

LA CONTRATACIÓN DE MERCANTES EXTRANJEROS EN LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS DE ANDALUCÍA¹

MANUEL LOMAS CORTÉS

Universidad de Valencia

Fecha de recepción: septiembre 2008

Fecha de aceptación: diciembre 2008

Al comienzo del siglo XVII la Corona española se hallaba empeñada en una serie de conflictos heredados. Soldados y dinero fluían a ritmo constante hacia los escenarios bélicos del norte de Europa, pero aquella guerra no se libraba únicamente en el estricto ámbito de una campaña militar. Entendido el principio indisoluble que unía el comercio con la guerra y la riqueza con el poder, eran pocos los que en Castilla no pensarán que la capacidad mostrada por ingleses y holandeses a la hora de enfrentarse a la Corona se basaba en el auge, cada vez más acusado, que había experimentado su comercio en el concierto económico europeo. Acotado el problema se trató pues de buscar soluciones, que pasaron en muchos casos por el intento de debilitar la potencia económica de sus adversarios comerciales, entorpeciendo sus intercambios y transacciones por medio de embargos, secuestros y prohibiciones, al tiempo que se dictaban normas destinadas a proteger los propios mercados y a fomentar el desarrollo de una marina mercante autóctona, medidas muchas veces nacidas al calor de las guerras, pero que acabarían por fiscalizar los transportes navales también en tiempo de paz².

Aunque perfeccionadas a lo largo del siglo XVI al calor del monopolio indiano, este tipo de medidas no suponían una novedad en Castilla. A finales del siglo XIV, bajo el reinado de Enrique III, ya se habían dictado órdenes para que las mercancías contra-

1. Este trabajo ha sido elaborado al amparo del proyecto del Ministerio de Ciencia e Innovación «El gobierno, la guerra y sus protagonistas en los reinos mediterráneos de la Monarquía Hispánica» (HAR2008-00512).

2. ALLOZA APARICIO, J.: *Europa en el mercado español. Mercaderes, represalias y contrabando en el siglo XVII*, Valladolid, 2006, pp. 9-11.

tadas por comerciantes extranjeros fueran cargadas en buques castellanos, prevención que, con posterioridad, sería ratificada y ampliada con nuevas legislaciones³. Pero la limitación de la presencia extranjera en el comercio a través de los puertos castellanos, incluso en tiempo de guerra, se demostró poco eficaz, cuando no peligrosa para los propios intereses comerciales⁴. Como resultado de la debilidad de las políticas mercantiles y de una balanza comercial desfavorable, a inicios del Seiscientos el dominio extranjero sobre buena parte del comercio exterior español era una realidad constatable⁵.

Felipe III intentaría, como sus predecesores, cambiar esta situación de desventaja, adoptando nuevas medidas que buscaron estrangular el empuje de los comerciantes extranjeros en la exportación de mercancías desde Castilla, mediante la extensión de las reglamentaciones portuarias y el aumento de la presión fiscal sobre los productos destinados al comercio exterior. El decreto de Gauna de 1603, conocido así por su impulsor —el arbitrista Juan de Gauna—, marcaría al comienzo del reinado un renovado esfuerzo en esta dirección, estableciendo un nuevo derecho sobre el valor de las exportaciones contratadas por mercaderes foráneos —sin excepción de personas ni productos—, que se acompañó de nuevas prevenciones administrativas para aumentar el control sobre los puertos de desembarco y la entrega de fianzas. Con ello se pretendía ante todo destruir el comercio de las provincias rebeldes con Castilla, pero los resultados no serían los esperados. El tráfico comercial se resintió, y Enrique IV no tardaría en responder a la medida imponiendo nuevos aranceles y ordenando, en 1604, la suspensión del comercio con Castilla. El entendimiento con Francia sería inevitable, y así en los años posteriores, de mano de la progresiva estabilización de las relaciones exteriores españolas, se concederían diferentes exenciones que libraron a las naciones francesa o inglesa de someterse al decreto, al tiempo que se llegaba a nuevos acuerdos comerciales con la Liga hanseática aunque eso sí, sin abandonar las leyes proteccionistas. Felipe III no estaba en disposición de eliminar la competencia de los mercaderes y patrones extranjeros, ni de acabar con la fuerza económica de sus enemigos, sin que ello supusiera a un mismo tiempo la destrucción de sus propias bases comerciales⁶.

La expulsión de los moriscos vendría a reafirmar este principio dependencia, como también el control progresivo que los extranjeros ejercían sobre el mercado de fletes y seguros. La necesidad de dar embarque a decenas de miles de personas en un corto espacio de tiempo obligaría a la Corona a promover una activa política de contratación y embargo de embarcaciones que se sustentaría en gran medida sobre los mercantes de origen extranjero. La participación de éstos garantizaría en último término

3. BARÓ PAZOS, J., y SERNA VALLEJO, M.: «La regulación jurídico-pública del comercio marítimo de Castilla (siglos XV a XVIII)», *Notitia Vasconiae: Euskal Herriko Zuzenbide Historikorako aldizkaria*, San Sebastián, 2, 2003, pp. 29-97, citado por JORDÀ FERNÁNDEZ, A.: *El derecho portuario en la historia (De los orígenes a la codificación)*, Tarragona, 2008, p. 79.

4. LARRAZ, J.: *La época del mercantilismo en España. 1500-1700*, Madrid, 1963, pp. 55-56.

5. MARCOS MARTÍN, A.: *España en los siglos XVI, XVII y XVIII. Economía y sociedad*, Barcelona, 2000, p. 120.

6. ECHEVARRÍA BACIGALUPE, M.A.: «Examen de una polémica sobre los intercambios exteriores a principios del siglo XVII», *Studia Historica. Historia Moderna*, Salamanca, 1985, 3, pp. 119-142.

un número de embarcaciones adecuado para mantener el ritmo de las salidas, algo que las escuadras reales y los mercantes de origen peninsular, por sí solos, no hubieran sido capaces de lograr sino en plazos de tiempo demasiado prolongados. El flete de embarcaciones particulares acabaría por imponerse al pasaje a bordo de las escuadras, por lo que buena parte de los transportes pasarían a desarrollarse dentro de ciertos parámetros establecidos por el derecho mercantil —aunque la acción privada quedaría en parte limitada por el control que la Corona ejerció a través de los modelos de contrato—, bien por acuerdo entre los particulares moriscos y los patrones —a través de los representantes de las aljamas, pero siempre bajo la supervisión de los comisarios reales—, bien entre estos últimos y la Corona, convirtiendo así a la expulsión en un negocio al que se lanzarían mercaderes y patrones franceses, ingleses, genoveses o flamencos, a veces por imperativo de embargo, otras muchas por propia iniciativa o de acuerdo con los cónsules de las naciones y mercaderes particulares.

El destierro morisco valenciano marcaría el inicio de esta trayectoria. Sólo en el puerto de Dénia serían contratadas al pie de un centenar de embarcaciones particulares, que trasladarían al setenta y ocho por ciento de los expulsados por aquel enclave. De las ciento cuarenta y nueve salidas de las que se tiene constancia, al menos noventa y seis se efectuarían a bordo de naves francesas, y dieciséis en bajeles ingleses, sin contar otros embarques menos importantes a cargo de algunos genoveses. Por el contrario, los patrones de la Villa de Dénia realizarían sólo quince transportes, seguidos a distancia por otros patrones de Valencia, Cataluña, Mallorca y Cartagena. En el resto de puertos de embarque las estadísticas arrojarían resultados parecidos. En la expulsión de Valencia los mercantes extranjeros dominaron los traslados y capitalizaron la mayoría de las ganancias derivadas de los contratos de flete. Este principio pronto sería exportado a Castilla⁷.

La Corona adoptaría en este sentido una marcada posición intervencionista, que tendría como objetivo la protección de los derechos emanados de las garantías reales enunciadas a favor de los moriscos en los diferentes edictos de expulsión. El desarrollo de los acuerdos privados de flete, al margen del ofrecimiento público de transporte gratuito, beneficiaba en último término a la Real Hacienda, pero Felipe III se apresuraría también a declarar los contratos particulares bajo la supervisión pública y jurisdicción penal de sus representantes en el proceso de expulsión. De este modo la intervención de los oficiales reales se dejaría sentir con fuerza en el concierto del precio de los pasajes y las condiciones de los transportes, de manera progresiva y de forma cada vez más taxativa, conforme la reglamentación que regulaba los embarques se hizo más dura. Con el aumento de las medidas de control llegarían los pleitos, característicos en su tramitación por cuanto la Corona acudió a ellos como juez y parte, como árbitro pero también como procuradora de los intereses de los moriscos, aunque éstos ya no esta-

7. LOMAS CORTÉS, M.: *El puerto de Dénia y el destierro morisco*, en prensa. La participación de los mercantes extranjeros en el contexto de la expulsión valenciana puede rastrearse a través de las listas de embarque publicadas por LAPEYRE, H., *Geografía de la España morisca*, Valencia, 1986 (1ª ed. París, 1959), pp. 96-112.

ban, ni tenían modo de beneficiarse de las posibles indemnizaciones. La persecución de las irregularidades en el cumplimiento de los contratos de flete se materializaría en la entrega de diferentes comisiones especiales, que acabarían por ejecutar graves penas no tanto contra los patrones, que también, como contra sus fiadores, factor que provocaría la apertura de numerosos pleitos que, en ocasiones, llegarían a prolongarse durante años, con el consecuente perjuicio para el desarrollo de las actividades comerciales de algunos de ellos.

1. PRESENCIA EXTRANJERA EN LOS EMBARQUES ANDALUCES

El desplazamiento gradual de las escuadras reales a favor de la contratación de embarcaciones particulares durante la expulsión de Valencia rediseñó el esquema básico que la Corona había delimitado inicialmente para el destierro andaluz. Si en un principio se había considerado la posibilidad de esperar a la finalización de los embarques valencianos antes de comenzar con los andaluces –a fin de dar tiempo a la transición de las escuadras–, la extensión de los contratos de flete en Valencia propiciaría un rápido cambio de perspectiva entre los responsables del proceso. La posibilidad de que los moriscos andaluces pudieran hacerse cargo del importe de sus fletes prendió con fuerza, y no tardaría en ser plenamente asumida tras garantizarse –aunque en último caso– la asistencia a todos aquellos que no pudieran costearse el pasaje. De este modo en octubre de 1609 el Consejo de Estado recomendaría el inicio de las prevenciones encaminadas a reunir en los puertos de Sevilla, Gibraltar, Málaga y Cartagena un número apropiado de embarcaciones, y que se designara para ello a una persona plática y de autoridad⁸.

