

JOSE-ENRIQUE LOPEZ DE COCA CASTAÑER

## RELACIONES MERCANTILES ENTRE GRANADA Y BERBERIA EN EPOCA DE LOS REYES CATOLICOS

*Sumario:* Introducción. I.—Reanudación del tráfico después de la conquista castellana de Granada. Una bula de Inocencio VIII. II.—El comercio libre (1490-1508): 1).—Las «interdicciones» reales. 2).—Naturaleza del comercio africano. III.—La época de los presidios (1509-...): 1).—El abastecimiento de los presidios. 2).—Comercio libre y monopolios. IV.—Observaciones finales. Apéndice.

### INTRODUCCION

Las líneas que siguen tienen como objeto completar la visión ofrecida en un trabajo anterior, que versa sobre las relaciones existentes entre las comunidades ribereñas del mar de Alborán a fines del siglo XV y principios del XVI (1). Señalamos en el mismo la aparición de una típica sociedad fronteriza a raíz de la conquista castellana de Granada, en la que predominan las razones e intereses que unen a las comunidades ribereñas sobre sus diferencias políticas e ideológicas. En semejante contexto, el comercio no podía estar ausente y, en tal sentido, subrayamos la presencia de mercaderes que ejercen las funciones de alfaqueques debido, entre otras cosas, a que los musulmanes acostumbraban a exigir mercancías diversas en concepto de rescates. De esta manera resultaba posible un tráfico «mercantil» que en otras circunstancias no se hubiese producido por razón de las continuas prohibiciones y amenazas que pesaban sobre el mismo.

La cuestión estriba en averiguar hasta qué punto es válido el esquema antedicho o si, por el contrario, hubo manifestaciones de auténtico tráfico comercial; máxime si tenemos en cuenta la tradición anterior a la guerra castellano-granadina. Por otra parte, lo ocurrido durante el período que aquí estudiamos es fundamental para entender la situación posterior, tan bien descrita por Fernand Braudel.

La bibliografía existente sobre el tema es muy escasa y contiene algún error de bulto (2), por lo que intentamos aproximarnos al mismo mediante la utilización de documentos notariales, no muy abundantes por desgracia: de los cinco puertos y playas granadinos en los que existían aduanas del almorjafazgo castellano a fines del siglo XV (Marbella, Málaga, Vélez-Málaga, Almuñécar y Almería), sólo se conserva documentación notarial de la época en los archivos de protocolos de Al-

(1) *Esclavos, alfaqueques y mercaderes en la frontera del mar de Alborán (1490-1516)*. Revista «Hispania». En prensa.

(2) Una visión de conjunto que se apoya fundamentalmente en las disposiciones oficiales que autorizan o prohíben el tráfico, en BEJARANO, F.: *Reanudación del comercio de Málaga con África bajo los Reyes Católicos*. «Homenaje a Guillermo Guastavino». Madrid, 1974. Págs. 429-441. Sobre las dificultades que los genoveses encuentran en Berbería, LOPEZ de COCA, J. E.: *Los genoveses en Málaga durante el reinado de los Reyes Católicos*. «I Congreso Internacional de Historia Mediterránea» Palma de Mallorca, 1973. En prensa.

mería y Málaga. En el primero, la documentación más antigua data de 1519, fuera ya del marco cronológico de este estudio, mientras que en Málaga se remonta al otoño de 1496 (3).

Aclaremos, por último, que al hablar de Berbería debe entenderse la parte mediterránea de la misma, antaño conocida como Berbería de Levante, desde Bujía a Ceuta.

#### I.—*Reanudación del tráfico después de la conquista de Granada. Una bula de Inocencio VIII.*

Habida cuenta del contexto político e ideológico en que se desenvuelve la guerra granadina, se entiende que los monarcas católicos, tras haberse pronunciado por la reanudación del tráfico comercial entre Granada y Berbería, soliciten una bula papal autorizándolo. No olvidemos que existían precedentes al respecto en torno a las relaciones con la Berbería atlántica, ni tampoco la tradición medieval del comercio «alexandrino» y las penas canónicas que pesaban sobre el mismo.

Durante mucho tiempo se ha venido aceptando que la reanudación del tráfico entre Granada y Berbería fue posible gracias a una bula pontificia expedida en Roma el 27 de marzo de 1487. Pero esa bula no existe. El documento que ha pasado como tal no es sino la respuesta de Inocencio VIII a ciertas instancias del conde de Tendilla, embajador de los Reyes Católicos, tendentes a evitar la multiplicidad de jurisdicciones eclesiásticas y con expresa mención del caso de los jueces conservadores y subconservadores. El error data de antiguo; de la catalogación llevada a cabo en el archivo municipal malagueño a fines del siglo XVIII y no ha sido advertido posteriormente, por lo que ha provocado la confusión en más de un investigador fiado en el catálogo que publica Francisco Bejarano (4). Existe, desde luego, una bula papal que autoriza el tráfico, pero emitida en el verano de 1490.

