabajos realizados. Consisten estos, básicamente, en la tasación de los cautivos, efectuada por el corredor de la Corte de la Bailía General, en el interrogatorio de los cautivos a cargo del representante del baile general y en la expedición de distintos documentos por parte del notario-escrivano de dicho tribunal, bien para que los amos puedan acreditar en el futuro la posesión de los cautivos adjudicados, bien para que en los libros mayores de la administración de la Bailía General del norte queden también asentadas las distintas partidas relativas a la adjudicación de cautivos⁶⁸. A continuación se indica el valor estimado de cada uno de los presentados, así como lo satisfecho en concepto de derecho del quinto al rey y, a veces pero no siempre, «a la judicatura», expresión que abarca todos los restantes pagos al personal de la Bailía General implicado en las adjudicaciones de cautivos⁶⁹. En lo que respecta al derecho del quinto, solo en algunas ocasiones se explicita que corresponde al «XV» o «quinze». Como se ha podido comprobar, ese «quinze» equivale a la quinceava parte del valor estimado del cautivo o el 6,6%. La relación entre el precio de lo gravado y la cantidad que se debía satisfacer (el «quinze») se repite, sin

64 Aplicando los cuatro sueldos por cabeza del derecho del peaje a los ciento veinticuatro esclavos gravados, el resultado ascendería a veinticuatro libras y dieciséis sueldos, algo inferior al anotado. Por otro lado, el apellido del receptor parece situar su origen en Italia.

65 A.R.V., M.R., L.J. 11.070, f. 290 (14 de diciembre de 1520): las ciento veinticuatro cabezas son estimadas en dos mil cincuenta y siete libras.

66 La más extensa e importante de las dos en que se divide el Reino de Valencia, se extiende desde la frontera con Cataluña por el norte hasta Jijona, inclusive, por el sur.

67 «De buena guerra» equivale a reconocer la licitud de su captura. Las expresiones siguientes son la traducción casi literal del original valenciano.

68 SALVADOR ESTEBAN (2000), p. 223.

69 Una excepción a la regla general la constituye el registro 197 de la serie C.P., en el que se omite, tanto la tasación de los cautivos, como el montante del derecho del quinto debido al rey.

embargo, en todas y cada una de las partidas que se refieren a dicho impuesto en la serie C.A., como a continuación comentamos.

La serie C.A. anota los ingresos y gastos de la Bailía General del norte. Dentro del capítulo de «rebudes» o ingresos la rúbrica titulada «Delmaments, adjutjaments e passatges de serrahins» registra el producto de lo obtenido por los conceptos expresados en el título⁷⁰, entre los que se encuentra el que ahora nos interesa, es decir, el de las adjudicaciones de cautivos⁷¹. Con mucha menor información que la suministrada por la serie paralela de C.P., se limita a transcribir los resultados crematísticos del derecho del quinto de los cautivos, haciendo constar una fecha, el nombre del pagador, su oficio a veces, la cantidad aportada por el derecho del quinto «comptat al quinze al Senyor Rey pertanyent», el número de cautivos sometidos al impuesto y su valoración por cabeza.

En teoría todas las partidas asentadas en la serie C.P. deben repetirse abreviadamente en la serie C.A., aunque en esta última mezcladas con lo percibido por otros derechos, como aparece en el título de la rúbrica que contiene la adjudicación de cautivos. Sin embargo, no siempre ocurre así. Y no solo debido a las pérdidas documentales, sino también a la desidia de los encargados de llevar dichos libros de cuentas. El hecho es que, indistintamente, podemos encontrar partidas en la serie C.P. que no figuran en la C.A. y viceversa.

La forma de proceder por nuestra parte ha consistido en tratar de localizar en estas dos series los seiscientos setenta y cuatro esclavos hallados en la del P.M., la cual, como se ha indicado antes, constituye la columna vertebral de este trabajo. Ciertamente no ha resultado una tarea fácil. La no coincidencia de fechas en el registro de una misma partida, la falta de indicios claros para poder identificarlas inequívocamente e, incluso, la no localización de algunas de ellas han impedido concluir satisfactoriamente la tarea propuesta. Respecto al primer inconveniente, deriva del hecho de que entre el registro de los esclavos llegados por mar desde Lisboa y su presentación ante el Tribunal de la Bailía General de Valencia para su adjudicación, por una parte, y la anotación del rendimiento del derecho del quinto en los libros mayores de la Bailía General del norte, por otra, pueden transcurrir apenas uno o dos días, bastantes jornadas e incluso meses. Por otro lado, en lo que respecta sobre todo a las pequeñas partidas de solo uno o dos cautivos -las más habituales además-, al no proporcionarnos datos suficientes para diferenciar unas de otras⁷², nos impiden identificar inequívocamente las partidas de la serie del P.M. con las de las otras dos series complementarias. En última instancia, algunas remesas de esclavos incluidas en la serie principal carecen de correlato en las dos series auxiliares. No en balde la no presentación de cautivos para su adjudicación debía de ser una práctica bastante habitual, sobre todo en aquellos casos en los que sus propietarios los destinaban a su propio servicio sin intención alguna de venderlos, operación esta última para la que necesitaban estar en posesión del documento acreditativo de su propiedad o, lo que es lo mismo, de su adjudicación por la Bailía General. Por otro lado, la frecuencia de este fraude queda demostrada con la puesta en marcha de sucesivas visitas de inspección para localizar a aquellos cautivos o esclavos no quintados⁷³.

