

Revista

MEMORIA

primer semestre de 1999



COLOMBIA



ARCHIVO
GENERAL
DE LA NACION

República de Colombia
Archivo General de la Nación
Establecimiento Público adscrito al Ministerio del Interior

JUNTA DIRECTIVA

Ministerio del Interior
José Alfredo Escobar Araujo
(Presidente de la Junta)

Presidencia de la República
Víctor Manuel Díaz
(Representante del Señor Presidente)

**Consejería Presidencial
para la Administración Pública**
Juan Manuel Hernández Celis
(Delegado de la Consejera)

Colciencias
Lía Esther Restrepo
(Delegada del Director)

**Ministerio
de Cultura**
Carlos José Reyes
(Delegado del Señor Ministro)

**Academia Colombiana
de Historia**
R.P. Luis Carlos Mantilla
(Delegado)

Director General del A.G.N.
Jorge Palacios Preciado

Secretario General del A.G.N.
Elsa Moreno Sandoval

Director y fundador de la Revista
Jorge Palacios Preciado

Comité Editorial
Rubén Sierra Mejía, Hermes Tovar Pinzón, Jaime Jaramillo Uribe,
Jorge Orlando Melo, Jorge Eliécer Ruiz, Sara González Hernández

Editor
Hermes Tovar Pinzón

Diagramación
Blas Tovar

Fotografías
Archivos particulares de Liliana Cortés,
Gregorio Hernández de Alba y Fundación
para el Fomento de la Historia, la Tecnología y el Patrimonio

Impreso en Colombia
Las publicaciones del A.G.N. de Colombia están protegidas por lo dispuesto en la Ley 23 de 1982. Podrán reproducirse extractos sin autorización previa, indicando la fuente. Las opiniones, conceptos, terminología, y definiciones expresadas o utilizadas en la obra son responsabilidad exclusiva de sus autores

ISSN 0123-0336

© ARCHIVO GENERAL DE LA NACION DE COLOMBIA. 1999
Carrera 6 No. 6-91, A.A. 37555
Tel: 337 3111 FAX: 337 2019
e-mail: agnnal@ibm.net
Santafé de Bogotá D.C., Colombia

*Precios de alimentos y
fletes marítimos en
"la carrera de indias"
a comienzos del siglo XVI¹*

Ma. del Carmen Mena García
Profesora, Universidad de Sevilla

El abasto de una flota era competencia de la Casa de la Contratación. Según lo dispuesto, el factor de este organismo, en ocasiones directamente, otras veces por mano de sus ayudantes -sobre todo cuando era preciso desplazarse fuera de Sevilla- se encargaba de todas las diligencias necesarias para equipar adecuadamente las expediciones, incluida, claro está, la compra de los alimentos que en su mayor parte tenía lugar en la fértil comarca andaluza de manos de muy diversos proveedores. No siempre se realizaban en la misma estación, «con el consiguiente peligro de que las súbitas demandas de suministros para los barcos forzasen los precios al alza en los primeros años del siglo XVI, antes de que la vida económica de Sevilla y su zona de influencia tuvieran tiempo de adaptarse a las fuertes exigencias periódicas de la navegación y el comercio coloniales». No obstante, Hamilton considera que los precios eran ajustados razonablemente por los oficiales de la Casa y que la acusación de incompetencia que fuera lanzada en su día contra estos funcionarios carecía de fundamento². Elegimos a continuación un ejemplo que puede resultar suficientemente elocuente -el de la flota de Castilla del Oro, encomendada al segoviano Pedrarias Dávila, que zarpó de Sanlúcar de Barrameda el 11 de abril de 1514, tras un largo año de preparativos-, al contrastar el índice de precios de los alimentos en Andalucía, según los datos aportados por Hamilton, y los que figuran en los libros de contabilidad de nuestra armada.