La diferencia cronológica entre la pretendida y la verdadera bula supone mucho para la comprensión del tema que estudiamos aquí. De haber existido una bula fechada en un momento en que Málaga, y con ella la totalidad del litoral granadino, aún permanecía en manos nazaríes, ello significaría que la Corona de Castilla mantenía unas miras inusitadas sobre el comercio con las tierras de allende el mar de Alborán; miras tras las que podía abrigarse una cierta influencia de mercaderes italianos, como apunta M. A. Ladero, o un conocimiento extremadamente preciso pero equivocado de los recursos a explotar después de acabada la guerra, según señalábamos por nuestra parte.

No ocurre así en realidad. Son los propios vecinos repobladores de Málaga, de predominante extracción bajo-andaluza, quienes demandan a los reyes la solicitud de un permiso a Roma para la

(3) Afortunadamente, los documentos notariales malagueños desbordan por su temática el ámbito estrictamente local. Advertimos de que se encuentran en pésimo estado de conservación, por lo que a la hora de citar indicaremos el número del legajo seguido de la fecha. Por ejemplo: leg. 4; 3/VI/1511.

(4) El documento en cuestión se guarda en *(Archivo (M)unicipal (M)álaga* Originales, vol. I, fol. 225. Se trata de un traslado sacado en Medina del Campo a 12 de mayo de 1494 de otro anterior, fechado en Córdoba a 27 de marzo de 1487, de una bula expedida en Roma el año anterior. En el dorso leemos: *Bula del papa con lo que enbiaron sus altesas*, y más abajo, con distinta tinta y grafía: *Sobre la contratación de allende*. Desconocemos las razones de semejanza equivocación, que no será aclarada luego, en el siglo XVIII: la supuesta bula acabará encabezando un cuaderno integrado exclusivamente por documentos originales y relativos al tráfico con Berbería en la primera mitad del siglo XVI. En las portadillas del citado cuaderno se inserta una regesta luego recogida en BEJARANO, F.: *Documentos del reinado de los Reyes Católicos. Catálogo de los documentos existentes en el Archivo Municipal de Málaga*. Madrid, 1961, donde nuestra bula figura como documento n.º 2. Todo ello ha inducido a error a varios investigadores. Así, LADERO QUESADA, M. A.: *Repoblación del reino de Granada anterior a 1500* «Hispania» n.º 110 (1968), p. 494, nota n.º 8; SZMOLKA CLARES, J.: *La reactivación de la economía granadina a raíz de la conquista*. «Anuario de Historia Moderna y Contemporánea» n.º 4 y 5 (1977-1978), p. 143, nota, 54; BEJARANO, F.: *Reanudación...*, págs. 429-430; y nuestros trabajos *Poblamiento y frontera en el obispado de Málaga a fines del siglo XV*. «Cuadernos de Estudios Medievales» II-III (1974-75), p. 369, nota n.º 4; *La tierra de Málaga a fines del siglo XV. Granada*, 1977. Pág. 176, nota n.º 93. *Los genoveses...*, nota n.º 8.

*contratación de Berbería*, cuando se reúne el cabildo municipal por vez primera, unos dos años después de la conquista (5). La reanudación del tráfico tendrá más bien unas causas modestas y localistas, muy de acuerdo, por cierto, con las características que va a tener el comercio norteafricano según veremos más tarde.

La respuesta del pontífice se hace sentir mediante bula expedida en Roma el 15 de julio de 1490, por la que Inocencio VIII autoriza el tráfico atendiendo a los cuantiosos gastos que la guerra granadina viene ocasionando y a la necesidad de asegurar la repoblación de los lugares conquistados hasta la fecha. (6).

Hará falta, sin embargo, que la ciudad de Málaga insista nuevamente (septiembre de 1490) para que los reyes, ya en posesión de la bula pontificia, concedan su privilegio autorizando el tráfico de bienes entre la ciudad de Málaga y las tierras de allende el mar, a las que se podrá acudir con *todas las mercaderías, bituallas e mantenimientos que los vezinos de la dicha çibdad de Sevilla acostunbran llevar e llevan, eçebto armas e caballos e cosas de hierro e de azero e madera e clavason e maromas e los otros aparejos de que se pueden haser e guarnesçer navíos e fustas* (7).

El veto a estos materiales «estratégicos» ya era tradicional en las relaciones andaluzas con Berbería y estaba contenido en la bula pontificia. Pero la Corona autoriza al concejo malagueño para que añada otras si lo estima conveniente, facultándolo, asimismo, para que pueda inspeccionar todos los embarques para el norte de Africa. Consultados los mercaderes residentes en Málaga por aquellas fechas (genoveses y bajoandaluces), se incluye el trigo en la lista arriba expresada (8).

El éxito de las gestiones malacitanas animará a los concejos marbellí y almeriense a pronunciarse para la consecución de los correspondientes privilegios, que les son otorgados a comienzos de

1491 (9). En ellos, al igual que en el concedido a Málaga y en la bula papal, la autorización para traficar con Berbería se extiende tanto a los cristianos repobladores como a los mudéjares granadinos, aspecto, éste último, que no parece ser un mero alarde retórico puesto que en las capitulaciones que se asientan con Granada y la Alpujarra, un año más tarde, se permite a sus habitantes que continúen comerciando con tierras magribíes, pagando los mismos derechos que los cristianos (10).