Aunque en Valencia se temió por la falta de bajeles, la Corona esperaba que aquella circunstancia no concurriera en Andalucía. El enorme volumen de embarcaciones implicadas en el comercio indiano, y los cientos de negocios y casas comerciales adscritos de alguna manera a él, debían ser suficientes para garantizar la fluidez de los embarques, ya fuera por embargo o libre concurrencia. En 1608 se había establecido la prohibición de venta al fiado de las mercancías de extranjeros a pagar en Indias, y endurecido los requisitos para que éstos fueran considerados como *naturales*, cortapisa que afectó a la formalización de contratos, la percepción del almojarifazgo y, muy posiblemente, a la disponibilidad de embarcaciones en el momento de la expulsión⁹. La Corona no cerraba la puerta a servirse de las naves sin ocupación que originalmente se empleaban en aquel tráfico y el marqués de San Germán, encargado de concretar los embarques, se mostraría desde un principio dispuesto a proceder al embargo de los numerosos navíos que había encontrado fondeados en Sevilla y Sanlúcar de

8. AGS: Estado, leg. 218, consulta del Consejo de Estado, Madrid, 18 de octubre de 1609.

9. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A.: «Los extranjeros en el tráfico con Indias: Entre el rechazo legal y la tolerancia funcional», en VILLAR GARCÍA, M.B. y PEZZI CRISTÓBAL, P. (Eds.): *Los extranjeros en la España moderna. Actas del I Coloquio Internacional*, Málaga, 2003, pp. 73-99

Barrameda. Una docena de carabelas portuguesas destinadas a apoyar los embarques en Valencia serían sus primeras víctimas¹⁰.

El acuerdo con los patrones extranjeros se hacía imprescindible. San Germán calculaba que necesitaría una capacidad de carga aproximada de al menos cinco mil toneladas por cada diez u once mil personas, contando con sus bagajes, diez días de aguada y otros veinte de bastimentos. Para ello pretendía primar la contratación de mercantes de pequeño tonelaje, no sólo por su predominio y, por tanto, mayor disponibilidad, sino porque también podían operar con márgenes de beneficio más pequeños, elemento que podía jugar a favor del concierto de fletes y la ejecución de los embargos pero que, en todo caso, era imposible de concretar con el solo apoyo de las embarcaciones castellanas de la región¹¹. San Germán presentó por ello una propuesta de embargo que debía aplicarse contra los navíos extranjeros fondeados en Sanlúcar de Barrameda, Ayamonte, Lepe, Cartaya, Huelva, San Juan, Palos, el Puerto de Santa María, Puerto Real, Cádiz, el río de Barbate, Gibraltar, Málaga, y Ceuta, pero tal extremo no llegó a aplicarse¹². En su búsqueda de implicar a diferentes instituciones territoriales y personajes principales de la región en el proceso de expulsión, la Corona había dado con el medio de procurar una gran cantidad de embarcaciones castellanas y extranjeras sin necesidad, en principio, de acudir a los embargos. Esta solución pasó por designar al presidente de la Casa de la Contratación –Francisco Duarte– como responsable último de efectuar las contrataciones, en parte porque la Casa poseía derechos inherentes sobre el control de los fletes que se asentaban en la región, en parte también porque la Corona esperaba valerse de los contactos y relaciones que ligaban a aquel oficial con las compañías comerciales de la ciudad de Sevilla y los cónsules de las naciones de extranjeros, intermediarios naturales con los patrones que fondeaban en el Guadalquivir.

En otros enclaves designados para el embarque de los moriscos se adoptaría un modelo parecido, donde a falta de contar con los medios de que disponía la Casa de la Contratación se llegó a acuerdos con mercaderes y casas comerciales de confianza que actuaron como intermediarios entre los patrones y las autoridades de la expulsión. En Málaga, después de rechazar el ofrecimiento de las autoridades municipales, Pedro de Arriola, teniente de capitán general de artillería encargado de los embarques por comisión de San Germán, llegó a un acuerdo con el mercader francés Durán Gazan para el suministro de embarcaciones, y en Granada el corregidor mosén Rubi de Bracamonte concretó los embarques por Salobreña, Motril y Almuñécar mediante el acuerdo con un mercader de nombre Restán Leotavo. Este mercader de origen extranjero, posiblemente relacionado con el mercado del azúcar granadino¹³, y emparentado con comerciantes

10. AGS: Estado, leg. 215, el marqués de San Germán a Felipe III, 6 de noviembre de 1609.

11. MARCOS MARTÍN, A.: *España en los siglos XVI, XVII y XVIII...*, p. 114.

12. AGS: Estado, leg. 2.639, f. 107, consulta del Consejo de Estado, Madrid, 17 de noviembre de 1609.

13. Sobre la participación de extranjeros en el negocio del azúcar en caña por Salobreña, Motril, Almuñécar, véase MONTOJO MONTOJO, V.: «Guerra y paz bajo Felipe III: el comercio del levante español y sus relaciones clientelares, familiares y profesionales», *Crónica Nova. Revista de Historia Moderna de la*

castellanos de Motril¹⁴, prestaría sus servicios a Bracamonte *como persona que, con trato con estranxeros, y a quien de hordinario le bienen navíos cargados de mercaderías de fuera de estos Reynos*, podía facilitar la contratación de mercantes en puntos concretos de la costa granadina donde, por la competencia de otros puertos principales como Málaga o Cartagena, el tráfico marítimo durante la expulsión era más reducido y las posibilidades de embargo complicadas. Como resultado de este acuerdo Leotavo proporcionaría al corregidor seis saetías que embarcaron a seiscientos setenta y tres personas¹⁵. Durán Gazan por su parte, suministraría a Arriola hasta once embarcaciones en las que fueron transportados dos mil doscientos noventa y un moriscos¹⁶.

En Sevilla Francisco Duarte reunió a los cónsules de las naciones de extranjeros, y les prometió la firma de contratos de flete justos a cambio de que los patrones estuvieran persuadidos de acudir a los embarques. La mayoría de estos acuerdos quedarían cerrados antes de la llegada de los moriscos, así que los patrones y los dueños de los navíos no se comprometieron a cargar a un determinado número de personas, sino un número específico de toneladas en las que entraban los propios moriscos, pero también sus equipajes y viático, y que no suponía necesariamente el arqueo total de la embarcación, ya que se tiene constancia, que en muchas de aquellas naves, se embarcaría también pasaje cristiano. El precio medio por tonelada se estableció en cincuenta reales si el destino final era un puerto de Berbería, elevado a setenta en caso de que se escogiera un puerto cristiano del sur de Francia o Italia. Esta cantidad fue además fijada tanto en los asientos suscritos en libre concurrencia como en aquellos que se derivaron de unos embargos que, pese a todo, se produjeron, aunque eso sí, con limitaciones.

El respeto a los acuerdos internacionales de paz marcó otro de los principios reguladores en la contratación de mercantes extranjeros para la expulsión andaluza. Felipe III daría instrucciones concretas al marqués de San Germán para que ninguna embarcación perteneciente a los reinos de Francia, Inglaterra y Las Islas –se entiende de Zelanda– fuera embargada por la fuerza para el embarque de los moriscos, sino que lo fuese *de su voluntad*, a fin de evitar conflictos con sus cónsules y embajadores. Este precepto sería respetado en la mayoría de las ocasiones, aunque a comienzos de febrero algunos cónsules se quejaron a la Corona de que San Germán había obligado a ciertos patrones a descargar sus naves para utilizarlas en el traslado de moriscos, embargos forzosos que excedían la comisión entregada al marqués e interferían en el tráfico comercial de la ciudad, extremo que Felipe III se había cuidado mucho de evitar. San Germán negó poco después la posibilidad de que aquellos embargos se hubieran pro-

Universidad de Granada, Granada, 2005, 31, pp. 349-378. Quiero agradecer a este último autor su ayuda en la elaboración del presente estudio.

14. Este caso parece ejemplificar el hecho de que, conforme se produjo el desplazamiento de los comerciantes castellanos, se constataría también una tendencia hacia la *españolización* de los elementos extranjeros asentados en el territorio. DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: *Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII y otros artículos*, Sevilla, 1996, p. 51.

15. AGS: Hacienda, leg. 544, auto de ejecución contra Restán Liotavo, vecino de Motril.

16. AGS: Estado, leg. 235, «En Málaga, en siete del mes de março de mil y seyscientos y onze años...»

ducido, y lo cierto es que con posterioridad no se promoverían nuevas acusaciones, por lo que debe pensarse que las contrataciones en el río de Sevilla se desarrollaron con normalidad, siempre supervisadas por la Casa de la Contratación –por tanto ajustadas a muchos de sus preceptos habituales– y sin altercados graves entre las autoridades y los patrones¹⁷. De otro modo no podría explicarse la enorme concurrencia de embarcaciones extranjeras a la llamada de los embarques.

Las naciones de franceses y flamencos capitalizaron la gran mayoría de los transportes de moriscos por el Guadalquivir. De acuerdo con los datos recogidos por el escribano Pedro de Baraona, comisionado por Francisco Duarte para tomar las escrituras de asiento con los patrones, a comienzos de febrero de un total de medio centenar de embarcaciones extranjeras fletadas para la expulsión, al menos veintiséis provenían de Francia, trece de Flandes y hasta ocho de Holanda¹⁸. A esta cifra habría que añadir al menos otros diecinueve nombres recogidos en una segunda lista elaborada el 11 de febrero donde, aunque no se señala la procedencia de las embarcaciones, los apellidos de los patrones delatan su condición de extranjeros. De acuerdo con esta misma lista, el total de patrones de origen castellano no superaría, en el mejor de los casos, los cuarenta y tres, aunque esta cifra debería revisarse a la baja si se tiene en cuenta que algunos de ellos pudieron ser patrones de origen valenciano, catalán, portugués e incluso flamenco¹⁹. Por esta razón se hace complicado establecer un porcentaje de participación definitivo y dividido por nacionalidades, aunque es posible elaborar un muestreo bastante aproximado a la realidad. De acuerdo con los datos de que disponemos se puede señalar que al menos 62% de las embarcaciones que participaron en el embarque sevillano eran de origen extranjero, cifra que sin duda podría aumentar algunas décimas si se contara con registros completos, aunque debe tenerse en cuenta la singularidad del puerto sevillano, la gran presencia de extranjeros en él y la escasez de la muestra que se presenta a la hora de valorar este porcentaje.