Tal y como el lector podrá observar en el cuadro 1, los precios negociados por los oficiales en la compra de los abastos de la flota en 1513 ofrecen una gran similitud en casi todos los casos con los del mercado andaluz de ese mismo año. Hay, sin embargo, algunas discrepancias que merecen destacarse, como ocurre en el caso de los precios del bizcocho y de las almendras: el primero casi la mitad más barato en nuestra armada y el segundo siete veces menos⁵. Y aunque carecemos de los elementos de juicio necesarios para ponderar estas excepciones⁶, en cualquier caso el hecho de que los precios de los suministros de la armada estén muy por debajo de los del mercado abonaría aún más la tesis de Hamilton en defensa de la honorabilidad de los oficiales de la Casa.

CUADRO 1
PRECIOS ALIMENTICIOS EN ANDALUCIA EN 1513

<i>Producto</i>	<i>Precio/Hamilton</i>	<i>Precio/Armada</i>
bizcocho blanco	324,5 mrd/q	190,58 mrd/q
harina	 ³	122-128 mrd/f
vino	20 mrd/a	20 mrd/a
aceite	85 mrd/a	84,5 mrd/a
vinagre	24 mrd/a	23,8-34 mrd/a
sal	16,57 mrd/a	
carne vaca	7 mrd/lib c	7 mrd/lib c
habas	85 mrd/f	62,5 mrd/f
garbanzos	119 mrd/f	110 - 115 mrd/f
ajos	7 mrd/ri	7 - 13,4 mrd/ri
miel	130 mrd/a	
arroz	5,5 mrd/l	5,5 mrd/l
almendras	223 mrd/a	31 mrd/a

Nota: Las abreviaturas metrológicas y monetarias utilizadas en el cuadro son las siguientes:

a: arroba f: fanega l: libra lib c: libra carnicera
mrd: maravedí q: quintal ri: ristra⁴

Ahora bien, como se sabe, cuando se equipaba una flota, todos los gastos, uno tras otro, eran anotados en los libros de cuentas de la tesorería. En las páginas de los mencionados libros, cuyo inapreciable valor como fuente documental de primer orden no hace falta destacar aquí, se observan con relativa frecuencia errores de suma en los totales de las partidas que nos hacen sospechar, más que en un notable desconocimiento de una simple operación aritmética, o en un despiste de los escribanos, en un posible intento defraudador. Cómo interpretar si no el hecho de que en sólo cuatro partidas de productos alimenticios de primera necesidad, como son la harina, el vino, el aceite, y el vinagre, que fueron transportados por dos carabelas emplomadas, que zarparon al Darién en pos de la armada meses más tarde, se contengan errores de cálculo,

en tres de ellas, por importe de cerca de 2.000 maravedís por encima de su valor correcto?⁷. Todo apunta a la posibilidad de que los encargados de las compras, de dudosa honorabilidad, habrían averiguado un modo de conseguir algunos ingresos extras, falseando las cantidades, en lugar de los precios, y burlando la inspección -que acostumbraba a ser bastante minuciosa- de los libros de cuentas.

La Casa de la Contratación, siempre falta de numerario, hacía mil y un números antes de dar por finalizadas sus previsiones de abasto para las flotas y normalmente trataba de obtener en España todo lo necesario para el viaje completo. Había que economizar los gastos, pues se sabía que en las Indias los alimentos tenían un coste muy superior al de Sevilla y su área de influencia. Es probable también que en estos años iniciales de la colonización la grave escasez de artículos de todo tipo que soportaban las pequeñas y desabastecidas villas fundadas por los españoles en las Indias no hiciera aconsejable descargar sobre las mismas una demanda adicional imposible de satisfacer. No obstante, el error de cálculo o la negligencia obligaban a los barcos a procurarse nuevas provisiones en los puertos indianos⁸. Conservamos una relación, fechada en diciembre de 1514, de las provisiones recogidas por la nao capitana de la flota de Castilla del Oro en varios puertos en los que hizo escala durante su viaje de regreso a España. Las cantidades a las que haremos referencia en el Cuadro 2 deben entenderse correspondientes a dos tripulaciones puesto que el barco mencionado se había visto obligado a recoger en Santo Domingo a los marineros de otro buque dañado por ese destructivo molusco que era la broma⁹.