## II.—El comercio libre (1490-1508).

Por comercio libre entendemos en nuestro caso aquél que se desarrolla exento de todo intento monopolizador, ya sea de un individuo, compañía mercantil, ciudad o ciudades. Estos intentos de

(5) En 29 de julio de 1489. BEJARANO, F.: *ob. cit.*, p. 430.

(6) *(A)rchivo (G)eneral (S)imancas*. Patronato Real, caja 60, fol. 188 (En *La tierra de Málaga*, p. 176, nota 93, citamos como fol. 68). Public. SUAREZ.FERNANDEZ, L.: *Política internacional de Isabel la Católica*. Valladolid, 1969. III, p. 190 y 191. También LADERO QUESADA, M. A.: *Los mudéjares de Castilla en tiempo de Isabel I*. Valladolid, 1969, doc. n.º 41. La fecha correcta del documento es 15 de julio.

(7) R. C. de 8 de noviembre de 1490. Public. SUAREZ FERNANDEZ, L.: *op. cit.*, III, págs. 229-231; MORALES GARCIA-GOYENA, L.: *Documentos históricos de Málaga*. Granada, 1906-1907. I. págs. 23-27 (en adelante citaremos por GOYENA). Por esas mismas fechas los reyes escriben al Almirante de Castilla notificándole la concesión del privilegio. A. G. S. Diversos de Castilla, libro 8, fol. 91. Un traslado del privilegio, reelizado en 1511, en A. G. S. Cámara. Pueblos, leg. 11, fol. 70.

(8) BEJARANO, F.: *Ob. cit.*, p. 431.

(9) *(R)egistro (G)eneral (S)ello* marzo, 1491, fols. 13 y 14.

(10) Ver texto en LADERO, M. A.: *Los mudéjares*, p. 178.

control se plantearán a partir de 1510, cuando se consolide el sistema de presidios en la costa norteafricana. Con anterioridad, las amenazas a la libertad de tráfico llegan de una interpretación estricta de los privilegios reales, en la que se da por supuesto que sólo los vecinos de las ciudades beneficiadas con los mismos podían mercadear con el Magrib (11). Pero, sobre todo, los atentados contra la libertad de tráfico llegarán de las prohibiciones periódicas del mismo por la Corona.

1).—*Las «interdicciones» reales y sus consecuencias.*

El primer veto regio al comercio africano en su vertiente mediterránea data del 7 de agosto de 1494 y debe estar conectado —no será la única vez— con ciertos proyectos expansionistas en el norte de Africa, que el secretario real Hernando de Zafra acariciaba desde su atalaya granadina; proyectos que se verían frustrados por el inicio de las complicaciones políticas en Italia (12). La prohibición se mantendrá vigente durante dos años hasta que nuevamente se autorice el tráfico de acuerdo con los términos conocidos, aunque ahora se prohíba expresamente la exportación del lino. En este sentido, el secretario Hernando de Zafra había escrito a Málaga quejándose de que en *otros puertos de la dicha costa no solamente se llevan y pasan por ellos las cosas que segund la bula de nuestro muy santo padre e nuestras cartas sobre ello dadas se puedan llevar, más que pasan lino que es cosa vedada* (13).

Las ciudades del litoral granadino y Málaga en particular, habían cumplido las prescripciones reales, pero como resultaba fácil embarcar mercancías en otros puntos de la costa, el tráfico con Berbería seguía manteniéndose y la Hacienda Real dejaba de percibir los derechos correspondientes aparte de que ahora se trafica con productos vedados: el lino lo era, de hecho, pues se utilizaba para la fabricación de jarcias y otros aparejos para navíos. La nueva disposición regia interrumpe una exportación tradicional de Granada a Berbería, al tiempo que da fe de la existencia del contrabando, fenómeno, éste, que impedirá en lo sucesivo conocer la verdadera importancia del comercio norteafricano.

Los reyes autorizan la reanudación del tráfico atendiendo a la merma que registran sus rentas y en la confianza de que los mercaderes que pasan al otro lado del mar de Alborán puedan desarrollar una labor de espionaje susceptible de aprovechamiento más tarde. Este es uno de los argumentos que explica el perdón otorgado a unos contraventores de las prohibiciones regias —ver documento n.º 2 del Apéndice— y será utilizado más tarde para calmar las reticencias de un nuevo pontífice, Alejandro VI, que emite un breve afirmando la continuidad del tráfico, un año más tarde (14).

El citado argumento se volvería a la larga contra sus promotores: tras la conversión forzada de los mudéjares granadinos a comienzos del siglo XVI se intensifica la ofensiva de los merodeadores berberiscos sobre las costas del antiguo reino nazarí, por razones ya explicadas en otro lugar. Entonces, los mercaderes cristianos acabarán resultando más útiles a los norteafricanos que a la Corona de Castilla. En virtud de esto, se explica la prohibición a Málaga y Vélez-Málaga de comerciar con Vélez de la Gomera en 1505, cuando se prepara un golpe de mano contra Mazalquivir, capturada en septiembre de ese mismo año por el Alcaide de los Donceles (15). Por razones idénticas, a

(11) Lo que ocurre en un momento determinado en Málaga. Ver la descripción del enfrentamiento entre el concejo y los factores del secretario F. Alvarez en BEJARANO, F.: *ob. cit.*, págs. 432 y 433.