El predominio francés en los embarques, como en el destierro valenciano, es en todo caso evidente. Aunque menos contundente respecto al porcentaje alcanzado en puertos como Dénia, aproximadamente un 22% de los embarques sevillanos fueron efectuados por patrones de origen galo, seguidos no tan de lejos por flamencos y holandeses, cuya presencia en Andalucía sí que va a marcar una diferencia clara con respecto a Valencia, donde su participación fue muy escasa. Por el contrario llama la atención la ausencia casi total de genoveses –más presentes en Valencia– y sobre todo ingleses. La tradicional imbricación del comercio valenciano con el genovés seguramente jugó en Valencia un papel que no tuvo traslado en Andalucía²⁰, y es posible que Francisco Duarte y el marqués de San Germán no llegaran a un acuerdo con el cónsul de la nación

17. AGS: Estado, leg. 220, el marqués de San Germán a Felipe III, Sevilla, 9 de febrero de 1610.

18. AGS: Estado, leg. 220, certificado de flete de extranjeros elaborado por Pedro de Baraona por mandato del marqués de San Germán, Sevilla, 9 de febrero de 1610.

19. BN: Ms. 9.577.

20. Véase CRUSELLES, E.: *Hombres de negocios y mercaderes bajomedievales valencianos*, tesis doctoral inédita, Valencia, 1996.

inglesa, factor que tal vez se unió al posible impacto del frenazo experimentado por el pequeño comercio inglés con motivo de la tregua hispano-holandesa²¹. Esta posibilidad, unida a los acuerdos suscritos con diversos comerciantes de Málaga y Motril, hace pensar a su vez en el desarrollo de cierta política de reclutamiento de embarcaciones que pudo incidir sobre la libertad individual con la que, en principio, parecieron concurrir los mercantes, aunque por el momento, y a falta de un estudio más profundo, este extremo no puede ser sino intuido.

Los embarques por Málaga, Gibraltar y otros puertos secundarios no dejaron listas tan completas como en el caso sevillano, por lo que es imposible calcular el número de embarcaciones extranjeras que participaron en ellos. De todos modos debe pensarse que las cifras sevillanas reprodujeron una realidad extendida más allá del Guadalquivir, que se rastrea en embarques como los producidos en Salobreña, Motril y Almuñécar, de los que dio noticia, al menos parcialmente, Restán Leotavo. La dependencia respecto a las potencias mercantiles extranjeras fue, en todo caso, un hecho incuestionable. El arqueo de las cincuenta y cinco embarcaciones de las que se tiene datos de origen concretos sumó más de ocho mil toneladas de capacidad, aunque la cifra real debió superar sin problemas las diez mil, esto es, lo suficiente para embarcar al pie de veinte mil personas con sus bagajes de acuerdo con los cálculos de San Germán. La capacidad media por embarcación se situó entre las ciento cuarenta y las ciento cincuenta toneladas, aunque en realidad la mayoría de aquellos mercantes se ubicó por debajo de ella, siendo naves ante todo pequeñas, como saetías, carabelas, pinazas, barcones, destroncados y gabarras. Las embarcaciones de gran tonelaje tuvieron por el contrario una presencia discreta, seguramente por la tipología de los asientos de flete ordenados por la Corona, menos rentables en su caso y ante todo, atados a unas, relativamente, férreas condiciones de cobro con riesgo alto de incumplimiento.

Relación de embarcaciones extranjeras fletadas en Sevilla para la expulsión de los moriscos hasta el 9 de febrero de 1610

Patrón	Nave	Nación	Destino	Tonelaje	Rs/ Tm
Hans Arrias	El Unicornio	flamenco	Tánger/Ceuta	220	50
Cornieles Riçer	–	flamenco	Tánger/Ceuta	140	50
Rodrigo Cornieles	San Pedro	flamenco	Tánger/Ceuta	230	50
Juan Nicolás	La Tórtola	flamenco	Tánger/Ceuta	300	50
Jaques Enríquez	El León Azul	flamenco	Tánger/Ceuta	280	50
Flores Erenes	La Fortuna	flamenco	Tánger/Ceuta	200	50
Ramón Rodríguez	La Fortuna	flamenco	Tánger/Ceuta	80	50
Alexandro Jaques	El Cordero	flamenco	Tánger/Ceuta	120	50
Pedro de Francia	La Rochela	holandés	Tánger/Ceuta	225	50

21. Véase MARTÍNEZ RUIZ, J. I., y GAUCI, P.: *Mercaderes ingleses en Alicante en el siglo XVII. Estudio y edición de la correspondencia comercial de Richard Hounsell & Co.*, Alicante, 2008.

Patrón	Nave	Nación	Destino	Tonelaje	Rs/ Tm
Cornelio Juan	La Lechera	flamenco	Tánger/Ceuta	150	50
Nicolás Alberto	El Galgo	holandés	Tánger/Ceuta	210	50
Giralgo Nicolás	La Santiago	flamenco	Tánger/Ceuta	100	50
Alberto Basar	La Esperanza	flamenco	Tánger/Ceuta	300	50
Alberto Lamberti	La Fortuna	flamenco	Tánger/Ceuta	60	50
Frederique Piter	La Fortuna	holandés	Tánger/Ceuta	150	50
Lorenzo Nicolás	San Jorge	holandés	Tánger/Ceuta	500	50
Enrique Yansen	El Solfin	holandés	Tánger/Ceuta	60	50
Jacques Martin	El Sol	francés	Tánger/Ceuta	280	50
Pedro Chaperol	La Brava	francés	Tánger/Ceuta	120	50
Anib Melón	La Roja	francés	Tánger/Ceuta	60	50
Arnal Mapez	La Pequeña Ana	francés	Tánger/Ceuta	70	50
Jill Puero	El Juan	francés	Tánger/Ceuta	70	50
Nicolás Flaman	La Fortuna	francés	Tánger/Ceuta	135	50
Jorge de Tiera	La Buena Ventura	francés	Tánger/Ceuta	45	50
Juan Damián	La Luisa	francés	Tánger/Ceuta	75	50
Juan Gotreo	La Santiago	francés	Tánger/Ceuta	70	50
Pedro Ble	El Salvaje	francés	Tánger/Ceuta	75	50
Beltrán de la Cavaña	N.S. de Gracia	francés	Tánger/Ceuta	50	50
David de Alarte	La Esperanza	francés	Tánger/Ceuta	120	50
Juan Bujer	San Juan	francés	Tánger/Ceuta	120	50
Abraham Gola	La Florestana	francés	Tánger/Ceuta	120	50
Jaco Lamí	La Amistad	francés	Tánger/Ceuta	120	50
Juan Hahugui	La Natividad	francés	Tánger/Ceuta	120	50
Juan Orato	La Santísima	francés	Tánger/Ceuta	40	50
Juan Porsin	El Enrique	francés	Tánger/Ceuta	120	50
Esteban de Mungre	La Plasencia	francés	Tánger/Ceuta	40	50
Esteban de Belanque	La Estebanota	francés	Tánger/Ceuta	40	50
Jaques de Laporta	La María	francés	Tánger/Ceuta	120	50
Juan Nicolás	La Tórtola	holandés	Marsella	300	70
Juan Morro	Santa Margarita	francés	Marsella	60	70
“	Santa Bárbara	“	Marsella	60	70
Juan Fernández	Sant Vicent	valencia- no	Marsella	30	66
Juan Anás	San Nicolás	–	Génova	10	60
Juan Doble	La Santiago	francés	Tánger/Ceuta	45	27
Justo Bernardo	Santiago el Mayor	Lübeck	Marsella	500	70
Enrique Yansen	El Delfin	holandés	Marsella	70	70

Patrón	Nave	Nación	Destino	Tonelaje	Rs/ Tm
Juan Cabonero	San Juan Bautista	–	Marsella	80	70
Espíritu Miguel	Santa María	francés	Marsella	80	70
Yberto Baquer	La Esperanza	holandés	Marsella	300	70
Pedro Juan	San Pedro	flamenco	Marsella	300	70

2. LOS CONTRATOS DE FLETE

El desarrollo de las contrataciones en los puertos andaluces tuvo dos etapas diferenciadas, marcadas por la imposición progresiva de un mayor control público sobre los transportes. La Corona no había quedado satisfecha con el resultado, en materia arancelaria, de los embarques valencianos –donde los moriscos no habían encontrado casi limitaciones legales para la saca de metales preciosos y joyas–, por lo que había decidido que en Castilla el proceso de embarques estuviese supeditado a las leyes, prohibiciones y reglamentos en vigor, aceptando el riesgo que suponía la negativa a conformar un marco jurídico especial que diera mayores garantías al proceso, pero conociendo también las enormes posibilidades de ganancia que con ello se abrían. De este modo se encargaron peritajes, se revisaron las normas que habían regulado tales aspectos en la expulsión de los judíos en 1492 y, por fin, se decidió que los moriscos pudieran llevar consigo sus bienes muebles siempre y cuando fuera en mercancías lícitas, en aplicación de la prohibición de saca de metales preciosos y la normativa que disponía la exportación de joyas por medio de despachos especiales emitidos por la aduana de Sevilla, pagando por ellas los derechos de almojarifazgo habituales²². Con aquella medida se esperaba dar un impulso formidable a la exportación castellana de textiles estimulando a un tiempo la producción industrial y evitando la salida de metal precioso, pero en último término también significó la adopción de medidas de control aduanero sobre los moriscos, que tuvieron su traslado sobre unos contratos de flete que, ni mucho menos, establecían sólo el número de personas que iban a embarcarse en cada navío.

Para facilitar que los moriscos contaran con el efectivo necesario para pagar el importe de los fletes a su llegada a puerto, y estimular de paso la compraventa de mercancías lícitas en estos enclaves –por medio de tasadores especiales–, la Corona permitió la posesión de moneda y joyas hasta el momento justo de la salida de los navíos²³. Esta disposición conllevaba el peligro de que los moriscos pudieran encontrar la complicidad de los patrones a la hora de encubrir el transporte clandestino de mercancías prohibidas, e incluso que se produjeran embarques furtivos, pero el riesgo fue aceptado pese a las advertencias del duque de Medina Sidonia, que veía en aquella concurrencia de embarcaciones extranjeras un peligro potencial para el respeto de las

22. AGS: Estado, leg. 220, Domingo de Zabala a Felipe III, Sevilla, 29 de enero de 1610.

23. AGS: Estado, leg. 218, consulta del Consejo de Estado, Madrid, octubre de 1609.

citadas prohibiciones²⁴. Pocos días después este temor se vería fundado cuando un grupo de moriscos logró burlar a la guarda de aduana y embarcarse clandestinamente en la playa de Sanlúcar de Barrameda, en el navío de Francisco Blanchart, francés *errante* de Saint-Malo. Algunos mercaderes franceses de Sanlúcar serían llamados a declarar, y se estableció su conexión con el patrón huido, pero finalmente quedaron libres de sospecha²⁵. Aquel había sido un hecho aislado, y se esperaba que las medidas de control evitaran la proliferación de otros episodios similares.