Los términos «cautivos» o «esclavos», a los que acabamos de aludir, se suelen utilizar habitualmente como sinónimos. Nuestras fuentes, sin embargo, los diferencian, aunque a veces lo hagan de forma que consideramos inadecuada. En efecto, mientras en la serie del P.M. aparecen siempre bajo la denominación de esclavos⁷⁴, esta prácticamente desaparece en las otras dos series (C.P. y C.A.), sustituida por la de cautivos. ¿A qué se debe este cambio si se trata de las mismas personas? En nuestra opinión la serie C.P. y parte de la C.A. estaban diseñadas para plasmar una de las muchas competencias de la Bailía General de Valencia, como era la de adjudicar cautivos a sus aprehensores. Una vez reconocida la licitud de las capturas (cautivos

70 Sobre ellos SALVADOR ESTEBAN (1983), pp. 140 y 141.

71 Debido al hecho de que el término «adjutjaments» aparece con grafías muy diversas ha sido traducido también como «juicios» o «ajustes». Ver CORTÉS (1964).

72 Mientras en la serie del P.M. siempre se anota el nombre de los remitentes, tanto en la C.P. como en la C.A. se omite sistemáticamente, y sólo en contadas ocasiones, sobre todo en las grandes remesas de cautivos, se anota su lugar de procedencia, extremo que nunca falta en la serie principal del P.M.

73 GRAULLERA (1978), pp. 76-78.

74 La única excepción la constituye la partida veinte del P.M., en la que se registra un cautivo negro.

«de buena guerra») y pagado el correspondiente derecho real del quinto y demás gastos ocasionados por los captores, estos pasaban a disponer libremente de sus presas humanas, que de esta forma accedían a la condición de esclavos. Si se admite este planteamiento, según el cual la satisfacción del correspondiente derecho del quinto implicaba el paso de cautivo a esclavo ¿qué ocurre con aquellos que traspasan la frontera del Reino de Valencia ya como esclavos? Porque esta es, sin duda, la situación de la mercancía humana que llega a Valencia procedente de Lisboa. Sencillamente se le aplicaban las mismas obligaciones que recaen sobre los cautivos para poder permanecer lícitamente en el Reino. Por eso, a pesar de que las fórmulas que reitera la documentación solo son aplicables en sentido estricto a los cautivos que van a ser adjudicados, se utilizan también, pero impropiaemente, para los esclavos venidos de fuera, como es el caso que ahora nos ocupa.

De las veintiséis partidas del P.M. con cargamento de esclavos se han podido localizar en las dos series relativas al derecho del quinto, o al menos en una de ellas, un total de dieciséis, aunque cuatro de estas⁷⁵, al silenciar el montante del citado derecho del quinto, no sean útiles a nuestro propósito, que no es otro en este epígrafe concreto que aproximarnos al precio de tasa de los esclavos importados de Lisboa. Precisamente una de estas cuatro partidas, la 12, es la que registra el mayor número de esclavos (doscientos veintisiete en total) de procedencia lisboeta; pero también es cierto que las otras tres corresponden a la importación de un solo esclavo.

En un rápido repaso de las doce partidas útiles, la primera de todas, además del precio estimado de las testas presentadas, nos proporciona otros datos del mayor interés, como son la reducción del número de los adjudicados, como consecuencia del fallecimiento de cinco, producido entre el 5 de abril, en el que se registran ciento quince esclavos en la serie del P.M. y el 4 de mayo, cuando se presentan ciento diez testas negras (entre hombres y mujeres, chicos y grandes) ante el baile general para su adjudicación⁷⁶. Esos mismos ciento diez se mantienen el 15 de junio del mismo año, cuando se realiza el ingreso de los dos mil trescientos diez sueldos por el derecho del quinto en las arcas del Real Patrimonio⁷⁷. Por otro lado también nos permite comprobar la existencia de negociaciones entre los presentadores de los esclavos y los representantes del baile general para obtener tasaciones más bajas, sobre todo cuando se trata de grupos numerosos. En este caso, incluso, se puede percibir la especie de chantaje al que es sometido el oficial regio, quien los estima a razón de quince ducados cada uno⁷⁸, a condición de que se vendan en la ciudad de Valencia y no sean trasladados a otro lugar⁷⁹. Aparte de la demostración de una intensa demanda de esclavos por parte de los habitantes de la capital del Reino de Valencia a principios del siglo XVI, este forcejeo por la tasación revela que, si bien en el derecho del quinto no se admiten exenciones como en el de peaje, se pueden obtener rebajas.