Con frecuencia se pondera la alta tasa de beneficio que el comercio con las Indias de determinados abastos generaban en el siglo XVI. Entre ellos el vino representa, sin duda, uno de los ejemplos más notables y también de los que suscita mayor interés. Un contemporáneo, Tomás de Mercado, afirmaba al respecto que «el vino puesto en Cazalla, do vale dos reales la arroba lo venderá a cinco como se lo paguen en Tierra Firme o en México», apuntando que esas ganancias excesivas no podían

justificarse ni por los costes de fletes que hubieran de pagar los comerciantes ni por los riesgos de la mar que hubieran de sufrir: «cincuenta pipas de vino entregadas en Cazalla valían, a quince cada una, setecientos cincuenta ducados. Véndenlas a treinta pagados en Nueva España, lo cual excede mucho a lo que costara asegurar las pipas de ida y la plata de vuelta»¹¹.

CUADRO 2
PRECIOS DE LOS ALIMENTOS EN DIVERSOS
PUERTOS AMERICANOS Y ESPAÑOLES (1514)

LUGAR COMPRA	ARTICULO	PRECIO (maravedis)
Tortuga	puercos (16)	309,3 mrds/u
"	aceite (1 arroba)	450 mrds/a
Puerto Plata	botas de agua (3)	506 mrds/u
"	sal (1,5 fanegas)	674,6 mrds/f
Gibraltar	(de) carne	68 mrds
"	(de) pescado	275 mrds
"	vino (30 arrobas)	45 mrds/a
"	aceite (1 arroba)	272 mrds/a
"	vinagre (1 arroba)	17 mrds/a
"	ajos (2 ristras)	17 mrds/ri
"	bariles de agua (3)	68 mrds/u
"	(de) carne	68 mrds
Cádiz	puerco (1)	476 mrds/u
"	(de) pescado	136 mrds
"	berzas ¹⁰	68 mrds
Sanlúcar de Barrameda	vino (30 arrobas)	40 mrds/a
"	cazón (4)	17 mrds/u
"	ajos (2 ristras)	17 mrds/ri
"	(de) sardinas arenques	375 mrds

Convenciones:

a=arroba u=unidad f=fanega R=Ristre Mrs=Maravedis

Hamilton también asegura que el coste de las provisiones era en Indias el doble que en Sevilla y su zona circundante, pero las pruebas que presentamos demuestran que se queda corto en su estimación. Algunos productos alimenticios adquiridos en 1514 en La Española costaron cinco veces más caros que en Sevilla, por ejemplo el aceite, que fue comprado un año atrás en Lebrija, para abastecer la flota de Castilla del Oro, a 84,5 maravedís la arroba, costó en Tortuga nada menos que 450 maravedís. Una nueva remesa de aceite adquirida en Gibraltar, un poco más tarde, costó 272 maravedís la arroba, casi la mitad que en Indias, pero tres veces más que en Sevilla. La sal también resultó cinco veces más cara en Puerto Plata que en Sanlúcar de Barrameda.

Es seguro que ya avanzado el siglo XVI, cuando los distintos centros poblados comienzan a desarrollar sus propios cultivos y a fomentar la cría de ganado haciéndose cada vez más independientes del abasto metropolitano, los precios experimentan también una reducción acorde con la mayor disponibilidad de suministros, pero por ahora parece demostrado que la desproporción de los precios de los artículos de primera necesidad, a uno y otro lado del atlántico, era a primera vista desorbitada.

Ahora bien, si queremos ser rigurosos conviene hacer algunas matizaciones al respecto. En el análisis de los precios de los alimentos deben tenerse en cuenta diversos factores que inciden decisivamente en los mismos y pueden, al mismo tiempo, conducirnos a un error de apreciación. El primero de ellos es si se trata del precio inicial o «de primera compra», como lo mencionan los documentos de la época, es decir, de un producto alimenticio, adquirido directamente de manos del agricultor, cosechero, carnicero o pescador. O bien si nos referimos a un producto sometido a algún modo de elaboración -por ejemplo el vinagre que solía adobarse con yeso y naranjas, o la carne y el pescado en salmuera-. Más aún, los alimentos requerían también ser envasados en recipientes adecuados: la harina, el vino y el pescado generalmente en pipas o en botas, las legumbres secas en seras¹² y costales, la sal en fardos, el aceite, la miel y el arrope en botijas vidriadas y enceradas, las