(12) LADERO, M. A.: *Repoblación...*, p. 494, nota n.º 11; *Defensa de Granada a raíz de la conquista (1492-1501)*. «Homenaje a Elías Serra Rafols» (La Laguna, 1973) IV, págs. 108-111 en particular.

(13) La nueva autorización de 20 de julio de 1496 en GOYENA: *Ob. cit.*, I, págs. 159 y 160.

(14) El 24 de octubre de 1497. Public. SUAREZ FERNANDEZ, L.: *Política Internacional*, Valladolid, 1972. V, págs. 201 y 202.

(15) BEJARANO, F.: *ob. cit.*, págs. 435 y 436.

principios del año siguiente el rey Felipe prohíbe el tráfico con todo el litoral norteafricano comprendido entre Ceuta y Túnez, sin expresa licencia real. Esta prohibición afecta a los naturales de Castilla y Granada así como a los extranjeros, pero las protestas de las ciudades costeras granadinas harán que el ámbito geográfico de la prohibición se reduzca al litoral de Tremecén, sobre el que se prepara la ofensiva castellana, anulándose para el resto (16).

Tenemos, en definitiva, que durante el lapso de tiempo que media entre la primera autorización regia del tráfico norteafricano y el comienzo de la época de los presidios, las relaciones mercantiles entre Granada y Berbería estuvieron oficialmente prohibidas durante unos cinco años, si es que no hay que contar con otro veto a fines de siglo, coetáneo al vigente para el tráfico entre la Baja Andalucía y la Berbería atlántica. En el transcurso de esos años, y también de los restantes, las armadas castellanas que patrullaban el mar de Alborán estaban autorizadas a detener todo navío sospechoso de llevar contrabando. La documentación que utilizamos no deja de recoger algunos de los incidentes producidos en aquella época, sólo que no parecen afectar directamente al tráfico africano-granadino, pues se refieren siempre a navíos que siguen una ruta directa entre Génova y las ciudades del reino de Tremecén.

Ya en 1495, Lorenzo Catanno, factor en Oran del genovés Felipe de Avenante, protesta por el saqueo perpetrado por tres naves valencianas sobre una nave suya, que se encontraba cargando *ropas* en aquel puerto (17). Pero este suceso no es sino una secuela más de la rivalidad existente entre genoveses y catalano-aragoneses, no apaciguada por el tratado firmado en Barcelona en 1493. Los verdaderos problemas empiezan a partir del momento en que los buques de la casa de Arcos hacen acto de presencia en el mar de Alborán tras la conquista de Melilla. Como quiera que la Corona autorizaba al duque de Medina Sidonia a retener el cincuenta por ciento del valor de las presas capturadas, ello contribuiría, sin duda, a estimular el celo de los capitanes que navegaban a sueldo de los Guzmanes. A ellos se añaden las tripulaciones de los buques reales comandados por Iñigo Manrique, alcaide de Málaga, como se pone de relieve en la detención y requisa de la nave de Nicoloso Catanno, en ruta de Génova a Orán con un cargamento valorado en diez mil ducados de oro: el genovés es acusado de transportar en las bodegas de su navío alumbre, acero, cobre, hierro, y *mantenimientos*, mercancías todas que el derecho divino y humano prohíben que sean llevadas a tierra de moros; por tal motivo, el mercader genovés merece, al decir de sus captores, la pérdida de sus bienes, la vida y su alma. La nave es objeto de secuestro en el puerto de Málaga (18).

No será éste el único caso en que un mercader genovés es detenido bajo pretexto de que no respeta los usos y normas vigentes en el tráfico de Berbería. Pero no es fácil averiguar si tales acusaciones eran ciertas o no. Si bien no sería de extrañar que los genoveses burlaran a menudo las disposiciones vigentes, tampoco lo sería que las naves castellanas que patrullaban el litoral norteafricano estuvieran dispuestas a detener y registrar cualquier navío italiano, buscando todo aquello que se les antojase declarar transporte ilegal. En este sentido, y al compás de la agresión castellana sobre Tremecén, entre 1507 y 1509 menudean los incidentes con naves liguas o de otra procedencia. El alcaide de Mazalquivir sorprende a la nave de Lorenzo Catanno en Mostaganem, cometiendo flagrante delito, y despide a su capitán con una simple advertencia; pero éste retorna al año siguiente (1508) con una carraca artillada y contrabando en sus bodegas, el cual será requisado por Pedro Na-

(16) Entre 1506 y 1508. GOYENA: *ob. cit.*, I, págs. 229-233.

(17) *Documentos sobre las relaciones internacionales de los Reyes Católicos*. Ed. de A. de la Torre. Barcelona, 1965. V, págs. 124 y 125.

