

EL PRIMER CÓNSUL GENERAL DEL PUERTO DE MÁLAGA

El puerto

La situación estratégica de Málaga, entre dos continentes y a pocas millas del Estrecho de Gibraltar, junto con la calidad de su producción agrícola, convirtieron a su puerto, en un importante espacio económico y base de una gran actividad financiera. Así, la ciudad se configuraría en almacén y distribuidora de mercancías propias y procedentes de lugares del interior: la lana y trigo de los obispados de Córdoba y Jaén, o azúcar elaborada en Vélez-Málaga.

Su tráfico marítimo fue tan intenso desde la Edad Media, en las tres grandes rutas de comercio exterior desarrolladas por el reino de Granada, que concentró a un gran número de comerciantes, tan cuantioso que el Zegrí se quejaba de que cuando miraba sus calles sólo encontraba mercaderes y no soldados.

En tiempos de los Reyes Católicos únicamente los vecinos cristianos podían realizar transacciones comerciales sin abonar los derechos a las rentas reales, una exención en la que no se incluía la seda, privilegio no extensivo a moros, judíos y extranjeros, quienes lo tenían totalmente prohibido. Un respaldo proteccionista por parte de la Monarquía con excepciones, como lo demuestran las Reales Provisiones fechadas en Burgos y Tortosa que autorizaban a mercaderes genoveses: Agustín, Pantaleón y Gaspar Ytalián, hermanos y Martín Centurión, la extracción de sus mercancías sin la obligación de traer a cambio cargas de pan a la ciudad.

Esta gran avalancha de comerciantes genoveses, vascos, catalanes, etc., hizo que cada uno llegase a tener una representación propia asentada en nuestra ciudad, dando lugar al establecimiento de unos mecanismos técnicos y jurídicos para facilitar sus relaciones. Esta defensa de los intereses comerciales nacionales se concretaría desde el siglo XIII en la figura del cónsul, quienes se nombraban en principio a bordo de los navíos mercantes, pasando posteriormente a tierra de forma temporal aunque con carácter más permanente, hasta establecerse definitivamente en las ciudades portuarias.

El inmenso interés que despertó Málaga, debido a su gran actividad mercantil y su poder de concentración de negociantes, provocó en 1492 la necesidad de preparar una infraestructura mejor dotada que la existente y de “facer un molle” que sirviese de abrigo a todos los navíos que quisieren fondear, además de ennoblecer a la propia ciudad. Desde entonces y hasta conformar la estructura actual, las obras continuaron ampliándose dando forma a los diferentes muelles y al puerto como hoy lo conocemos,

en un proceso de reforma continua que contribuyó a consolidar a Málaga como una ciudad metropolitana.

El oficio de cónsul

La fama y auge del puerto malagueño fue tan evidente que se tuvieron que tomar otras medidas, no solo técnicas, para su mejor funcionamiento y seguir incrementando su notoriedad. En esta línea debemos entender la petición del Concejo a los Reyes Católicos solicitando proveyesen un oficio de cónsul general del puerto de la ciudad de Málaga “de todas las naciones de extranjeros de fuera de estos nuestros reinos e señoríos de Castilla”, hasta entonces inexistente, con el fin de proteger los intereses locales frente a los de los mercaderes y demás personas no avecindadas.

Consiguientemente, desde Sevilla, el 28 de marzo de 1491 se le otorgó dicho oficio al regidor malagueño Alonso Cherino, como premio a los numerosos servicios realizados a la Corona. Se inicia pues una estrecha relación entre la ciudad y los monarcas, continuada a lo largo de toda la Edad Moderna con una amplia nómina de auxilios por parte de la urbe malagueña -tanto de forma individual como es este caso, como colectiva- a los sucesivos monarcas y los consecuentes agradecimientos de éstos por su fidelidad.

Las competencias de los cónsules para esta época no están muy bien definidas, solo podemos apreciar lo que indica el mismo documento de nombramiento, donde manifiesta que tenían facultad para nombrar lugarteniente según acostumbraban hacer “en otros puestos los otros cónsules estantes”. Igualmente, les correspondería llevar los “derechos, salarios y otras cosas a dicho oficio perteneciente”, debiéndosele además guardar todas las honras, gracias, mercedes, franquezas, libertades, exenciones, preeminencias e inmunidades que por razón de dicho oficio les incumbían gozar, como se hacía con los otros cónsules en los diferentes puertos, bajo pena de 10.000 maravedís para la Cámara de S.M a quien lo contrario hiciere.