La partida 3, referida a los diez esclavos negros registrados en Valencia a principios de 1509, plasma una estimación per cápita bastante superior, como es la de dieciocho libras⁸⁰. Parecida tasación (dieciocho ducados o dieciocho libras y dieciocho sueldos) afecta a los cincuenta y dos esclavos negros de la partida 5, llegados en septiembre del mismo año⁸¹. El único esclavo de la partida 8, llegado a bordo del mismo carguero de la partida anterior, eleva su precio de tasa a veintiuna libras⁸². Poco después, en octubre de 1509, la partida 10 de noventa esclavos es estimada en veintisiete libras por cabeza, «unos con otros»⁸³.

Tras un salto de más de una década, bien por la falta de documentación, bien por no proporcionar esta el precio de tasa de los esclavos, se llega al 14 de febrero de 1520, fecha en la que el escribano de los libros del P.M. registra la entrada de una esclava «lora» o mulata (partida 14) y antes de transcurrido un mes, el 8 de marzo, se asienta en la serie C.P. una cautiva

75 Partidas 9, 12, 13 y 18.

76 A.R.V., B.L., C.P. 196, ff. 145v-146v.

77 A.R.V., M.R., C.A. 114, f. 65v.

78 Como un ducado equivale a veintiún sueldos, el precio de tasa por cabeza se eleva a quince libras y quince sueldos.

79 A.R.V., B.L., C.P. 196, f. 146v.

80 A.R.V., B.L., C.P. 196, f. 213r. y v.

81 A.R.V., B.L., C.P. 196, f. 381r.

82 A.R.V., B.L., C.P. 196, f. 390r.

83 A.R.V., B.L., C.P. 196, ff. 412v.-413r.

blanca que, con toda probabilidad, corresponde a la esclava «lora» de la serie P.M.⁸⁴. Tanto por su naturaleza (es la única de los seiscientos setenta y cuatro esclavos localizados en la serie P.M. que se declara natural de la India), como por la tasación más alta alcanzada (treinta y tres libras) constituye un caso excepcional. El 24 de mayo del mismo año se registran ciento veinticuatro esclavos (partida 15 de la serie del P.M.). Se trata de la única partida que, como ya se subrayó antes, por pagar derecho italiano se ve obligada a proporcionar el precio estimado de los ciento veinticuatro esclavos, que asciende a dos mil cincuenta y siete libras o, lo que es lo mismo, a dieciséis libras, once sueldos y nueve dineros por cabeza. El 4 de junio se registra la misma partida, algo disminuida (de ciento veinticuatro a ciento veintiuno) por el fallecimiento de tres de esos esclavos, como se declara por varios testigos interrogados al respecto⁸⁵. Dos meses después en el correspondiente libro de C.A. se proporciona la cifra de dos mil ciento cincuenta y nueve libras y diecisiete sueldos, en la que son valoradas las ciento veintiuna cabezas, lo que eleva su precio de tasa por cabeza a diecisiete libras y diecisiete sueldos⁸⁶. Esta diferencia parece indicar que en el momento de calcular el precio no se tenían en cuenta posibles tasaciones anteriores.

La siguiente partida (la 20), que da cuenta del precio estimado de un cautivo, pertenece ya al año 1525, al 18 de febrero, y lo cifra en veintidós libras y diez sueldos⁸⁷. En la misma fecha once testas negras, correspondientes a la suma de las partidas 21 y 22 del P.M. son valoradas en la misma cuantía por cabeza⁸⁸. El siguiente precio estimado se corresponde con la partida 23 del P.M. de 19 de junio de 1532 y afecta a veinte esclavos, a cada uno de los cuales se asignan veinticuatro libras y cinco sueldos de valor⁸⁹. La lista se cierra con un esclavo negro de la partida 24, al que en la serie C.A. se le calculan sólo quince libras de valor⁹⁰.

Como puede observarse, conocemos el precio en el que son tasados cuatrocientos dieciocho esclavos de un total de seiscientos sesenta y cuatro o, quizá mejor, seiscientos sesenta y seis, ya que ocho de los registrados en las partidas una y quince del P.M. mueren antes de ser quintados, como se acaba de indicar. Sus precios estimados oscilan entre las 33 libras, en las que se valora una esclava originaria de la India, llegada a Valencia el 14 de febrero de 1520, y las quince libras que se atribuyen al esclavo negro, registrado el 20 de julio de 1532. Es posible, sin embargo, que estos precios de tasa estén por debajo de los precios de mercado, como se puede deducir del producto de alguna venta de esclavos coetánea.