En líneas generales las disposiciones de control vinieron a ser un traslado de la normativa que regulaba los fletes ordinarios de mercancías. En Sevilla los patrones tuvieron que esperar a completar sus cargas antes de que se les librasen los depósitos de flete hechos por los moriscos, y para asegurar el respeto a las prohibiciones vigentes se ordenó la inspección de las embarcaciones en los instantes previos a su partida. Para ello se nombraron comisarios *despachadores*, que tenían la orden de comparar la carga de cada navío –ya fueran personas o mercancías– con los certificados de registro efectuados por las justicias de cada población antes de la salida de los moriscos²⁶. Don Juan de Velasco, uno de los encargados de realizar estas visitas en el río de Sevilla, registraría el procedimiento seguido en ellas. Una vez completado el cargamento y ante escribano público, Velasco convocaba al patrón de la embarcación a cubierta y, en su presencia, ordenaba la *visita, cala y cata* de los moriscos, sus ropas y pertenencias. Para ello hacía desfilar por cubierta a cada una de las familias alistadas y embarcadas, a las que registraba anotando todas las pertenencias que hallaba, y si estaban o no libres de contrabando, antes de pasar a la siguiente familia. La mayoría de estos moriscos, salvo excepciones contadas, tuvieron poco que declarar, sobre todo fardos de ropa, arcas pequeñas y algunos costales y talegos de bizcocho y otros productos, que eran detenidamente abiertos y revisados en busca de contrabando. Acabado el registro de la nave, Velasco alzaba acta y se la notificaba al maestro, ordenándose que *so pena de la vida* no dejase embarcar a partir de ese momento ninguna persona ni género de mercancías fuera de las contenidas en el dicho registro, prevención por lo demás habitual en el derecho mercantil.

La confiscación de mercancías prohibidas fue escasa a bordo de los navíos extranjeros. Diecinueve de los veintitrés registros hallados en el caso sevillano pertenecían a embarcaciones foráneas, en cuyo interior no se halló casi rastro de contrabando. En la nave del holandés Juan Nicolás se localizaron sólo quinientos reales en poder de un tal Bernardino de Lorca, trescientos más de los permitidos por el marqués de San Germán para el viático de los moriscos una vez pagados los fletes. A bordo del navío flamenco de Cornelio Juan, un Clemente de Mendoza escondió algunas onzas de cobre por las que se le hizo pagar los derechos correspondientes, pero en el resto de registros, esto

24. AGS: Estado, leg. 213, el duque de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar de Barrameda, 21 de diciembre de 1609.

25. AGS: Estado, leg. 228-2, don Juan de Liébana, Sanlúcar de Barrameda, 27 de diciembre de 1609.

26. AGS: Estado, leg. 215, el marqués de San Germán a Felipe III, Sevilla, 24 de noviembre de 1609.

es, en los efectuados en los navíos portugueses de Gonzalo Rodríguez y Francisco Domínguez, los flamencos de Abraham Gil, el también llamado Juan Nicolás, Rodrigo Cornielles y Alberto Lamberti, los holandeses de Frederique Piter, Nicolás Alberto, Yberto Baquer, Lorenzo Nicolás y Enrique Yansen, y franceses de Jacques Martín, Juan Bujer, Espíritu Miguel, Arnal Mapez y Juan Damián, no se hallaron sino comestibles, productos textiles y cantidades de dinero que, divididas por el número de integrantes de cada familia, no superaban el límite de los doscientos reales fijados por San Germán²⁷.

En otros enclaves, como Almuñécar, el procedimiento cambió. Allí los registros se efectuaron en la playa inmediatamente antes de los embarques. Se levantaron tiendas, se dividió a los moriscos entre hombres y mujeres y, ante testigos, aquí sí, se obtuvieron mejores resultados en la confiscación de metales preciosos y joyas²⁸. Este elemento abre la puerta a la posibilidad de que los moriscos sevillanos, y también de otros lugares, llegaran a acuerdos con los patrones para la ocultación de mercancías prohibidas antes de la inspección de los *despachadores*, tal y como había predicho el duque de Medina Sidonia. En Murcia el almirante Fajardo encontraría hasta ciento veinte mil reales, y otros doscientos mil en letras de cambio, escondidos en el timón de un barco que debía partir para Génova durante el embarque de los moriscos de aquel Reino, por lo que no deja de ser muy posible que este tipo de ocultaciones se desarrollasen también en los puertos andaluces²⁹. En estos casos el castigo a los dueños de las embarcaciones y sus fiadores sería notable, en virtud del incumplimiento de la declaración jurada por la que ordinariamente los patrones manifestaban no transportar –bajo fuertes penas– otra carga que la afirmada en el momento de la inspección.

Pero si bien durante las primeras semanas los fletes se desarrollarían de acuerdo con un modelo de contrato ordinario, esto es, el asentado entre el dueño o maestre de una nave que se comprometía a llevar una mercancía de una parte a otra a cambio de un precio de alquiler y transporte concertado con un cargador, de acuerdo con el derecho civil y penal vigente en cada puerto, a partir de mediados de febrero la normativa se endureció considerablemente³⁰. Debido a la real orden de que todos los niños menores de siete años cuyos padres decidieran embarcarse a Berbería fueran retenidos en los muelles –a fin de garantizar que no se condenaran almas cristianas inocentes–, y la consecuente generalización de los fletes a puertos cristianos de Francia e Italia –en contraposición con el destino Ceuta-Tánger, mayoritariamente seguido hasta ese momento–, se impuso la necesidad de ejercer un control mucho más efectivo sobre los lugares de desembarco, voluntad que en último término se plasmó en la aparición un nuevo modelo de contrato³¹. Separado por partes sus cláusulas no eran desconocidas

27. BN: Ms. 9.577, ff. 22-82.

28. AGS: Estado, leg. 232, Pedro de Arriola a Felipe III, Málaga, 1 de agosto de 1611.

29. AGS: Estado, leg. 220, Luis Fajardo a Felipe III, Murcia, 5 de febrero de 1610.

30. HINOJOSA MONTALVO, J.: *De Valencia a Flandes. La nave della frutta*, Valencia, 2007, p. 157.

31. AGS: Estado, leg. 220, San Germán a Felipe III, Sevilla, 16 de febrero de 1610.

por el derecho mercantil, pero la suma de ellas lo convertía en un concierto especialmente gravoso, y potencialmente peligroso, para patrones y fiadores.

Aunque la mayoría de los contratos de flete efectuados durante la expulsión de los moriscos están todavía ocultos entre las actas judiciales y protocolos notariales de muchos archivos, la revisión de algunos de ellos por comisión del Consejo de Estado en 1615 dio lugar a la organización de ciertos legajos específicos en donde es posible revisar el modelo de asiento fijado en febrero de 1610. Sin duda la fuente más rica para este estudio es el legajo 265 de la sección Estado del Archivo General de Simancas, pero aquí hemos optado por utilizar una fuente menos conocida, el expediente 544 del Consejo de Hacienda –ubicado en este mismo archivo– y, en particular, el contrato firmado en Cádiz a finales de junio de 1611 por Bartolomé Bocarán, patrón francés de una saetía de nombre Santa Bárbara³².

El documento se iniciaba con la fórmula de obligación habitual, por la cual Bocarán se comprometía a dar pasaje hasta el puerto de Livorno a veintiocho casas de moriscos de Villanueva, Zalamea, Benquerencia y La Nava, en total ciento treinta personas que pagaron un flete acordado de cuatro mil reales, que fue entregado al patrón por una comisión de representantes de las aljamas, ante escribano público y en presencia del veedor Pedro Esteve Alvarado, comisario encargado de los embarques en Cádiz que actuó como intermediario necesario entre las partes. El precio del transporte se fijó de acuerdo con el tipo de embarcación, la distancia entre los puertos y la naturaleza de la mercancía por unidad de capacidad, aunque en este caso se desconoce la tarifa específica que pudo aplicarse sobre el pasaje. En los contratos de flete era habitual la posibilidad de que el cargador se embarcara con sus mercancías, pasaje que solía ser enunciado en el contrato, pero al que no se le asignaba un coste económico concreto, dado que el armador contrataba su nave por tonelaje y los aseguradores no solían cubrir a las personas embarcadas, sino a sus mercancías³³. El transporte de personas libres –caso aparte era el de los esclavos– no estaba sujeto a aranceles, y lo habitual era que una nave estuviera ocupada por un volumen de mercancías superior al del pasaje, por

32. Este contrato se realizaría en el transcurso de una comisión especial encargada a Francisco de Irrazábal en 1611, según la cual debía encontrar y expulsar a los moriscos que pudieran haber quedado ocultos en el Reino de Granada después de acabar los embarques oficiales. LAPEYRE, H.: *Geografía...*, pp. 219-223. La inclusión del citado legajo 544 en el presente estudio ha sido posible gracias a Rafael Benítez Sánchez-Blanco –quien me facilitó una reproducción del mismo– y a Isabel Aguirre Landa, quien hace algunos años puso en conocimiento del primero la existencia de tal útil documento.

33. Incluso en el caso de que las naves fueran asaltadas por corsarios los consulados de mercaderes, como garantes del cumplimiento de los contratos, tenían la facultad de utilizar un fondo específico para el envío de solicitadores, que salía de un derecho y tasa sobre las mercancías cargadas. Pero también en este caso se aseguraban sólo la posible recuperación de las mercancías, no de las personas embarcadas. *Ordenanzas del Consulado de Burgos*, Valladolid, 1988, cap. XXI. El pasaje normalmente no era asegurado, aunque podía serlo excepcionalmente, en función, por ejemplo, de su llegada a destino. FELLONI, G.: «Organización portuaria, navegación y tráfico en Génova: un sondeo entre las fuentes de la Edad Moderna», en RIBOT GARCÍA, L.A. y ROSA, L. de: *Naves, puertos e itinerarios marítimos en la Edad Moderna*, Madrid, 2003, pp. 237-268.

lo que el embarque de los moriscos generó por sí mismo un modelo de flete bastante atípico a efectos de aseguración. Esta misma característica se deduce de los plazos de salida de las embarcaciones, normalmente supeditados a las condiciones del mar y, por tanto, abiertos a posibles retrasos, pero que en el caso del flete de Bocarán, y seguramente en otros muchos, se marcó específicamente en un máximo de tres días desde la firma del contrato, eso sí, *tiempo tiniendo y tiempo no perdiendo*, elemento que puede apuntar al interés por evacuar cuanto antes a los moriscos de los puertos por el peligro que entrañaban en caso de rebelarse, y también por la posibilidad de que, debido a un embarque excesivamente lento, se acumularan demasiadas personas en los muelles.