(18) *(A)rchivo (C)atedral (M)álaga* legajo 63, cuadernos 86 y 90.

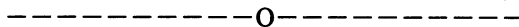
varro frente a las costas del Oran. Este mismo detiene frente a Honein la carraca de Luca Salvago, que transportaba piezas de artillería, filo de cuerdas de ballesta, etc. (19). Por esas mismas fechas, Mosen Sureda se apodera de una nao de Niza que transportaba «coses vedades», mientras que en Málaga se subastan los bienes de un navío genovés transgresor (20).

## 2).—Naturaleza del comercio africano.

Después de la conquista de Granada por los Reyes Católicos nada podía impedir que la nueva sociedad repobladora quisiera obtener de la Berbería mediterránea lo que sevillanos y gaditanos habían venido importando durante decenios de la vertiente atlántica del Magrib: cera, pieles, cueros bovinos, productos artesanales, particularmente textiles, dátiles y, desde luego, oro y esclavos. Pero bastará poco tiempo para que los cristianos vecindados en el reino granadino descubran cómo el oro sudanés, que todavía afluye al Magrib a través del desierto, va a desembocar en las zonas más orientales, como Tunicia y Tripolitania. En cuanto a la mano de obra servil, serán los portugueses, desde Lisboa, quienes se encarguen de reexpedir los esclavos negros hacia los mercados mediterráneos. Por otra parte, el esclavo moro se conseguirá sólo mediante periódicas correrías en tierras norteafricanas o mediante captura de los que merodean en la costa granadina. Siempre será utilizado como moneda de cambio en la redención de cautivos cristianos.

De hecho, la Berbería mediterránea se presenta desde un principio con menos atractivos que su contrapartida atlántica. Están lejanos los tiempos en que Málaga distribuía en el Magrib las mercancías procedentes de Inglaterra y Génova, al tiempo que formaba un eje con Honein, el gran puerto de Tremecén, dentro del gran comercio ligure con el Islam occidental. En Marruecos, la decadencia meriní trae consigo el estancamiento de Badis (Vélez de la Gomera), donde cada dos años hacían escala las galeazas venecianas, y de Cazaza, donde poco antes de la guerra de Granada residían *noveçientos veçinos de moros y avya en ella diez e syete casas de christianos mercaderes que tenían ally su yglesia* (21).

La reanudación del comercio con Africa después de 1490 trae consigo el desarrollo de tres variantes del mismo. En primer lugar, permanencia del rol de Berbería y Granada como lugares de tránsito para los productos orientales gracias a la continuidad de los convoyes venecianos. En segundo, un interés general en Granada por el tráfico con Tremecén. Por último, la fijación de unas relaciones muy particulares entre Málaga, de un lado, y Cazaza y Vélez de la Gomera de otro.



Piensa Francisco Bejarano que toda una serie de productos de claro origen oriental (laca, gengibre, pimienta, coral, etc.), relacionados en la renta del peso del concejo de 1501, pueden ser la prueba de un intenso comercio entre Málaga y el norte de Africa. En realidad, las naves que realizan el tráfico son las que integran los convoyes de galeazas venecianas que navegaban desde el Levante

(19) RODRIGUEZ VILLA, A.: *Un cedulaario del Rey Católico (1508-1509)*. Boletín de la Real Academia de la Historia» LV (1909), págs. 191, 193, 198 y 199, 249-252.

(20) *Ibidem*, págs. 199 y 200. (A)rchivo (H)istórico (P)rovincial (M)álaga leg. 10; 14/VIII/1508.

(21) VILLA-AMIL y CASTRO, J.: *Berberia en tiempo de Cisneros*. «Boletín de la Real Sociedad Geográfica de Madrid» IV (1879), p. 153.

(22) BEJARANO, F.: *ob. cit.*, p. 435. El documento ha sido publicado en GOYENA: *ob. cit.*, II, págs. 136-144.

al noroeste de Europa, con escalas fundamentales para el desplazamiento de los mercaderes musulmanes. Tras el paréntesis de la guerra granadina, estas galezas vuelven a hacer acto de presencia en los puertos granadinos, a donde arriban en los meses de noviembre y diciembre tras hacer escala en Orán (23).

La llegada periódica de las galezas permite a la nobleza granadina consumir una parte de sus nuevas rentas en los bienes suntuarios que los venecianos traen en las bodegas de sus naves (24). Pero estas galezas son, asimismo, el medio por el que los mercaderes musulmanes del norte de Africa pueden pasar a Granada, tal y como lo habían venido haciendo con anterioridad a la guerra: a fines de 1492 Hernando de Zafra escribe al corregidor de Málaga rogándole que permita desembarcar a los moros que vienen en las galezas y les deje negociar allí, en Granada o donde quisieren (25). No debían existir las suficientes garantías para estos comerciantes magribíes, cuando los reyes disponen en junio de 1493 que les sea expedido el correspondiente pasaporte por el alcaide y el corregidor de Málaga, según modelo que reproducimos en el documento n.º 1 del Apéndice (26).