Sexo, color, origen, edad, nombre y religión de los esclavos

En las veintiséis partidas localizados en la serie del P.M., tras la referencia al número de esclavos, se hace constar siempre el sexo, aunque a veces el término «esclavos», en masculino plural, nos deje con la duda de si ha sido utilizado en sentido amplio, es decir, para aludir a mujeres y hombres, o en sentido restringido de sólo varones. Si nos atenemos exclusivamente a la citada serie y deseamos los casos dudosos, a la espera de que alguna de las series complementarias los pueda asignar correctamente, el resultado es el siguiente: doscientos diez hombres y ciento setenta y seis mujeres, por lo que quedan los restantes doscientos ochenta y ocho sin atribuir a uno u otro sexo. Muy poco han podido modificar este panorama las otras series documentales. Únicamente en el caso de la partida 3, relativa a la llegada de diez esclavos, se sabe que ocho eran hombres y dos mujeres⁹¹, con lo que los hombres pasan a ser doscientos dieciocho y las mujeres ciento setenta y ocho, lo que reduce en diez el número de los sin adjudicar. De gran parte de estos se indica que son «hombres y mujeres, chicos y grandes». Aunque la muestra puede carecer de representatividad, por lo relativamente reducida de la

84 A.R.V., B.L., C.P. 198, f. 368r. y v.

85 A.R.V., B.L., C.P. 198, f. 378r. y v.

86 A.R.V., M.R., C.A. 126, f. 47v.

87 A.R.V., M.R., C.A. 132, f. 46v.

88 A.R.V., M.R., C.A. 132, f. 46v.

89 A.R.V., M.R., C.A. 138, f. 48r.

90 A.R.V., M.R., C.A. 138, f. 48r.

91 A.R.V., B.L., C.P. 196, f. 213r.

misma, no parece descabellado afirmar que en la Valencia del Quinientos la importación de esclavos fue superior a la de esclavas⁹².

En lo que se refiere al color, la inmensa mayoría son calificados de negros en la serie principal. En efecto, seiscientos treinta y cuatro de los seiscientos setenta y cuatro esclavos registrados lo son. De treinta y seis de los cuarenta restantes solo consta que son esclavos, sin concretar color⁹³. Respecto a las otras cuatro, pues todas son mujeres, de dos se afirma que son mulatas (partidas 4 y 14)⁹⁴ y de las otras dos que son blancas (partidas 15 y 19). Esta absoluta primacía de los negros se refuerza aún más por el hecho de que treinta y dos de los treinta y seis indefinidos en la serie P.M. constan en otras series también como negros⁹⁵. Ascenden, pues, a seiscientos sesenta y seis los esclavos negros frente a ocho, de los cuales cuatro son mulatas o blancas, pero se ignora el color de los 4 restantes. En resumen, solo de los cuatro esclavos que suman las dos últimas partidas desconocemos su color, ya que no se han localizado en las otras series complementarias.

Obviamente, el color de la piel guarda relación directa con la zona del continente africano del que proceden. En este sentido es la serie C.P. la que se muestra más locuaz, a pesar de que en la mayoría de los casos se limita a indicar que son negros «naturales de tierra de negros, infieles, enemigos de la santa fe católica y del Señor Rey». Esta frase, reiterada una y otra vez, sirve también a los representantes de la Bailía General para afirmar que por este motivo son declarados «cautivos de buena guerra». El problema mayor deriva del hecho de que, a pesar de que en todas y cada una de las manifestaciones o presentaciones de cautivos se repite que fueron interrogados bajo juramento, en todos los casos menos en uno se contradice inmediatamente la afirmación anterior, advirtiendo que «como eran muy bozales no juraron ni fueron interrogados». Como es sabido, el término «bozal» define a aquellos cautivos llegados recientemente de sus lugares de origen, por lo que desconocen totalmente el idioma de los lugares a donde son conducidos. Así se indica, por ejemplo, en el caso de los diez esclavos negros de la partida 3 del P.M., de los que se afirma textualmente que «com eren tant boçals nols pogueren entendre»⁹⁶. Desafortunadamente para nosotros, el eximirlos del trámite del interrogatorio o confesión nos hurta mucha información a ellos relativa. En lo que se refiere concretamente a su lugar de nacimiento se expresa únicamente en los libros C.P. y afecta sólo a seis partidas, en las que quedan incluidos un total de ciento veinticuatro esclavos o cautivos. Tomando de nuevo como referencia el listado de las partidas de la serie P.M., en la 1 se especifica que los ciento diez cautivos presentados para ser quintados son naturales de Jaloff, tierra de negros⁹⁷. De Jaloff proviene también el esclavo negro de la partida 8⁹⁸. La partida 3 es, sin duda, la que proporciona mayor información sobre la naturaleza de los cautivos quintados. Aunque ninguno de los diez pudo declarar por su condición de bozal, su presentador Jeronim Neus aporta la edad, nombre y naturaleza de cada uno de ellos, lo que constituye un caso único. Todos «de tierra de negros», seis proceden de Jaffara, dos de Cogoli, uno de Martingua y uno de Jalongua⁹⁹. El negro de la partida 9 es natural de Guica o Guixa, también de tierra de negros¹⁰⁰. Excepcional resulta la partida 14 por cuanto a ella pertenece la única esclava originaria de la India¹⁰¹. El único cautivo que, con motivo del pago del quinto del real, presta juramento y