El juramento del patrón por el cual se comprometía a alquilar una embarcación bien aparejada y marinada para el transporte requerido sería otro de los elementos constitutivos de la tradición jurídico-marítima ampliados por imperativo del modelo de embarque adoptado en la expulsión. Normalmente los contratos solían asegurar el avituallamiento de la nave de forma que se garantizara las buenas condiciones de la marinería y el piloto, elemento que, unido a otros enunciados, buscaba asegurar la buena disposición y conservación de las mercancías durante su traslado³⁴. En la expulsión de los moriscos en cambio, lo que vino a asegurarse en este apartado fue también la comodidad de los moriscos en la nave, esto es, que no estuviesen hacinados, añadiéndose una cláusula por la que el patrón se obligaba a dar a sus pasajeros todo el agua, sal y leña que hubieren menester durante la travesía, comprometiéndose al mismo tiempo a no maltratar al pasaje con nuevos gravámenes u órdenes.

La imposición de un puerto de destino inamovible antes de la salida de las embarcaciones también era un elemento frecuente y repetido en los fletamentos. La navegación por *deshechura*, esto es, aquella que no realizaba escalas hasta llegar al puerto de desembarco, solía introducirse en los contratos cuando la transacción entre el fletador y el armador estaba bien definida, cuando existía un plan bien fijado y anterior a la partida de la nave –algo que entre mercaderes y patronos no era tan habitual–, normalmente cuando se tratara de un cargamento concreto y especialmente requerido, como era el caso de los moriscos³⁵. En estos casos los armadores podían ajustar mejor los tiempos del viaje y los gastos que podían derivarse de ellos, algo especialmente útil si se tenía que dar aguada y leña a los moriscos, facilitar que un mismo mercante pudiera realizar más de un embarque si el destino era cercano –como en el caso de los presidios de Ceuta y Tánger– y sobre todo si, como en el caso de Felipe III, se pretendía fiscalizar que los niños supuestamente embarcados a puertos cristianos no eran llevados a Berbería, extremo que desde febrero de 1610 se había convertido en la verdadera punta de lanza de la acción de la Corona sobre el control de los fletes.

El hecho de que la Corona pudiera intervenir en el destino de una carga contratada por acuerdo entre el patrón de una embarcación y quienes la pagaban y eran en sí mismos el objeto a transportar, esto es, los moriscos, no era algo tan usual, pero tenía su

34. HINOJOSA MONTALVO, J.: *De Valencia a Flandes...*, pp. 158-161.

35. FELLONI, G.: «Organización portuaria», pp. 259-260.

base jurídica. Desde el momento en el que fue enunciada la prohibición de llevar niños moriscos a Berbería, éstos se convirtieron jurídicamente en un elemento susceptible de contrabando, sobre todo si se consideraba que hasta ese preciso instante una mayoría abrumadora de los moriscos se había embarcado para Berbería. En este sentido cabe señalar que al menos en dos embarcaciones extranjeras contratadas en el río de Sevilla e inspeccionadas por don Juan de Velasco, no fueron efectivamente halladas mercancías prohibidas, pero sí *contrabando* de niños, a saber, en La Pequeña Ana de Arnal Mapez y La Luisa, de Juan Damián, en ambos casos mercantes franceses contratados para Berbería después de la entrada en vigor de la prohibición³⁶.

En el Reino de Valencia, para asegurar no tanto el desembarco como la integridad de los moriscos frente a la rapacidad de marineros y pilotos, la Corona había establecido un sistema por el cual el importe de los fletes quedaba depositado en los puertos de embarque hasta que los patrones volvieran con una certificación del buen trato recibido en la travesía y desembarco, firmada por los representantes de los moriscos transportados³⁷. En Castilla por el contrario se permitió la percepción del importe de los fletes en el momento de la carga para hacerlos más atractivos, pero se obligó a la vez a la contratación de un seguro por el cual uno o varios fiadores se hacían responsables del cumplimiento de las penas contenidas en los bandos en caso de que los moriscos fueran desembarcados ilegalmente en Berbería y los patrones se dieran luego a la fuga. Para establecer con claridad si estos hechos se habían producido se mandó que, junto a la conocida certificación de buen trato recibida de los moriscos, los patrones recabaran también una cédula de las autoridades portuarias del lugar de desembarco autentificando que éste se hubiera producido en su jurisdicción, y que los moriscos habían tenido tiempo suficiente para descender de la nave con comodidad y todas sus pertenencias³⁸. El patrón estaba obligado a volver al puerto de origen y presentar estos papeles en un plazo máximo de cinco meses, expirado el cual las autoridades podrían ejecutar en sus fiadores las penas contenidas en la normativa. En realidad este tipo de plazos de presentación, y la entrega de testimonios sobre la travesía y desembarco de las mercancías, era una práctica común en este tipo de transacciones a efectos jurídicos e incluso sanitarios, pero no tanto que se aplicasen en un modelo de contrato que no pretendía tanto salvaguardar la carga como evitar que su destino fuera un puerto en concreto, por imperativo político, ordenado desde Madrid. En este caso el perfil del contrato adquiría un sentido proteccionista y excluyente, que tampoco era nuevo en Castilla.

36. BN: Ms. 9.577, ff. 70-80.

37. Las carabelas contratadas por Cristóbal de Moura en Lisboa para la expulsión de Valencia siguieron este sistema. A partir de 1610 sería habitual la entrega de cartas de poder para el cobro de estos importes en los puertos valencianos por ausencia de los patrones. ARV, JV, Manaments i empars, Libro 7, a. 1610, mano 70, ff. 15r-31r.

38. El tiempo para los desembarco se fijó en cuatro días desde el momento en que la nave fondeara en puerto. Con todo se estableció que los moriscos pudieran emplear más tiempo si lo necesitaban, pero que pagaran por ello cuatro ducados al día a los patrones como compensación.

Comparado en sus principios fundamentales con las medidas adoptadas en años anteriores por Felipe III para la protección del comercio exterior, la estructura del contrato de flete impuesto para la expulsión de los moriscos castellanos guardó más de una similitud con el derivado del decreto de Gauna de 1603. El mandato que debía acabar con el comercio español con Holanda buscaba evitar en esencia el desembarco de mercancías de origen castellano o indiano en puertos enemigos de la Corona, mediante la entrega de fianzas cumplidas y la presentación, en un plazo máximo de seis meses, de un certificado de los cónsules o personas diputadas de los puertos fijados de antemano para el desembarco, elementos que recuerdan poderosamente a los contratos con los moriscos en 1610 y 1611. Es muy posible que la Corona se decidiera a aplicar una receta conocida que tal vez no podría dar los resultados esperados a efectos de eficiencia –recordemos que la aplicación del decreto de Gauna fue un fracaso–, pero que en todo caso le dotaba jurídicamente de una enorme capacidad punitiva sobre los infractores. El endurecimiento de la postura real respecto al modelo de 1603 era además evidente. Si el decreto de Gauna preveía la entrega, por parte de los fiadores, del treinta por ciento del valor tasado de las mercancías embarcadas en caso de incumplimiento, en 1610 las personas que quisieron salir como fiadores de los patrones tuvieron que comprometerse a entregar a la Corona el cien por cien del importe del flete, obligándose además a pagar una multa que, en el caso de Julián Moreto y Bartolomé Garibbo, fiadores de Bocarán, se estableció en la nada despreciable suma de dos mil ducados. En cualquier caso debe tenerse en cuenta que esta cifra era simbólica, alcanzaba en virtud de un pacto convencional y, por tanto, difícilmente aplicable³⁹.

El respeto a estas mismas convenciones hizo que los fiadores de los patrones se comprometieran además a renunciar a las leyes y jurisdicciones que les protegían y amparaban, en cumplimiento de una fórmula tradicional que se aplicaba en los contratos de flete ordinarios y tenía como finalidad la salvaguarda misma del comercio. Debido a las constantes disputas entre mercaderes, las universidades y consulados de mercaderes exigían de los fiadores la renuncia a ejercer su capacidad jurídica fuera del ámbito de los propios tribunales consulares, controlados a su vez por una serie de mercaderes de prestigio con el apoyo de algunos letrados. Los fiadores declinaban así la posibilidad de abrir diligencias judiciales ordinarias, o a presentar escrituras e informaciones hechas por letrados, sometiendo ellos, todo su patrimonio e incluso el de su unidad familiar, al dictamen de los tribunales de mercaderes. De este modo se agilizaba la resolución de las disputas fuera de las interminables apelaciones legales de la justicia civil y criminal ordinaria –ajustando mejor las resoluciones a los intereses comerciales de la generalidad–, lo que en resumidas cuentas facilitaba la rápida recapitalización de los mercaderes y las compañías comerciales al desbloquear del dinero empeñado en las fianzas⁴⁰. Por el contrario esta convención, presente también en los contratos de

39. ECHEVARRÍA BACIGALUPE, M.A.: «Un episodio en la guerra económica hispano-holandesa: el Decreto Gauna (1603)», *Hispania, Revista Española de Historia*, Madrid, 1986, 46-162, pp. 57-98.

40. *Ordenanzas del Consulado de Burgos...*, cap. XLVI.

embarque durante la expulsión, promovió la renuncia de derechos, pero no a favor de los consulados de mercaderes, sino de la jurisdicción real castellana en sentido pleno. Como intermediaria directa entre los patrones y los moriscos, la Corona adoptó así el rol reservado a los consulados y se garantizó que, ante el incumplimiento de cualquiera de las cláusulas del contrato, los fiadores renunciaran oficialmente a su defensa, eliminando la posibilidad de que pudieran presentar cualquier tipo de iniciativa judicial de apelación⁴¹. El acuerdo final era en suma muy comprometido para los fiadores, al tiempo que beneficioso para la Corona en caso de incumplimiento.

3. REVISIÓN DE FLETES EN LA COSTA GRANADINA

Las escrituras de obligación eran en sí mismas un negocio lucrativo. Para un buen número de mercaderes extranjeros asentados en la costa castellana, la firma de seguros y obligaciones era una práctica frecuente, que preocupaba a autoridades y teóricos del comercio tanto como el mismo retroceso de la marina autóctona. En el siglo XVIII Jerónimo de Uztáriz, recogiendo una idea muy difundida en las centurias precedentes, consideró que el mayor beneficio del comercio holandés provenía de su papel predominante como intermediario en el traslado de mercancías, pero también del dominio que ejercía sobre los contratos de flete y sus aseguraciones, definición todavía vigente a la hora de explicar las características del comercio exterior castellano del período⁴². Las fianzas entregadas en concepto de riesgos marítimos sirvieron a lo largo de toda la Edad Moderna como vehículo para la movilización de capitales y la obtención de intereses, teniendo también su traslado en la expulsión castellana, donde el embarque de los moriscos puso en circulación importantes cantidades de dinero y mercancías, atrayendo el concurso de los comerciantes hacia el mercado de seguros⁴³.