Aunque no disponemos de cifras fiscales, cabe admitir que este tráfico de las galezas venecianas debió resultar muy rentable, pues una vez conquistada Mazalquivir, en septiembre de 1505, se entablan negociaciones con la Serenísima, con objeto de que sus galezas hagan escala en la citada plaza y no en otros puertos de Tremecén (27). Tres años más tarde, el aguerrido y omnipresente Pedro Navarro se compromete a guardar el seguro de los convoyes venecianos siempre y cuando éstos se abstengan de recalar en Vélez de la Gomera y en el reino de Tremecén, a excepción del puerto de Mazalquivir (28).



Cuatro documentos conservados en el Archivo de Protocolos malagueño, dos de los cuales reproducimos en apéndice, nos deparan otras tantas manifestaciones distintas del tráfico mercantil entre Granada y Tremecén durante los últimos años del siglo XV. Son los siguientes:

a).—En 1495 el catalán Anton Daroca, avecindado en Salobreña, entrega en Almería al «marinero» Cristóbal Díaz, 16 arrobas de lino para que vaya a venderlas a Oran. Así lo hace y la venta produce un beneficio neto de 150 reales de plata (29).

b).—En octubre de 1496, el vizcaíno Miguel Martínez rinde cuentas ante escribano público

(23) En noviembre de 1492 los RRCC escriben al corregidor de Málaga: «Quanto a lo que escribis de las galezas, vos mandamos e encargamos les fagays mucha honrra e trabajéis que sean bien tratados, porque con mejor voluntad e gana continuen su venida a ella». *Estudios Malagueños*. Málaga, 1932. Pág. 271. En 1498 llegarán a Almería en el mes de febrero, LADERO, M. A.: *Unas cuentas en Cádiz (1485-1486)*. «Cuadernos de Estudios Medievales» II-III (1974-1975), p. 95, nota 28. Diez años más tarde, el 28 de diciembre, todavía no han llegado a Almería: «... cada día se esperan y pasadas questan en Oran». *Correspondencia del conde de Tendilla*. Biografía, estudio y transcripción por Emilio Menezes García. Madrid, 1973-1974. I, p. 444. En las condiciones para el arrendamiento de la seda en 1507 y ss., se afirma la periodicidad de la llegada de las galezas en los dos últimos meses de cada año y se previenen los retrasos. *A. H. P. M.* leg. 9 (ver cuaderno último).

(24) El 20 de diciembre de 1508 escribe el Conde Tendilla al alcaide de Almería: «Pues me escrivistes que esperais las galeças, pidoos por merçed que en la ora que sean llegadas me hagais tomar veinte varas de paño negro de a çiento que sea el mejor que se pueda aver, y diez varas de paño azul oscuro» *Correspondencia*, I, p. 437.

(25) BENJARANO, F.: *ob. cit.*, p. 432.

(26) R. C. de 15 de junio de 1493 dirigida a Garci Fernandez Manrique y Juan Alonso Serrano. *A. C. M.* leg. 63, cuad. 7.

(27) MENESES GARCIA, E.: *Granada y el segundo conde de Tendilla a comienzos del siglo XVI*. «Hispania» n.º 122 (1972), p. 566.

(28) FERNANDEZ DURO, C.: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid, 1973. I, págs. 383 y 399.

(29) *A. H. P. M.* leg. 1; 4/11/III/1500.

de las operaciones realizadas por dos musulmanes en Tremecén y Honein: se trata de la venta de lino de Almuñécar a cambio de añil, albornos y una cortina de seda (30).

c).—Un fragmento de carta de flete, posiblemente fechada a 11 de noviembre de 1497, nos muestra al maestre de una nave probablemente valenciana, que por encargo de seis mercaderes almerienses se compromete a cargar en Almería fruta y mercaderías diversas con destino a Orán (31).

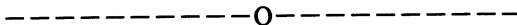
d).—Un maestre guipuzcoano fleta su nao en 20 de abril de 1499 a un mercader de Almería para llevar mercaderías y pasajeros desde aquella ciudad a Orán, Argel y Bujía. De aquí emprenderá el retorno hacia Barcelona, Valencia y Almería (32).

Del examen de estos documentos pueden extraerse algunas conclusiones interesantes. Observamos, primeramente, que las mercancías que se exportan a Berbería, fruta y lino, se cuentan entre los productos granadinos que tradicionalmente se habían venido consumiendo en los mercados norteafricanos, aunque, por razones obvias, del lino no se volverá a hablar después de 1497. En contrapartida, al reino granadino arriban materias tintóreas y productos del artesanado berberisco, en el ramo textil.

El tráfico se realiza desde los puertos orientales del litoral granadino (Almuñécar y Almería), pero las naves que lo protagonizan siempre son contratadas en Málaga. No debe sorprendernos habida cuenta de los vínculos que el puerto malagueño mantenía con todo el Mediterráneo Occidental y sus conexiones con *la vía de Flandes*, lo que motiva la presencia en su rada de numerosas naves (33).