La ciudad la obedeció y en cuanto a su cumplimiento ordenaron a Alonso Cherino traer firmado del asistente y escribano del cabildo de Sevilla el pago de los derechos reales que debía aportar por razón de dicho oficio de cónsul. Como bien indica Ruiz Povedano sería un diputado permanente en el puerto con funciones similares al oficio concejil de alcaide de la mar que se instituyó en Málaga con el Fuero Nuevo.

Alfonso Cherino

Este personaje llega a Málaga dos años después de su conquista, y se sitúa dentro del grupo de marineros, pescadores y hombres de mar, obteniendo su avecindamiento el 29 de agosto de 1489. Procedía de la oligarquía local de Cádiz, pues tanto su padre como el desempeñaron el oficio de regidor, cargo que asumiría más adelante su hijo Francisco, constituyendo junto con diversos miembros de la familia una importante saga.

De su vida personal solo sabemos que estuvo casado con Isabel Espínola, perteneciente a otra eminente saga de comerciantes genoveses afincados en Andalucía. Situado en una posición privilegiada dentro de la escala social malagueña, fue favorecido con la donación de diferentes posesiones que se le otorgaron, según expuso el escribano público del concejo Bernardino de Madrid, entre septiembre y octubre de 1495, en el Repartimiento y Reformatión que hizo el bachiller Juan Alonso Serrano siendo corregidor y reformador de la ciudad.

Dentro de su actividad como miembro capitular fue admitido en el concejo malacitano a partir de 1491, y hasta 1511 acudirá a sus sesiones con relativa asiduidad, implicándose en el gobierno local con una participación progresiva: frente a las 11 reuniones a las que acudió en 1491, al año siguiente fueron 25.

Destacaremos varias actuaciones donde se presenta como gran conocedor de los temas marineros y relacionados con el comercio, como cuando informa al alcalde mayor de los asuntos que fueron defendidos en el trato que hacían con moros, mercaderes y vecinos sevillanos, o su nombramiento como diputado junto con el alguacil mayor Juan de Valcárcel para vigilar y cuidar que no desembarcasen gente de los navíos que venían sin licencia debido a las noticias de que en Portugal morían muchos de peste.

Igualmente, fue nombrado por el concejo para llevar ante el corregidor al almiraje o patrón Donato Tristán, quien se quejaba que no había recibido de la ciudad el seguro para poder estar en el puerto con las galeazas¹ y mercancías para poderlas descargar y vender². En el mismo sentido, destacamos el caso planteado por los armadores, quienes querían que se presentase una carta de sus altezas por donde mandaban que el mar en el reino de Granada fuera común para todos ellos y que

¹ Galeazas es una embarcación, la mayor de las que se usaban de remos y velas. Llevaba tres mástiles, artimón, maestro y trinquete, mientras que las galeras ordinarias carecían de artimón.

²El almiraje [almirante] o patrón tenía la obligación de ocuparse en los negocios y causas de las galeazas, y que solía dar y tomar los seguros. En este caso fue para aclarar que el seguro que se solía dar a la ciudad y el que ésta recibía de los almirantes, no se había cumplimentado.

pudiesen pescar libremente donde quisieran. La respuesta de la ciudad fue la misma que la propuesta planteada por Cherino, quien estableció que para que se evitase el fraude de las cargas, se les diesen licencia para pescar en todo su término.

Finalmente, su labor como armador, la conocemos a través de una problemática surgida entre él y 51 vecinos de la ciudad que fueron en sus navíos y apresaron un cárabo³ cargado de hierro con ocho moros que lo tripulaban, los cuales fueron traídos al puerto malacitano. Cherino quería quedarse con el quinto de lo apresado, pero la ciudad resolvió el conflicto otorgándoselo a los vecinos, salvo que los armadores llevasen justificación de los Reyes en sentido contrario, en un plazo de 15 días.

En estas breves líneas, hemos podido observar como los mercaderes con sus navíos de poco calado que en un principio solían varar en las mismas playas, crearon la necesidad primeramente a las autoridades locales y posteriormente a los reyes, no solo de una auténtica construcción portuaria que iría evolucionando a lo largo de la Edad Moderna, sino al mismo tiempo, del establecimiento de la figura del cónsul, quien con su presencia ayudaría a un mejor funcionamiento de las relaciones económicas constituidas en el importante comercio malagueño.

³ Cárabo, entre los moros, es una embarcación pequeña de vela y remo.