92 Vicente Graullera, sobre una base mucho más amplia (dos mil novecientos noventa y nueve esclavos), elabora unos cuadros según los cuales el número de varones duplica prácticamente al de hembras; aunque finalmente concluye que solo una tercera parte de los esclavos eran del sexo femenino: GRAULLERA (1978), pp. 126-129.

93 Se trata de las partidas 21, 22, 23 y 24.

94 Esta última figura como blanca en otra serie (A.R.V., B.L., C.P. 198, f. 368r y v.).

95 Gaspar Aguilar abona conjuntamente el derecho del quinto por las partidas 21 (un esclavo) y 22 (diez esclavos), es decir, por once testas «negras» (A.R.V., M.R., C.A. 132, f. 46v.). Pedro Gotor hace lo propio respecto a la partida 23 de veinte cautivos «negros» y Frances Leal de la partida 24 de un cautivo «negro» (A.R.V., M.R., C.A. 138, f. 48r).

96 A.R.V., B.L., C.P. 196, f. 213r.

97 A.R.V., B.L., C.P. 196, f. 145v.

98 A.R.V., B.L., C.P. 196, f. 390r.

99 A.R.V., B.L., C.P. 196, f. 213. Se han transcrito literalmente los topónimos proporcionados por Jerónimo Neus.

100 A.R.V., B.L., C.P. 196, f. 437v.

101 A.R.V., B.L., C.P. 198, f. 368r.

declaración es un negro llamado Gregori, nacido en Lisboa (partida 18). Gracias a su «confesión» sabemos, entre otras cosas, que su madre llegó a Lisboa procedente de Guinea, embarazada del declarante, y que dio a luz en la casa del magnífico Francisco de Gorrea, caballero del conde de Marialva, en cuya casa ha permanecido hasta ahora. Por muerte de su amo pasó a poder de su viuda, la cual lo vendió a un cristiano, cuyo nombre desconoce, y que es quien lo ha traído a casa de Miquel Joan Valenti, mercader de la ciudad de Valencia, su actual amo y en cuyo nombre Jeronim Valenti lo presenta para quintar¹⁰².

No se ha podido localizar con certeza ninguno de los lugares proporcionados por los libros C.P., posiblemente por lo incorrecto de su grafía. Teniendo en cuenta que los portugueses ocuparon militarmente Safi (1508) y algo más tarde Azemmour (1513), en la costa occidental del Reino de Marrakech¹⁰³, era de esperar que alguno de los esclavos traído desde Lisboa a Valencia procediese de zonas próximas al eje Safi-Azemmour. Ahora bien, la reiteración de la frase « de tierra de negros» parece situar su origen en zonas más meridionales del continente africano. De momento, solo el topónimo Jaffara de nuestras fuentes puede identificarse con Jafarah, en la costa sureste tunecina y, por tanto, no en el Atlántico sino en el Mediterráneo.

Solo hemos encontrado en la serie C.P. la edad de los quince esclavos que suman las partidas 3, 8, 9, 13, 14 y 18 del P.M. Las edades de los diez esclavos negros de la partida 3 oscilan entre los siete años de un pequeño cautivo negro, llamado Japala, y los treinta y cinco, edad que comparten un tal Jangori y un tal Jagal, pasando por los doce, veinte, veinticinco, veintisiete y treinta, edad esta última que se atribuye a los tres restantes¹⁰⁴. A los tres esclavos negros de las partidas 8, 9 y 13 se les asignan veinticuatro, doce y trece años, respectivamente¹⁰⁵. Entre trece y catorce años se calculan a la esclava blanca de la partida 14¹⁰⁶ y 23 al negro de la partida 18¹⁰⁷. Estas quince edades, casi siempre calculadas aproximadamente, como se suele expresar con la fórmula «más o menos» tras el correspondiente numeral, arrojan una media que se sitúa entre los veintidós y los veintitrés años.