Los intercambios con Tremecén están sometidos a severos controles aduaneros tanto en los puertos de salida como en los de llegada. La mejor expresión de los mismos la encontramos en las cuentas de Mahomad Alcarçerrí y el alfaquí Abenadix (doc. n.º 3). Por otra parte, no parece estar garantizada la seguridad de los mercaderes que participan en este tráfico según se desprende de la cláusula contenida en el documento n.º 4 del Apéndice.

Solamente en un caso concreto el tráfico a realizar parece que sobrepasa el estrecho ámbito de la manga mediterránea para insertarse en un esquema más amplio; el de un itinerario triangular que recuerda mucho al que desarrollaban naves valencianas en la primera mitad del siglo XV (34). Los mercaderes que se embarcan en esta aventura no parecen ser de importancia desde el momento en que acompañan a sus mercancías. Esto, cuando se trata de mercaderes profesionales, pues en otros casos —en el tráfico del lino— no parecen ser profesionales del negocio sino simples particulares, criados o domésticos en algún caso, los que emprenden la travesía de allende. En este sentido, encontramos alguna semejanza con la situación planteada en el brazo occidental del mar de Alborán.



(30) *A. H. P. M.* leg. 1; 12/X/1496. Ver doc. n.º 3 del Apéndice.

(31) *A. H. P. M.* leg. 1; fol. DXXXIII (sic).

(32) *A. H. P. M.* leg. 48; fols. 33 y 34 v.º (Ver doc. n.º 4 del Apéndice).

(33) Las cuentas del almojarifazgo para 1496 y 1497 señalan la superioridad de Málaga sobre los restantes puertos. LOPEZ DE COCA, J. E.: *La tierra de Málaga*, p. 177; *Poblamiento y frontera*, p. 389.

(34) SANTAMARIA ARANDEZ, A.: *Aportación al estudio de la economía de Valencia durante el siglo XV*. Valencia, 1966. Págs. 147-152.



Al poco tiempo de la caída de Málaga en manos castellanas la reina Isabel se hace traer de Vélez de la Gomera unas perchas labradas en oro para candelabros, que son pagadas con el dinero de los rescates de cautivos musulmanes malagueños (35). Concluida la guerra y vigentes las licencias para traficar con Berbería, más de un notable establecido en tierras granadinas, deseoso por disfrutar de bienes más o menos exóticos, envía a sus domésticos o criados en busca de los mismos al norte de Africa. Esto parece ser un fenómeno más o menos general: los registros del concejo malagueño sobre las mercancías que se embarcan para tierras de allende nos muestran a Martín de Sopena, criado de Garci Fernandez Manrique, que fleta una nave para Berbería en octubre de 1494; también, a los factores del secretario Fernando Alvarez, que ven embargada la mercancía que han embarcado —se trata de lino— con objeto de adquirir algunas cosas para su señor y familiares (36). Parece como si el mercader profesional estuviera ausente en el trato de Málaga con Berbería, que se circunscribe a Cazaza y, sobre todo, a Badis o Vélez de la Gomera, otrora puerta mediterránea de Fez y en estos momentos estado independiente.

Pero los mercaderes no están ausentes de este tráfico. Ocurre, sin embargo, que actúan bajo la cobertura de la alfaquejería. Es el caso de los genoveses Agostyn Ytalian y Martín Centurión, los miembros más destacados de la colonia ligur establecida en Málaga después de la conquista, que llevan mercancías a tierras de allende para rescatar cautivos cristianos, ya por iniciativa particular o por encargo del conde de Tendilla, capitán general del reino de Granada (37). Lo es, también, el de ciertos mercaderes toledanos que años más tarde aparecen tratando en Vélez de la Gomera (38).

No vamos a describir aquí la vía y manera en que se desarrollaba la redención de cautivos cristianos, asunto que hemos tratado en otro lugar (39). Pero nos interesa subrayar cómo los mercaderes metidos a alfaqueques aprovechan sus viajes para efectuar tratos en las tierras de allende. En este sentido puede resultar muy útil la lectura del arreglo de cuentas que el mercader malagueño Fernando de Córdoba tuvo con los recaudadores del almojarifazgo (40). Leemos en el mismo:

*«En XIX de junio cargó por la mar dies e nueve moros blancos para resgatar, e cinco libras de gengibre, e una arrova de fuste de clavos e veynte e tres bonetes berberiscos, e nueve varas de lienço, e seys almohadas e ocho varas e quarta de panno azul de la tierra . . . . . III. U DCCCCXII*

*«En II de setiembre descargó veynte tareas de cueros berberiscos, e dosientas cabrunas, e çinquenta alerzes e ocho cantarillas de manteca . . . XV. U DCC.*

*«En III de setiembre descargó çinquenta cabrunos e una tarea e media de cueros berberiscos e quinse jarros de manteca . . . . . II. U D.*

(35) En las cuentas de Ali Dordux leemos (1489): «Que pagó más otra vez, quando Arriaran vino de Veles de la Gomera en ciertas vergas de oro que Alonso de Cordova traxo de allá, dos mill e veynte e çinco doblas. Esto rescibió Francisco de Alcaras e lo llevó a Jahen, a la Reyna nuestra senhora. . .» A. G. S. Guerra Antigua, leg. 1.315, fol. 14.