aceitunas en jarras pequeñas o en cantarillos. Y además tenían que ser transportados hasta los muelles, a veces siguiendo el curso del río, en barcazas, a veces por tierra en chirriones¹³, o en recuas de mulas dirigidas por los aljameles¹⁴. Siempre que se trataba de una compra oficial, como las realizadas por la Casa de la Contratación, de las cuales era preciso quedase constancia pública, se hacía necesario pagar a un escribano para que diese fe de la compra venta, y afrontar los numerosos gastos en comida y desplazamientos de los enviados a efectuar dicha compra. A la postre todo ello encarecía considerablemente el producto aún antes de ser embarcado rumbo a las Indias.

El coste añadido de los fletes es otro factor a considerar. Con frecuencia se alude a las altas tasas a las que estaban sometidas las provisiones que se embarcaban para las Indias. Se recurre a las citas de los coetáneos y a sus denuncias sobre los abusivos precios de los productos en aquellos distantes mercados de consumo, para respaldar una aseveración que casi constituye un acto de fe. Pero carecemos de estudios rigurosos que analicen en profundidad y de forma seriada este problema. Es más, ni siquiera muchas de las obras dedicadas al comercio y a la navegación colonial -más interesadas en los productos de intercambio comercial y en su volumen- parecen haberse cuestionado la importancia de los fletes, tanto marítimos como terrestres y fluviales, para una cabal comprensión de todo el circuito¹⁵. Si nos detenemos a analizar los fletes marítimos vigentes en la primera década del siglo XVI es seguro que estaremos en mejor posición para comprender la auténtica dimensión del problema y su decisiva influencia sobre el precio final del producto, cualquiera que éste sea. Naturalmente nuestro análisis no puede ser del todo exhaustivo pues para ello debiera tenerse en cuenta otros factores condicionantes, sobre todo los fletes que gravaban las mercancías en territorio americano hasta que llegaban a los principales centros de consumo, ya sea por tierra, mar o vía fluvial. Pero, dadas las limitaciones que se nos imponen en el presente trabajo, consideramos que constituye éste un buen punto de partida sobre el que convendrá insistir en otra ocasión.

Antonio M. Bernal ha escrito recientemente en un magnífico trabajo sobre la Carrera de Indias que: «en los comienzos del comercio colonial los fletes no fueron sometidos a reglamentación alguna, practicándose, a la hora de fijarlos, las normas impuestas por la ley de la oferta y demanda en trato directo entre maestros y mercaderes, a pagar la parte principal del importe -alrededor de un 85% -siempre en Indias»¹⁶. Bien es cierto que por estos años las relaciones mercantiles entre maestros y mercaderes, a la hora de concertar los fletes, no se regían por tarifas uniformes, ni siquiera para los distintos mercaderes que contrataban los servicios de un mismo barco para un mismo viaje¹⁷, pero también lo es que existían unos topes arancelarios, generalmente aceptados, cuya relación durante las dos primeras décadas fue de 1.000 maravedís (el flete más barato) a 3.800 maravedís (el más elevado), por cada tonelada de mercancías, y de 20 a 100 maravedís, por tonelada, en concepto de avería. El cuadro 3 recoge 36 contratos de afletamiento suscritos entre los años 1504 y 1518, es suficientemente revelador. En él apreciamos cómo a lo largo de quince años los fletes marítimos, dentro de su gran diversidad, se mueven insistentemente dentro de los topes referidos.

El caso de la armada de Castilla del Oro, de 1513/1514, constituye, sin duda, una excepción que conviene destacar¹⁸. En efecto, se sabe que la tarifa marítima aplicada a todos aquellos que requirieron los servicios de las diversas embarcaciones que integraban la flota de Pedrarias, ya fuese un particular o el rey, fue la siguiente:

- Flete, a razón de 4.000 maravedís por tonelada.
- Por el pago de la avería, a razón de 100 maravedís por tonelada.