Aunque no se ha podido establecer el interés o *premio* que los fletadores estuvieron dispuestos a ceder a sus fiadores a cambio de asegurar los transportes, éste debió ser significativamente alto si se tiene en cuenta que la Corona obligó a avalar el coste total de los mismos. Con ello buscaba lograr una mayor implicación de todos los agentes que intervenían en la firma de los contratos, y ante todo intensificar la presión sobre los patrones a través de los lazos de obligación que les unían a sus fiadores. El desarrollo de prácticas ilícitas por parte de aquéllos, así como también su invariable coqueteo con las actividades corsarias –motivo habitual de incumplimiento de contrato–, preocupaba seriamente a la Corona, sobre todo tras la experiencia valenciana, donde se había podido constatar la voracidad de los patrones y su falta de escrúpulos a

41. AGS: Hacienda, leg. 544, «Execución. La Real Hazienda de su Magestad, y el fiscal de la comisión de fletamiento de moriscos, contra Jullián Moreto y Bartolomé Garibbos, vezinos de la çiudad de Cádiz, fiadores de Bartolomé Bocarán», ff. 1 y ss.

42. UZTÁRIZ, J. de: *Theoría, y práctica de comercio, y marina*, Madrid, 1968 (1ª Ed. 1724), pp. 77-78; MARCOS MARTÍN, A.: *España en los siglos XVI, XVII y XVIII...*, p. 117.

43. CÉSPEDES DEL CASTILLO, G.: «Seguros marítimos en la Carrera de Indias», *Anuario de Historia del Derecho Español*, Madrid, 1948-1949, 19, pp. 57-102, citado por BUSTOS RODRÍGUEZ, M.: *Burguesía de negocios y capitalismo en Cádiz: Los Colarte (1650-1750)*, Cádiz, 1991, p. 49.

la hora de cumplir con sus contratos. Por el contrario, la revisión y endurecimiento del modelo de asiento en Castilla se demostraría igualmente incapaz de frenar los manejos de muchos patrones, aunque la Corona intentaría ser contundente en el castigo de las infracciones⁴⁴.

Los comisarios especiales de embarque serían los encargados de supervisar las actividades de los patrones y de recoger los certificados de desembarco mientras duró el proceso de salidas, ministerio que en ocasiones se prolongaría durante algunos años debido a la constante manifestación de pequeños grupos de moriscos, sobre todo en el área granadina. Por este motivo serían también los primeros en denunciar las irregularidades en el cumplimiento de algunos contratos, ya fuera por expiración de los plazos de entrega, falsedad documental o ausencia de uno o varios certificados obligatorios. Desde finales de 1610, y hasta bien entrado 1614, el capitán Pedro de Arriola se convertiría en el principal comisario encargado de verificar la observancia de los fletes y de ejecutar las penas contra sus fiadores en la costa de Granada, aunque no sin dificultad. Pese a la renuncia nominal a sus derechos, muchos fiadores extranjeros se negaron a aceptar las ejecutorias que Arriola tramitaba en su contra, buscando el amparo de sus embajadores y el conflicto de jurisdicciones entre las diferentes instancias judiciales castellanas. La actitud desafiante mostrada por algunos de ellos no tardaría en tornarse recelo hacia el conjunto de las naciones de mercaderes de ciudades como Málaga, donde Arriola denunciaría que los extranjeros *andan muy gallardos con la asistencia que para sus pretensiones dicen que les hazen sus embaxadores, y ahora sea por este respecto o por otro, va aquí creciendo cada día el número destes estrangeros, de manera que me causa admiración y alguna sospecha de que nos pueden hazer tiro, mayormente que veo venir muchos navíos y que cargan poco*⁴⁵.

El caso del mercader Juan van der Voort, vecino de Málaga, marcaría el inicio de esta tendencia. Fiador de al menos cinco patrones, este mercader fue requerido por Arriola para satisfacer el importe del flete acordado con los pilotos Juan Hugo, de Rotterdam, y Juan Albertos, de Alemania, tras demostrarse que los moriscos que habían transportado habían sido desembarcados en la costa de Argel y no en Marsella, tal y como se enunciaba en sus contratos. En aplicación de su jurisdicción el comisario dictó dos sentencias condenatorias contra Van der Voort, pero un conflicto de jurisdicción entre el marqués de San Germán y el propio Arriola retrasó su ejecución⁴⁶. Entretanto se resolvía aquella querrela el holandés aprovechó la situación para iniciar un pleito en el que pretendió demostrar que el desembarco de aquellos moriscos en

44. LOMAS CORTÉS, M.: «Corsarios, patrones y moriscos. La lucha por el Mediterráneo en el trasfondo de la expulsión de los moriscos (1609-1614)» en *Estudios de Historia Moderna en homenaje a la profesora Emilia Salvador Esteban*, Valencia, 2008, tomo I, pp. 305-322. Sobre el doble camino, entre el comercio y la piratería, adoptado por muchos patrones y comerciantes en esta época, véase RUIZ IBÁÑEZ, J.J., y MONTOJO MONTOJO V.: *Entre en lucro y la defensa. Las relaciones entre la Monarquía y la sociedad mercantil cartagenera (comerciantes y corsarios en el siglo XVII)*, Murcia, 1998.

45. AGS: Estado, leg. 226, Pedro de Arriola a Antonio Aróztegui, Málaga, 15 de noviembre de 1610.

46. AGS: Estado, leg. 235, Pedro de Arriola a Antonio Aróztegui, Málaga, 12 de enero de 1611.

Argel había sido inevitable, justificación que también sería esgrimida por Juan Hugo tras ser apresado en Málaga durante una escala en abril de 1611. El patrón de El Galgo Blanco trató de demostrar su inocencia mostrando primero un certificado firmado por los representantes de los moriscos en el que atestiguaban que, debido a una grave tormenta sobrevenida en el Golfo de Valencia, habían suplicado a Hugo que les llevase a Berbería por miedo a naufragar si seguían camino de Marsella. Este documento, en cambio, fue esgrimido por Arriola como la prueba evidente de la connivencia del patrón con los moriscos, momento en el que Hugo cambió su declaración y denunció que las doscientas treinta y ocho personas que llevaba embarcadas se habían alzado, matando a uno de sus marineros y obligando al resto a llevarles hasta Argel. Pero el fiscal del caso tampoco aceptó aquella nueva versión, tras constatar que la embarcación de Hugo contaba con armas suficientes y que los únicos testigos de lo sucedido eran los marineros flamencos de la misma, que ni siquiera sabían hablar castellano.

El procurador del patrón intentó entonces argüir que tampoco existían pruebas que rebatiesen la declaración de su defendido, pero su argumento sobre la malicia innata de los moriscos fue insuficiente para que el recurso prosperara. El fiscal recriminó a Hugo que no hubiese logrado al menos capturar a uno de los rebeldes que sirviera de testigo fiable, como también que no hubiera tenido la precaución de dirigirse de inmediato hasta el puerto más cercano para denunciar el suceso, peritar los daños sufridos por la embarcación y su tripulación y obtener así el certificado correspondiente de las autoridades, documento que debería haber sido alegado en el puerto de origen⁴⁷. Juan Hugo fue condenado a seis años de destierro –aplicado a todos los territorios que conformaban la Monarquía Hispánica, con pena de muerte si lo incumplía– por desembarcar en África niños menores de siete años, intentar cobrar un flete que no había completado y recibir de los moriscos una nueva suma de dinero a cambio de su silencio. El alemán Albertos, que había salido de puerto en conserva del primero, obtuvo la misma pena, mientras que Juan van der Voort fue obligado a devolver el importe de los fletes y a pagar una multa de ochocientos ducados⁴⁸.

El pleito seguido contra este mismo fiador y Jacques Enríquez, holandés de Amsterdam patrón de El León Azul, se abriría casi a continuación, con idéntico resultado. Tras expirar el tiempo dado al patrón para que volviera a Málaga con las certificaciones de desembarco se inició una investigación, que acabó probando que Enríquez había llevado a Berbería a más de trescientos moriscos cuyo destino final hubiera debido ser Marsella⁴⁹. En la última de las causas seguidas contra Van der Voort, el caso de los patrones Andrés Nivart y Duarte Baca, ambos de nacionalidad flamenca, el mercader argumentaría que tras padecer diversas borrascas –se pudo demostrar que al menos Nivart había tenido que refugiarse en Motril debido al mal tiempo– las autoridades marselesas se habían negado a aceptar el desembarco de aquellas dos naves ni

47. FELLONI, G.: «Organización portuaria», p. 261.

48. AGS: Estado, leg. 235, «De oficio. En la ciudad de Málaga a quinze días del mes de abril...»

49. AGS: Estado, leg. 235, Pedro de Arriola a Felipe III, Málaga, 9 de noviembre de 1611.

a emitirles certificado alguno, por lo que a petición de los moriscos les había llevado a Berbería⁵⁰. En todos los casos la resolución de Arriola sería contraria a los intereses del holandés, por lo que Melchor de Ribera, procurador de Van der Voort en los cinco procesos, intentaría recurrir ante el Consejo de Estado, aunque sin resultado.

A lo largo 1611 la Corona respaldó en diferentes ocasiones el procedimiento que Arriola seguía en la recuperación del importe de los fletes irregulares. Aunque no habían sido sino los moriscos quienes los habían pagado, la Corona se había convertido en la depositaria de aquellos beneficios, con los que pretendía seguir financiando la persecución y expulsión de los moriscos que todavía permanecían ocultos en el territorio. El retorno clandestino de algunos de ellos gracias, según se decía, a la ayuda prestada por los mismos patrones que los habían desterrado –y aquí fue señalada en concreto la nación de los franceses⁵¹, no hacía sino cargar de razones la acción de la Corona, que pidió a Arriola la denegación de todas las probanzas que pudieran presentar los procuradores de los fiadores –en virtud de las cláusulas del flete y la falta voluntad mostrada por las partes–, a fin de agilizar las sentencias y el cobro de las fianzas⁵². El traslado del grueso expediente «Van der Voort» al Consejo de Estado por petición del procurador Ribera aligeró sin duda el trabajo en Málaga, pero las noticias sobre el desembarco ilegal de moriscos en la costa de Berbería seguían acumulándose⁵³.

Juan Cabón, patrón francés de un navío llamado El Ángel de Rosco fue prendido –y su nave y carga embargadas por orden de Arriola–, después de haber entregado certificados verdaderos de los oficiales del puerto de Marsella, pero no haber podido hacer frente a las fianzas que había dado a favor de un compañero suyo, el patrón francés de La Lucrecia que, contraviniendo lo pactado, había llevado niños moriscos a Berbería. La reclamación del mercader parisino que había armado la nave de Cabón a su vuelta de Marsella dificultaría la resolución rápida del pleito debido a una apelación presentada ante el Consejo de Guerra, camino seguido también por doña Isabel Antonio, viuda del mercader Cornelio van Haugen⁵⁴.