De nuevo la información que nos suministra la serie C.P. sobre los diez esclavos de la tantas veces citada partida 3 es la más rica en lo que a nombres propios de los cautivos se refiere. Son estos Jancon, Coyita, Jangori, Zinben, Paperi, Lusa, Jagal y Japala para los hombres, Jagle y Caya para las mujeres. El nombre de Jordi es el que se atribuye al cautivo negro de veinticuatro años natural de Jaloff, localizado en la partida 8¹⁰⁸. Siren y Carasco se llaman los esclavos negros de las partidas 9 y 13¹⁰⁹. La esclava blanca de trece o catorce años, natural de la India, lleva por nombre Anna, que sustituye al anterior de Pego¹¹⁰. Por fin, el cautivo negro de veintitrés años de la partida 18 lleva por nombre Gregori¹¹¹. A través de esta pequeña relación, lo único que se puede deducir es la coexistencia en este primer tercio del siglo XVI de nombres originarios de los lugares de nacimiento con los de la onomástica cristiana.

Solo dos creencias religiosas son citadas en nuestra documentación, la cristiana y la musulmana. A la primera ya nos hemos referido al tratar de los esclavos exentos del derecho del peaje, precisamente por el hecho de practicarla. La islámica se atribuye tan sólo a cinco esclavos negros «moros» de la primera de las partidas. El término más profusamente utilizado, sin embargo, es el de «infiel», que, si bien etimológicamente significa que no practica fe alguna, se aplica a los bozales, cuyas creencias se ignoran.

La falta de declaraciones de los cautivos manifestados -salvo en un caso, como antes se ha destacado- nos impide conocer otros pormenores sobre sus progenitores, estado civil, ocupaciones principales, rasgos físicos, peripecias sufridas antes de llegar a Valencia, cambios de amos y un largo etcétera. Solo la declaración de Gregori de veintitrés años, natural de Lisboa, quien jura ante Dios y los Santos Evangelios, con su mano derecha puesta sobre ellos, decir la

102 A.R.V., B.L., C.P. 196, ff. 664v.-665v.

103 BENÍTEZ (2016), pp. 81 y 82.

104 A.R.V., B.L., C.P. 196, f. 213r.

105 A.R.V., B.L., C.P. 196, ff. 390r. y 437v., y 197, f. 6r.

106 A.R.V., B.L., C.P. 198, f. 368r.

107 A.R.V., B.L., C.P. 198, f. 664v.

108 A.R.V., B.L., C.P. 196, f. 39r.

109 A.R.V., B.L., C.P. 196, f. 437v. y 197, f. 6r.

110 A.R.V., B.L., C.P. 198, f. 368r.

111 A.R.V., B.L., C.P. 198, f. 664v.

verdad, nos permite conocer su oficio, que no era otro que el de mozo de espuelas y criador de mulas y caballos¹¹², extremo este que ignoramos para el resto de los esclavos localizados.

NOTAS SOBRE LOS REMITENTES Y RECEPTORES DE LOS ESCLAVOS

Tanto lo reducido de la muestra que nos sirve de base como sus saltos cronológicos no son lo más adecuado para llegar a resultados concluyentes. No obstante, se vislumbran a través de ellas cuestiones de evidente interés.

Relacionados con el tráfico de esclavos se distinguen dos sectores humanos perfectamente diferenciados, aunque en ocasiones puedan llegar a coincidir: el que se dedica a enviar esclavos desde Lisboa y el que los recibe en Valencia. Mientras el nombre de unos y otros se registra siempre en la serie principal del P.M., los remitentes desaparecen -salvo raras excepciones- de las tres series complementarias, a las que solo parece interesar dejar constancia de lo percibido en concepto de derechos reales (llámense peaje, italiano o del quinto) y de su pagador, siempre el receptor de la mercancía. Pero, aunque defectivas en lo que a remitentes de esclavos se refiere, estas series, sobre todo la C.P., proporcionan datos no recogidos en la del P.M. que permiten conocer mejor la identidad de los destinatarios, básicamente en lo que se refiere a su profesión u oficio, de un lado, y a su naturaleza, de otro. La serie del P.M., por su parte, deja constancia, entre otras cosas, de la existencia de auténticas sociedades dedicadas al comercio de esclavos -alguna con fuerte impronta familiar- o de la aparición de ciertas personas como remitentes y destinatarios a un mismo tiempo. A cada una de estas cuestiones aludiremos, aunque muy brevemente, a continuación.