A primera vista pudiera parecer que los fletes marítimos estipulados para esta ocasión son excesivamente elevados si se los compara con valores medios del conjunto. ¿Fue quizás la expectación creada por la expedición encomendada al noble segoviano bajo el señuelo

junto con la dificultad para encontrar el número necesario de embarcaciones para dar acomodo a una expedición tan numerosa -calculada en torno a los dos mil hombres-, lo que motivó un encarecimiento artificial y abusivo de los fletes por parte de los maestros?. Todos los datos a nuestro alcance apuntan en este sentido.

Sabemos que durante algún tiempo el rey Fernando, quien había asumido la organización de esta empresa con enorme entusiasmo, asesorado por los oficiales de la Contratación y otros expertos en el negocio marítimo, se debatió entre la posibilidad de fletar o más bien comprar las embarcaciones de la armada a la vista de los abusivos precios que demandaban los maestros. Era la ley de hierro de la oferta y la demanda; a sus requerimientos tuvieron que ajustarse convenientemente ambas partes: la Corona, por un lado y los oportunistas armadores, por otro¹⁹.

En esta ocasión el viaje hasta el Darién, además de ser una ruta más larga e incierta que la de las islas -de hecho resultó muy difícil hallar pilotos expertos que supieran la derrota- tuvo que ajustarse a las exigencias del monarca quien obligó a la flota a realizar el trayecto sin tocar en Santo Domingo -como se acostumbraba- a fin de evitar roces con el virrey Diego Colón²⁰. Semejante requisito tuvo que ser sopesado debidamente por los maestros. Si no se podía recalar en La Española, las provisiones alimenticias para el viaje -lo que Chaunu ha denominado «el peso motor» de la embarcación²¹- forzosamente serían mayores y por consiguiente se reducía el espacio disponible para la estiba de las mercancía, a la par que se encarecían los fletes. Todos estos factores debieron incidir, sin duda, a la hora de concertar la tarifa marítima para la expedición de Castilla del Oro.

Otra cuestión a la que convendrá referirnos, aunque sólo sea muy brevemente, es la de los plazos y procedimientos para el cobro de los fletes. Como se ha visto, A.M. Bernal -refiriéndose a las prácticas mercantiles observadas a lo largo del siglo XVI- afirma que la parte principal de los mismos, aproximadamente un 85%, se abonaba siempre en Indias

mientras que la cantidad restante se anticipaba en Sevilla antes de que la nave zarpase. Seguramente esta práctica se consolida conforme avanza la centuria, pero lo cierto es que de los contratos de afletamiento, que hemos tenido ocasión de revisar, se desprende que en estos años iniciales de la Carrera los mercaderes acostumbraban a pagar la *totalidad* de los fletes exigidos por el maestro siempre en el puerto de arribada, en un plazo que oscilaba, por lo general, entre los 20 y 40 días, -un tiempo prudencial para vender la carga y obtener la liquidez necesaria- desde que la embarcación llegaba a su destino²². La fórmula con sus correspondientes variantes -según el lugar de arribo y el aplazamiento fijado- se repite invariablemente en todos y cada uno de los contratos: *«el cual dicho flete me ha de ser pagado en el dicho puerto de Santo Domingo en pesos de oro fundidos e marcados, al precio que allá corre, en paz e en salvo, sin pleito ni contienda alguna... dende hasta treinta días»*²³.

Otra cosa bien distinta es lo que se observa en la liquidación de la avería. El término avería, de conocida filiación náutica y mucho más antiguo de lo que se le reconoce²⁴, ha sido objeto de numerosas interpretaciones que a menudo conducen al error. En primer lugar conviene advertir que de ningún modo puede entenderse este concepto en el sentido que adquiere años más tarde, es decir «como una contribución marítima para costear los gastos de los convoyes u otras flotas mantenidas para la defensa de la navegación de las Indias»²⁵ sino, tal y como se deduce de una lectura minuciosa de los documentos que analizamos en este estudio, como una especie de prima para los gastos que conlleva la estiba y transporte de la carga (cuerdas, sebo, etc...) y otros servicios menores, que debía abonar, por anticipado, todo aquel que fletaba una embarcación, incluso la Corona. Esta conclusión se reafirma al observar el procedimiento utilizado para su liquidación y pago. En los años iniciales del comercio transatlántico esta avería, llamada «común u ordinaria», se abonaba frecuentemente antes de que la nave zarpase y su liquidación se efectuaba con base a una cantidad fija por tonelada, sin que se tuviera en cuenta la naturaleza ni el valor de la mercancía embarcada. Muchos contratos de fletamento no precisan su cuantía y utilizan fórmulas de uso generalizado como ésta:

«que vos me pagueades las averías acostumbradas, según usanza de naos que van a las Indias...». Otros aluden a un concierto previo entre el maestre y los distintos cargadores de la nao: «según me pagaren los otros mercaderes que llevaren mercaderías en la dicha mi nao».

Sea cual fuere la fórmula utilizada, lo cierto es que con este ingreso el maestre se resarcía de los numerosos gastos determinados por el negocio marítimo: sebo, cuerdas, estiba de la carga, honorarios del práctico del puerto, mantenimiento de la nao, etc., como puede apreciarse en la siguiente carta de fletamento de 1509 en la que se hace constar con claridad el objeto de la recaudación: «Otro sí, es condición que me pagueades por averías de sebo e manguetas, e arrumaje e guindaje dos reales y medio por cada tonelada»²⁶

CUADRO 3
FLETES MARITIMOS EN LOS INICIOS
DE LA CARRERA DE INDIAS²⁷

AÑO	EMBARCACION	MAESTRE	FLETE (por toneladas)	AVERIA (por toneladas)	DESTINO
1504	Sta. MO de Guía	Juan Rodríguez, Chocero	1.800	...	Sto. Domingo
1506	Sta. Catalina	Diego Rodríguez	2.300	²⁸	Sto. Domingo
1506	San Nicolás	Fernando de Morales	2.500	2 reales	Pto. Plata
1507	San J. Bautista	Pedro de Llano	2.050	²⁹	Sto. Domingo
1507	San Nicolás	Fernando de Morales	2.300	2 reales	Sto. Domingo
1507	Santa Cruz	Lope Sánchez	2.000	³⁰	Sto. Domingo
1509	Santiago	Juan de Jeréz	1.900	³¹	Sto. Domingo
1509	San Miguel	Manuel Cansino	2.000	³²	Sto. Domingo
1509	Santiago	Juan de Jeréz	1.900	³³	Sto. Domingo
1509	San Antón	Diego Sánchez Colchero	1.900	2,5 reales	Sto. Domingo
1511	La Victoria	Francisco Gutiérrez	2.500	2 reales	Sto. Domingo
1513/ 1514	Armada de Pedrarias Dávila		4.000	100 mds.	Darién