En abril de 1610 Cornelio van Haugen fío una de las cargas de moriscos más importantes que se realizaron a través de la costa andaluza, un total de ochocientos quince moriscos embarcados en Sevilla a bordo de la urca de un patrón de Lübeck llamado Justo Bernardo. A cambio de treinta y cuatro mil novecientos reales, el alemán se comprometió a llevar aquella carga hasta el puerto de Marsella, pero parece ser que acabó por echarlos en Berbería después de robarles sus pertenencias, que luego trató de vender en Málaga. Enterado del rumor, Arriola intentó prender al piloto y la tripulación de la nave, pero Bernardo se negó a descender a tierra, denunciando que los moriscos le habían obligado a variar su ruta. Sin medios para tentar el abordaje del navío, Arriola se

50. AGS: Estado, leg. 235, Pedro de Arriola a Felipe III, Málaga, 9 de agosto de 1611.

51. AGS: Estado, leg. 226, Pedro de Arriola a Felipe III, Málaga, 22 de noviembre de 1610.

52. AGS: Guerra Antigua, leg. 786, Antonio de Aróztegui a Pedro de Arriola, Aranjuez, 21 de mayo de 1611.

53. AGS: Estado, leg. 235, Pedro de Arriola a Felipe III, Málaga, 12 de septiembre de 1611.

54. AGS: Estado, leg. 247, «Juan Cabón, francés maestre de su navío...», octubre de 1612.

vio obligado a esperar hasta que, tras divisar la llegada de cuatro galeras de la escuadra de Nápoles, Bernardo levó anclas y escapó bajo el fuego de la artillería del puerto. Arriola requirió entonces al cuatralbo de las galeras de Nápoles que se lanzase en persecución del huido, cosa que hizo tras recibir un refuerzo de soldados de la ciudad. Horas después la urca de Justo Bernardo fue detenida, abordada y registrada. El patrón fue acusado de piratería y procesado en Sevilla, siendo condenado a cuatro años de destierro, la restitución de los treinta y cuatro mil novecientos reales que había importado el flete de los moriscos y a pagar una multa a la cámara de seiscientos ducados, dinero que en último término fue reclamado a su fiador⁵⁵.

Justo Bernardo logró la libertad en el verano de 1610 después de llegar a un acuerdo con Cornelio van Haugen para el pago compartido de la condena. La enorme suma obtenida del flamenco sirvió durante mucho tiempo para pagar el coste de la comisión de Pedro de Arriola –debido a que, en la mayoría de los casos, la insolvencia o ausencia de patronos y fiadores dificultó la cobranza de las condenas–, aunque en realidad el pleito seguía abierto⁵⁶. Tanto Bernardo como Van Haugen apelaron la decisión de los tribunales –la Audiencia de Sevilla les condenó por piratería, pero el cobro del flete perteneció a Arriola–, hasta que llegó a manos del Consejo Real que, en diversas ocasiones entre 1611 y 1613, reclamó al comisario la entrega de todos los papeles relacionados con el pleito, a lo que Arriola se negó por contravenir la jurisdicción especial otorgada a su comisión. Poco después, y contando sólo con una parte de los papeles generados por el pleito, el Consejo Real condenó al comisario a restituir hasta treinta mil de los reales tomados a Bernardo y Van Haugen, extremo que Arriola negó, argumentando que el dinero obraba en poder del corregidor de Málaga, y amparándose en la jurisdicción del Consejo de Guerra, al que pertenecía juzgar las causas contra los miembros del ejército⁵⁷. La viuda del mercader flamenco intensificó entonces sus reclamaciones, pero la resolución del proceso todavía se pospondría un año⁵⁸. En 1614 la viuda Van Haugen logró ganar la ejecutoria por el Consejo de Guerra, aunque la devolución de la cantidad no fue inmediata. Arriola se negó a pagar de su hacienda la restitución de la fianza, alegando que en su momento la condena había sido librada al Real Patrimonio para gastos de su comisión. Finalmente el Consejo de Estado se haría cargo de la revisión del pleito, que pronto quedó bajo la supervisión de don Diego Hurtado de Mendoza⁵⁹.

55. AGS: Estado, leg. 252, Pedro de Arriola a Felipe III, 21 de agosto de 1612.

56. AGS: Estado, leg. 235, Pedro de Arriola a Felipe III, Málaga, 20 de septiembre de 1611.

57. AGS: Estado, 255, Pedro de Arriola a Felipe III, Málaga, 25 de marzo de 1613; AGS: Guerra Antigua, leg. 786, Pedro de Arriola a Felipe III, Málaga, 16 de julio de 1613.

58. AGS: Estado, leg. 252, Isabel Antonio a Felipe III, 21 de agosto de 1613.

59. AGS: Estado, leg. 255, Pedro de Arriola a Felipe III, 13 de octubre de 1614.

4. LA COMISIÓN DE DIEGO HURTADO DE MENDOZA

Ante la inesperada prolongación de las causas contra patrones y fiadores, Felipe III decidió a finales de 1614 crear una comisión especial, dependiente de la Contaduría Mayor de Cuentas y el Consejo de Hacienda, destinada a *fulminar* todos los pleitos abiertos en grado de apelación por los demandados, así como para descubrir y castigar las posibles irregularidades en el transporte de los moriscos que hasta ese momento no hubiesen sido detectadas. El encargado de ejecutar esta orden sería el contador don Diego Hurtado de Mendoza, caballero de hábito de Saboya, que fue nombrado juez de comisión por el Consejo de Estado para revisar las cuentas de los fletes causados durante la expulsión en la costa andaluza y murciana, cobrar los alcances que se hubieran producido y castigar a los infractores de los contratos. Para ello Hurtado de Mendoza nombró a su vez a varios jueces itinerantes *con vara alta* de justicia para que se desplazasen por él a los puertos de Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, el Puerto de Santa María, Puerto Real, Rota o Málaga, con la misión de recoger, y llevar a Sevilla para su revisión, todos los documentos, sin excepción y por inventario, que obraban en poder de los escribanos que habían participado en la redacción de los contratos de flete durante la expulsión⁶⁰.

A la espera de la llegada de nuevos pleitos, Hurtado de Mendoza se dedicó a dilucidar aquellos que había llevado consigo desde Madrid, empezando por el caso “Van Haugen”. A partir de noviembre de 1614 su viuda comenzaría a percibir el dinero que Pedro de Arriola había dejado al contado tras abandonar su comisión, recibiendo además el compromiso de que todo el efectivo que entrara a partir de ese momento de las condenaciones sería empleado en pagar aquella restitución hasta completar los treinta y nueve mil quinientos reales en que finalmente se había tasado la deuda. Pero aquel no fue el único expediente tramitado por Arriola que Hurtado de Mendoza revisaría. Juan van der Voort, que había sido finalmente liberado de la cárcel tras una larga estancia –en la que no se le pudo hallar patrimonio con el que cubrir sus deudas–, fue de nuevo apresado, aunque tampoco en esta ocasión se consiguió que el holandés pagara. Compadeciéndose de su situación, parece que los lazos de solidaridad y clientela entre los mercaderes extranjeros de Málaga se activaron, recaudándose hasta diecisiete mil reales que su procurador puso en manos del depositario general de la ciudad a cambio de su libertad. Este dinero vino a mitigar los escasos resultados recaudatorios obtenidos por las personas que hasta ese momento se habían encargado de ejecutar las penas contra los patrones y sus fiadores, pero representaba sólo una mínima parte de lo adeudado. Hurtado de Mendoza calculaba que, en concepto de sanción, la Real Hacienda había dejado de ingresar, por ausencia o insolvencia de los condenados, hasta trescientos noventa y dos mil reales, de los cuales unos cien mil pertenecían al expediente “Van der Voort” y otros ciento sesenta y tres mil al de Durán Gazan, el mercader que había servido de intermediario para la mayoría de los embarques por Málaga y que ahora se

60. AGS: Hacienda, leg. 544, f. 1.

hallaba huido. El mismo Arriola estaba bajo sospecha de aceptar fianzas de dudoso cobro, por lo que todas sus sentencias comenzaron a ser examinadas con cuidado⁶¹.

El citado Bartolomé Bocarán sería uno de los primeros en ser inspeccionado. El 28 de junio de 1611 había cargado a ciento treinta moriscos con destino a Livorno, pero diez días después había echado el ancla cerca de Salobreña y solicitado al alcalde mayor del lugar que le diera licencia para descargar su pasaje en Tetuán. Ayudado por los representantes de las aljamas, intentó demostrar que una tormenta les había obligado a refugiarse en Salobreña, y que una vez allí habían entendido, por el testimonios de los marinos y pilotos de otras naves, que Francia, Génova, Toscana y los Estados Pontificios habían ordenado el cierre de sus puertos al desembarco de moriscos, y que en Civitavecchia habían sido incluso rechazados a cañonazos. Para justificarse los moriscos reclamaron que las autoridades recabaran nuevos testimonios, a resultados de los cuales pareció confirmado que los puertos cristinos del Mediterráneo occidental habían prohibido la llegada de más moriscos y que, muchos patrones, aceptaban cargas de moriscos para Marsella o Génova a sabiendas de que no les dejarían desembarcar, navegando directamente a Berbería después de llegar a pactos económicos con el pasaje⁶². Las autoridades de Salobreña se negaron a conceder la licencia, y remitieron el caso a Francisco de Irrazábal que, a mediados de julio, dio su visto bueno a las pretensiones de los moriscos. Días después Bocarán volvió a Málaga con dos certificados del desembarco en la playa de Tetuán, uno de los propios moriscos y otro del gobernador de Tánger, donde la nave había hecho escala.

Bartolomé Bocarán y sus fiadores, Julián Moreto y Bartolomé Garibbo, habían sido investigados por Pedro de Arriola, pero no pasaron por verdaderos aprietos hasta que en diciembre de 1615 Diego Hurtado de Mendoza se propuso procesarlos. El comisario les requirió la entrega de los cuatro mil reales que había costado su flete, y cuando éstos se negaron, los apresó y metió en la cárcel de Cádiz. Las autoridades municipales acudieron entonces en auxilio de los fiadores, evitando el registro de sus propiedades y pidiendo a los representantes de Hurtado de Mendoza la suspensión de la ejecutoria y la puesta en libertad de los mercaderes. Ante la negativa de éstos, el alcalde mayor de la ciudad tomó la iniciativa y liberó a los presos, que inmediatamente iniciaron su defensa, alegando que Bocarán había actuado bajo en amparo de la ley y el permiso de los comisarios que, por entonces, estaban a cargo de la expulsión. Pero Hurtado de Mendoza no aceptó sus explicaciones, ni hizo caso de las probanzas que le presentaron,

61. AGS: Es, 255, Diego Hurtado de Mendoza a Felipe III, Málaga, 25 de noviembre de 1614; AGS: Es, 232, Luis Fajardo a Felipe III, El Espinardo, 1 de julio de 1611.