En lo que afecta a las profesiones de los implicados sólo constan tres en la serie del P.M.: espartero, tesorero y notario¹¹³, ninguna, como se puede observar, relacionada directamente con la actividad mercantil. Esta, sin embargo, se convierte en prioritaria en la información de las series M.R. y C.P. Si seguimos la secuencia cronológica de las sucesivas partidas del P.M., muchos de los receptores de esclavos, sobre todo los relacionados con remesas importantes llegadas a la ciudad del Turia para proceder a su venta, son calificados de mercaderes. Así ocurre con Luis Morell implicado en el primero de los envíos localizados -el de ciento quince esclavos¹¹⁴-, con Sesaro de Barsi¹¹⁵ o con Ferrando Fuster¹¹⁶. Precisamente este último, además de con los cicuenta y dos esclavos remitidos en la primera de las ocasiones en que es citado, aparece relacionado después con el envío más voluminoso de los localizados, el de doscientos veintisiete esclavos¹¹⁷. Jeroni Morel es citado como mercader y receptor de un negrito, traído de Portugal para su servicio¹¹⁸. Otro de los implicados en la mayor remesa de esclavos de la partida 12, Francisco Rodrigues, figura también como mercader y es citado como tal en otros voluminosos envíos de esclavos de principios del siglo XVI, en años no conservados de la serie P.M.¹¹⁹. El nombre del mercader Miquel Johan Valenti se repite en tres partidas como receptor de un solo esclavo en cada una de ellas¹²⁰. También con pequeñas partidas aparecen relacionados otros dos mercaderes: Franci Leal como remitente¹²¹ y Gaspar Aguilar como receptor¹²². Aunque no calificados de mercaderes, la dedicación de algunos se relaciona directamente con la actividad comercial, como se puede apreciar en la referencia a Pedro Alvares y Bernat Sandoval como «factores y negociadores en nombre de procuradores de Luis

112 A.R.V., B.L., C.P. 198, ff. 664v.-665v.

113 Partidas 6, 8 y 13, respectivamente.

114 Partida 1. C.A. 114, f. 65v. y C.P. 196, f. 14v. Para abreviar las citas, se prescinde de la referencia al archivo (siempre el A.R.V.) y a la sección, ya sea M.R. o C.P., para centrar la atención exclusivamente en la serie.

115 Partida 4. C.P. 196, f. 220r.

116 Partida 5. C.P. 196, f381r.

117 Partida 12.

118 Partida 9. C.P. 196, f. 437v.

119 Ver, por ejemplo, B.L. 197, f. 121v.

120 Partidas 14, 18 y 20. C.P. 198, ff. 664v.-665v.

121 Partidas 20,21 y 24. M.R. 138, f. 48r.

122 Partidas 16, 20, 21 y 22. C.A. 132, f. 46v.

Morell»¹²³. También a Frances o Franci Pinyol¹²⁴ de las partidas 8 y 10 se le califica de factor del tesorero Alfonso Sanchis y a Jeronim Valenti como factor y procurador de Miquel Joan Valenti¹²⁵.

La naturaleza de las personas implicadas en el tráfico de esclavos se especifica solo en contadas ocasiones, asociada casi siempre a mercaderes. Como es lógico, la mayor parte consta como natural de Valencia, aunque tampoco faltan los nacidos en Lisboa. Si seguimos el mismo orden cronológico anterior¹²⁶, del primero de los mercaderes citados, Luis Morell, se afirma que es mercader de Valencia. Sesaro de Barsi o Barzi es calificado en 1509 de mercader florentino residente en Valencia. Es posible que su residencia en la ciudad del Turia se prolongase hasta 1520, a juzgar por una remesa de ciento veinticuatro esclavos a él remitida el 24 de mayo de dicho año¹²⁷, remesa que ya no pudo ser recibida por él sino por sus herederos en la persona de Julio de Barzi, al haber fallecido. El activo Ferrando Fuster también figura como mercader de Valencia, al igual que Jeroni Morel¹²⁸. De Galceran Randor¹²⁹ se afirma que es natural de Valencia y que se encuentra en Lisboa. Miquel Johan Valenti se cita como mercader habitante de Valencia, aunque no se especifique su lugar de nacimiento. Los portugueses están representados por Francisco Rodrigues y Gonçalo de Castro, mercaderes de la ciudad de Lisboa. Los dos, junto al valenciano Ferrando Fuster, gestionan el mayor envío de esclavos a Valencia.