AÑO	EMBARCACION	MAESTRE	FLETE (por tonelada)	AVERIA (por tonelada)	DESTINO
1513	<i>Sta. MO de la Antigua</i>).....?		2.700	100 mrds.	Sto. Domingo
1513	<i>Santa Catalina</i>	Juan Romero	2.800	100 mrds.	Sto. Domingo
1514	<i>Buen Jesús</i>	Juan Rodríguez. Zarco	2.900 ³⁴	100 mrds.	Pto. Rico/ Sto. Domingo
1514	<i>Santa Ana</i>	Bartolomé Ferrández	2.600 ³⁵	100 mrds.	Pto. Rico/ Sto. Domingo
1514	<i>Santiago</i>	Alonso Martín Carreño	2.900	100 mrds.	Puerto Rico
1514	<i>Santiago</i>	Francisco Márquez	2.000	100 mrds.	Sto. Domingo
1514	<i>Santiago</i>	Alonso Martín Carreño	2.000	2 rls.	Sto. Domingo
1515	<i>San Andrés</i>	Cristóbal R[odríguez]. Bezoz	1.800	³⁶	Puerto Rico
1515	<i>San Andrés</i>	Cristóbal Martín de Amaya	3.800 ³⁷	100 mrds.	Darién
1516	<i>Santa Catalina</i>	Fco. López	1.600	2,5 reales	Sto. Domingo
1516	<i>S. Francisco de Buenaventura</i>	Ambrosio Sánchez	1.900		Pto. Rico
1517	<i>Sta. MO de la Antigua</i>	Cristóbal Vallés	1.000	50 mrds.	Sto. Domingo
1517	<i>Sta. Catalina</i>	Juan Vizcaino	1.200/ 1300	50 mrds.	Pto. Rico/ Sto. Domingo
1517	<i>Sta. MO de la Antigua</i>	Cristóbal Vallés	1.300	50 mrds.	Sto. Domingo
1517	?	Antón...?	3.000...? ³⁸	100	Darién
1518	<i>La Trinidad</i>	Francisco Niño	3.000		Darién
1518	<i>Sta. MO de la Antigua</i>	Martín Núñez	1.200	34 mrds.	Puerto Rico
1518	<i>Sta. María la Blanca</i>	Tomé López	1.150	³⁹	Sto. Domingo
1518	<i>San Andrés</i>	Cristóbal Rodríguez. Bezoz	1.050	50 mrds.	Sto. Domingo
1518	<i>Santa Cruz</i>	Luis Fernández de Alfaro ⁴⁰	2.930	 ⁴¹	Darién
1518	<i>La Concepción</i>	Andrés García	2.000	100 mrds.	Cuba
1518	<i>Sta. María la Blanca</i>	Tomé López	2.200	50 mrds.	Sto. Domingo
1518	<i>San Juan</i>	Juan Rodríguez. Zarco	1.200	20 mrds.	Sto. Domingo
1518	<i>Ntra. Sra. del Carmen</i>	Gaspar Rodríguez	1.200	⁴²	Sto. Domingo

Como es fácil comprender la tarifa marítima significaba una pesado lastre para todo tipo de mercancías, y una considerable merma en los beneficios líquidos del comerciante, pero su mayor o menor repercusión en el coste final del producto dependía de muy diversos factores, tales como el volumen aforado de la carga transportada, o el precio de la materia prima. En la medida en que la mercancía era más voluminosa y por tanto susceptible de ser aforada por el arrumador⁴³ en una cuantía de toneladas mayor, o bien cuando el precio de primera compra del producto era bajo, los fletes incidían con mayor rigor que en el caso contrario.

Consideración aparte merecen los embarques de ganado y los fletes que los mercaderes exigían por su transporte, a los que a continuación revisaremos sólo de pasada por entender que excede el objetivo de nuestro estudio. Naturalmente, cuando se trataba de concertar el transporte de animales entre maestros y mercaderes, las condiciones estipuladas en los contratos de afletamiento eran muy distintas. Las tarifas se ajustaban, como era lógico, por cada animal embarcado y contemplaban la posibilidad de que durante la travesía éste falleciese, en tal caso solía cobrarse sólo la mitad del flete estipulado. Cláusula obligada en todos los contratos era aquella por la que el mercader se obligaba a dejar embarcar, libres de flete, toda la paja, cebada y agua necesaria para el cuidado de los animales durante el viaje. En 1509, por ejemplo, Diego Sánchez Colchero, maestro de la *San Antón*, fletaba su barco con destino al puerto de Santo Domingo a Tomás de Castellón, vecino de Toledo, para embarcar en él «*todas las bestias e ganados que podáis llevar, sin poner por ello en peligro el barco*». La tarifa aplicada en esta ocasión fue la siguiente: por cada becerra, 2.000 maravedís; por cada macho, 6.000 maravedís; por cada oveja, 400 maravedís; por cada asno, 3.500 y por cada mula, 4.000 maravedís. Dos años antes Pedro de Llano, maestro de la nao *San Juan Bautista*, suscribía un contrato de afletamiento con el mercader, vecino de Trigueros, Alfonso Gómez, en el cual se recoge el envío de 3 asnos y 4 becerras a la isla Española, cobrando por cada asno 3.500 maravedís y por cada becerra «*a precio que me pagaren de flete otros mercaderes que llevan becerras en la dicha nao, con tanto que no sea el precio*