62. Efectivamente, en junio de 1611 el almirante Fajardo señalaría al Rey los problemas por los que atravesaban los embarques en Cartagena tras constatarse el cierre de la mayoría de puertos europeos al tráfico de moriscos. Por esta razón Fajardo se vería obligado a dividirlos en pequeños grupos de entre diez y quince personas, que fueron entregados a diferentes comerciantes que hacían la ruta con Italia y Francia, a fin de que los desembarcaran clandestinamente en zonas despobladas. En todo caso, este proceso resultaba muy complicado, por lo que demandó que Felipe III llegara a un acuerdo con algunas señorías italianas para asegurar mínimamente los destinos. AGS: Estado, leg. 232, Luis Fajardo a Felipe III, El Espinardo, 27 de junio de 1611.

en virtud de la renuncia a su defensa que habían efectuado en el momento de la firma del contrato de flete. El 27 de febrero de 1616 les condenaría a pagar los cuatro mil reales del fletamento más otros mil derivados de las costas del proceso⁶³. En el caso de Bartolomé Garibbo esta condena se añadiría a otra de setecientos reales por el flete de un patrón francés –Antonio Mateo–, que había incumplido su contrato al desembarcar cerca de Marsella a unos moriscos que debían haber seguido camino de Génova⁶⁴.

El exceso de celo que Hurtado de Mendoza demostraba en la ejecución de algunas de sus sentencias también sería padecido por Restán Leotavo, el mercader de Motril que había suministrado embarcaciones para algunos puertos secundarios de la costa granadina. Sin llegar a reclamarle sumas tan fuertes como las que el huído Durán Gazan tenía pendientes de pago, el comisario le instó a desembolsar el importe de los seis fletes que el mercader había concertado con el corregidor Bracamonte en 1610, y que sumaban la nada despreciable cifra de treinta y dos mil doscientos ochenta y dos reales. Pero Leotavo se negó a ello, aportando papeles que demostraban que había actuado como intermediario con los patronos, pero nunca como fiador de ellos menos en un caso, el del patrón genovés Carlos Serbano, que había aportado certificaciones de desembarco firmadas por las autoridades de Marsella y trasladadas al castellano por dos frailes del convento de Santa Cruz de Granada y el cónsul de la nación francesa en Málaga. Pero Diego Hurtado de Mendoza sentenció que los documentos originales eran falsos, y que Leotavo debía amortizar la suma requerida, incrementada tras una segunda valoración hasta los cincuenta y ocho mil reales. Ante su negativa a pagar, el comerciante fue encarcelado el 14 de mayo de 1615, y sus propiedades confiscadas, aunque poco se obtuvo de ellas. Leotavo no tenía a su nombre sino un exiguo patrimonio, factor por el que el comisario ordenó el embargo de su yerno, propietario de una tienda de sedas en Motril. Este procedimiento no haría sino abrir un pleito paralelo que todavía complicaría más la situación, hasta que la llegada de los papeles del corregidor Bracamonte vino a demostrar la versión del mercader, que fue exonerado de toda responsabilidad en el pago de las fianzas de los embarques por Motril⁶⁵.

Los procesos emprendidos por Diego Hurtado de Mendoza se contaron por decenas, alcanzando un alto porcentaje de condenas. Baste decir que el presente estudio sólo pretende ofrecer una muestra representativa de los factores más habituales que incidieron sobre la apertura de diligencias judiciales contra los patronos y sus fiadores,

63. AGS: Hacienda, leg. 544, «Ejecución. La Real Hazienda de su Magestad, y el fiscal de la comisión de fletamiento de moriscos, contra Jullían Moreto y Bartolomé Garibbos, vezinos de la çiudad de Cádiz, fiadores de Bartolomé Bocarán», ff. 1 y ss.

64. Ni siquiera las presentaría en persona, sino que tres meses después enviaría un procurador con los certificados de las autoridades francesas desde Génova, Guillermo La Grúa, que había sido pasajero, y por tanto también testigo, del aquel desembarco. AGS: Hacienda, leg. 544, «Ejecución. El fiscal de la comisión de los fletamientos de los moriscos expulsados del Reino contra Bartolomé Garibbo, vezino de Cádiz, fiador de Antonio Mateo, patrón del navío San Gabriel».

65. AGS: Hacienda, leg. 544, «Auto de ejecución. El fiscal de su Majestad contra Restán Liotavo, vezino de Motril, por fletes de moriscos que recibió».

y que sólo puede considerarse como un primer avance hacia la comprensión de un problema mucho más complejo, que todavía espera a ser desentrañado en su totalidad. Pero pese a esta limitación, es posible llegar a algunas conclusiones básicas que nos ayuden a entender ciertos aspectos de la expulsión de los moriscos andaluces relacionados con el proceso de embarques y, sobre todo, con el peso específico que la comunidad extranjera tuvo en ellos.

En primer lugar parece fuera de toda duda que, al igual que en Valencia, la participación de mercantes extranjeros en el destierro morisco andaluz permitió una mayor agilización de los transportes, facilitando el rápido desahogo de los muelles de carga sobre todo en la fase inicial del proceso, cuando en enclaves como Sevilla se llegaron a acumular miles de personas pendientes de embarcación. Sin el apoyo de estos mercantes los plazos de la primera expulsión se hubieran dilatado considerablemente, pero más allá de este factor subyace el hecho de que la Corona no buscó el apoyo de estos navíos para ganar en rapidez, sino como un recurso fundamental sin el cual no era posible emprender el destierro. Las constantes referencias a la necesidad de embargar los navíos extranjeros para sustentar los embarques durante el período de preparación del proyecto, muestra hasta qué punto la Corona tenía asumida la dependencia que la costa andaluza tenía de ellos a la hora de garantizar su tráfico marítimo, como también la falta de seguridad en los recursos propios una vez eliminado el posible concurso masivo de las escuadras reales de galeras y galeones. Alejada de todo recelo proteccionista, la Corona no limitaría en ningún caso la participación de los mercantes extranjeros por medio de la imposición de normativas específicas que favorecieran el concurso prioritario de navíos castellanos, o pertenecientes a algún territorio de la Monarquía. Todo lo contrario, Felipe III se cuidó mucho de respetar a estos patrones ordenando la observancia de los acuerdos de paz internacionales, restringiendo las posibilidades de embargo y estableciendo un modelo de contrato de flete único que no discriminó con mayores tasas el concurso de extranjeros. Como resultado de esta política, en Sevilla el porcentaje de traslados a bordo de mercantes extranjeros se impuso al de la marina autóctona, y es de creer que en puertos secundarios con menos tráfico su presencia fuera todavía superior a ese mínimo del 62% establecido con seguridad para el caso sevillano.

Pero los patrones de las embarcaciones no fueron los únicos factores foráneos que permitieron el concurso masivo de navíos extranjeros en la expulsión. El amplio seguimiento de la convocatoria de embarques se basó en gran medida en el acuerdo entre las autoridades de la expulsión, los cónsules de las naciones y algunos mercaderes extranjeros asentados en el territorio que sirvieron como intermediarios en las contrataciones. Sin duda los embargos se hubieran multiplicado exponencialmente si los responsables del destierro no hubiesen llegado a estos pactos de colaboración, que se demostraron fundamentales al menos en el caso de los transportes ejecutados en la costa granadina. La ausencia de referencias sobre la firma de pactos similares con agentes comerciales y propietarios de casas comerciales castellanos vendría a significar el enorme peso que, el control sobre los transportes, proyectaba sobre la comercialización de productos a través del mercado de fletes y seguros que, también en este caso, aparecerán mayorita-

riamente adscritos a la influencia extranjera durante el proceso de expulsión. El hecho de que doscientos sesenta y cuatro mil reales de los trescientos noventa y dos mil en que Hurtado de Mendoza calculó el importe de las sentencias por incumplimiento de flete estuvieran adscritos a sólo dos comerciantes de origen extranjero –sin contar otras muchas partidas menores–, viene a demostrar una forma aplastante el nivel de control que los factores extranjeros tenían sobre el mercado de exportación castellano.

Del mismo modo que no podía destruir el comercio exterior con sus enemigos sin acabar con sus propias bases económicas, se podría establecer que la Corona hubiera sido incapaz de acometer la expulsión marítima de los moriscos andaluces sin la participación de los extranjeros, al menos en los términos de ejecución en que había sido propuesta inicialmente –esto es, sin la participación de las escuadras–. Si se suman los diferentes factores que ayudaron a poner en Berbería, Francia o Italia a la gran mayoría de los moriscos andaluces, se obtiene que gran parte del peso de la operación, y su resultado, se basó en buena medida en el grado de implicación obtenido de los extranjeros en su transporte. En cierta medida, se podría considerar que la Corona se vio obligada a descentralizar algunas parcelas fundamentales del control que quería ejercer sobre la expulsión en favor de una mayor efectividad en los transportes que en último término intentó supervisar y fiscalizar por medio de unos contratos de flete especialmente duros, pero que en realidad sólo sirvieron para constatar la imposibilidad de ejercer un control taxativo sobre la acción de unos patronos que sólo debían lealtad a su bolsa. En todo caso el modelo de embarque adoptado en Andalucía, y su desarrollo, marcaría un nuevo paso en la imposición gradual de la contratación de mercantes frente al uso de las escuadras –ya intuido en Valencia–, elemento clave para la comprensión general de las pautas administrativas que regularon buena parte de la expulsión. Del mismo modo, la dureza mostrada por Pedro de Arriola y, sobre todo, don Diego Hurtado de Mendoza en la persecución y castigo de los infractores, simbolizaría la voluntad manifiesta de la Corona en ofrecer una imagen de autoridad frente a la impunidad con la que algunos comerciantes y patronos creían poder obrar, pero también serviría para demostrar el enorme volumen de dinero que se movió en el mercado de fletes y seguros durante la expulsión. El destierro de los moriscos significó para el comercio una posibilidad de negocio más, un tipo de transporte nuevo y finible que podía ofrecer importantes beneficios, y de esa forma fue explotado, con sus ventajas e inconvenientes, sin otra distinción que la presencia, a bordo de sus naves, de personas libres que habían sido compelidas a abandonar sus casas y la tierra que les había visto nacer, por un imperativo político que había acabado por convertirles en una mercancía más, susceptible de contrabando, de carga y descarga.