En otro orden de cosas, la formación de grandes lotes de esclavos suponía la movilización de un importante capital, tarea difícil de asumir por una persona. De ahí la formación de compañías, bien de naturaleza estrictamente ocasional para un negocio concreto, bien de carácter permanente. Es cierto que la documentación manejada no aclara estos pormenores, pero da cuenta de distintas actuaciones conjuntas de mercaderes, fundamentalmente cuando se trata de negociar con un número considerable de esclavos. También, aunque en una sola ocasión, nos revela la participación desigual de cada uno de los asociados en el negocio conjunto¹³⁰, y, así mismo, la intervención de miembros de una misma familia en alguna de estas sociedades, como se muestra en el caso de los Morell -Luis y Jeroni-, antes aludidos, o de los Randor -Galceran y Perot-. En principio puede resultar sorprendente la coincidencia de remitentes y destinatarios en alguno de los grandes envíos de esclavos, circunstancia que se suele expresar en el P.M. situando en el lugar de los destinatarios la frase «a ellos mismos». Varias son las interpretaciones que nos sugieren estos casos, teniendo en cuenta que los remitentes carecen del don de la ubicuidad. Si aparecen enviando desde Lisboa un cargamento de esclavos, es de suponer que residen en la capital lusa; pero ¿cómo al mismo tiempo consta que los reciben en Valencia? Por una parte, puede significar que la recepción en el lugar de destino la asume algún representante en su nombre; pero también que todos o alguno de los que figuran como remitentes se ha desplazado a Valencia, antes o acompañando a los esclavos en su travesía a Valencia. Este supuesto se cumple, sin lugar a dudas, en el caso de Francisco Rodrigues y otro -a quien no se identifica-, desplazados a Valencia para recibir varios lotes de esclavos y, entre ellos, el mayor hallado en nuestra documentación. A los dos se les designa como mercaderes de Portugal «y de present habitants en la ciutat de Valencia»¹³¹. Tal comportamiento pone de relieve la movilidad a que estaban sometidos algunos mercaderes.

Poco más es lo que la información contenida en las tan reiteradas veintiséis partidas de esclavos permite deducir. En cualquier caso, sólo a través de ellas ya se vislumbra la notable actividad de algunas asociaciones de mercaderes en el tráfico de esclavos, actividad que, por otra parte, no hacen sino corroborar otras partidas próximas en el tiempo, pero no incluidas en este trabajo, por no constar en los libros útiles del P.M.

123 C.P. 196, f. 145v.

124 En la serie C.P. 196, f. 390, aparece como Francisco Pineli, apellido este que parece situar su origen en territorio italiano, aunque la partida 10 del P.M. se refiere a él como Franci Pinyol de Tortosa.

125 Partida 14. C.P. 198, ff. 664v.-665v.

126 Adoptar esa misma pauta evita la reiteración de alguna nota a pie de página cuando la referencia a su origen se asocia con su oficio de mercader.

127 Partida 15.

128 Partida 9.

129 Partida 6.

130 Remitimos a la partida 10 del P.M.

131 B.L. 197, f. 132r. y v.

ABREVIATURAS:

A.R.V. = Archivo del Reino de Valencia
B.L. = Bailía. Libros
C.A. = Batlia General de Valencia. Comptes d'Administració
C.P. = Cautivos. Libros de presentaciones
L.J. = Peaje de Tierra. Libre de Jornades
M.R. = Maestre Racional
P.M. = Peaje de Mar

REFERENCIAS:

- BENÍTEZ SÁNCHEZ-BLANCO, R. (2016). «Notas sobre la vida familiar de esclavas y libertas alarbes marroquíes en Castilla (1520-1545)», en MARTÍN CASARES, A. y DELAIGUE, M.C. *Cautivas y esclavas: el tráfico humano en el Mediterráneo*. Granada: edit. Séris, pp. 81-103.
- BLANES ANDRÉS, R. (2003). *El Puerto de Valencia: Encrucijada de rutas, productos y mercaderes (1626-1650)*. Valencia: Generalitat Valenciana.
- CASTILLO PINTADO, Á. (1967). *Tráfico marítimo y comercio de importación en Valencia a comienzos del siglo XVII*. Madrid: Seminario de Historia social y económica de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Madrid.
- CORTÉS, V. (1964). *La esclavitud en Valencia durante el reinado de los Reyes Católicos (1479-1516)*. Valencia: Excmo. Ayuntamiento de Valencia.
- GRAULLERA SANZ, V. (1978). *La esclavitud en Valencia en los siglos XVI y XVII*. Valencia: Institución Alfonso el Magnánimo.
- SALVADOR ESTEBAN, E. (1972). *La economía valenciana en el siglo XVI (Comercio de importación)*. Valencia: Departamento de Historia Moderna de la Universidad de Valencia.
- SALVADOR ESTEBAN, E. (1983). «Las fuentes fiscales valencianas en la Edad Moderna: Naturaleza y aprovechamiento». En *Actas de las II Jornadas de Metodología y Didáctica de la Historia*. Cáceres: Departamento de Historia Moderna de la Universidad de Extremadura, pp. 125-145.
- SALVADOR ESTEBAN, E. (2000). «La guerra de Granada y el reino de Valencia. Esclavos granadinos manifestados en la bailía general de Valencia», en USUNÁRIZ GARAYOA, J.M^a (ed.) *Historia y Humanismo. Estudios en honor del profesor Dr. D. Valentín Vázquez de Prada*. Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra, S. A., pp. 221-234.