(36) BEJARANO, F.: *Ob. cit.*, págs. 432 y 433.

(37) Piden al concejo que inspeccione sus embarques. BEJARANO, F.: *ob. cit.*, p. 433.

En la primavera de 1497 Agustín Ytalian prepara un viaje a Cazaza y Vélez de la Gomera con idéntico objeto. A. H. P. M. leg. 1; 28/IV/1497 y 29/IV/1497.

(38) A. H. P. M. leg. 10; 19/V/1508, fol. 393; 20/V/1508, fol. 394 y 22/V/1508.

(39) LOPEZ de COCA, J. E.: *Esclavos, alfaqueques*, passim.

(40) El documento está fechado en Sevilla a 29 de noviembre de 1502, bajo el título «Rason de las mercaderías que Fernando de Córdoba, mercader, vezino de Málaga, ha cargado e descargado asy en la çibdad de Málaga como en su obispado este anno de I. U DII annos». A. G. S. Escribanía Mayor de Rentas, legajo 90,1.º

«En VII de setiembre sacó por tierra, para Granada, desta dicha manteca dos cargas della, e dos tareas de los dichos cueros marroquies».

Los textos indican las mercancías transportadas en un viaje de ida y vuelta a Vélez de la Gomera en el verano de 1502. Entre las que se cargan para Berbería conviene destacar los bonetes llamados berberiscos, que fabricados masivamente en Córdoba y Toledo, gozaban de gran aceptación en todos los países marroquíes. De igual manera, los paños de color azul, el favorito de los campesinos musulmanes, que de tiempo atrás era traído a Málaga por las naves procedentes de Inglaterra y Flandes, aunque ahora se le cita como *de la tierra*. En el viaje de retorno, destacan la presencia de cueros marroquies y los alerces, árboles de la familia de los cipreses, ideales para la construcción naval: las fustas que se construían con ellos resultaban mucho más livianas que las de madera de quejigo, encina o alcornoque. Los alerces sólo crecían en Vélez de la Gomera y su tierra (41).

El cuero y calzado marroquí anima a personajes como Hernando de Zafra, Francisco de los Cobos y Hernando de Morales, de la burocracia colonial granadina, a formar *conpannia* y tratar con los dominios de Ali Barrax, señor de Tetuán y Tárraga, cuyo «escudero» Abrahen Zerchel acude con regularidad a territorio granadino para tratar de rescates y otros asuntos. Casualidad o no, los documentos castellanos registran su presencia en Granada entre 1505 y 1508, es decir, en unos momentos en que estaba terminantemente prohibido que los cristianos trataran en Berbería (42).

### III.—La época de los presidios (1509-...).

El origen de los presidios del norte de Africa reside, en última instancia, tanto en razones estrictamente económicas como geopolíticas. Las primeras priman en lo tocante al litoral de Tremeçen, donde parecía desarrollarse un auténtico comercio con Granada y, si no nos equivocamos, recalaban con regularidad las galeazas de Venecia. La situación es diferente en las costas que se extienden al oeste de Melilla. Aquí, la ofensiva pirática sobre Granada se ha generalizado a partir de 1501 y la seguridad de los mercaderes que comercian con Vélez se ve más amenazada (43).

Entre 1505 y 1510 se conquistan sucesivamente Mazalquivir, el Peñón sobre Vélez de la Gomera, Orán y Bujía. El mantenimiento de estas plazas va a ser concebido de acuerdo con métodos bélicos desarrollados en Granada: los presidios serán plazas fuertes desde las que se organizan *jornadas* sobre el entorno rural en los momentos más favorables. Para evitar que fuesen ruinosos para la hacienda real, se intentará infundirles cierta vida económica mediante la incorporación de vastas regiones de su interior: así pensaba Hernando de Zafra, cuando preparaba la empresa contra Melilla, la cual presentaba los reyes como aduana de los dátiles y cueros de la Zagra, pero, también, como cabeza de puente para acceder al puerto de Tafílete, *por donde salen todas las califas que vienen para los reinos de Fez e Marruecos y Tremeçen y Bujía y Algiçer, con el oro que traen de la Zahara* (44). Pero

(41) «... porque no tiene en todo el reyno de Fez ni de l'remeçen lugar en la costa de tal aparejo para los navíos como en Velez, por cabsa de la madera de los alerzes, que los ay en Belez y muchos y no en otra parte de la costa». VILLA-AMIL y CASTRO, J.: *ob. cit.*, p. 154. Los bereberes acostumbraban a cortarlos y venderlos por doquier. JIMENEZ de la ESPADA, M.: *La guerra del moro a fines del siglo XV*. Ed. revisada de H. Sancho de Sopranis. Ceuta, 1940. Págs. 16 y 17.

(42) Cf. nota n.º 39.

(43) Para el litoral occidental ver VILLA-AMIL y CASTRO, J.: *ob. cit.*, p. 154, y las cartas de Tendilla en *Correspondencia*, I, p. 725. Desde 1505, el señor de la Alhambra desea ganar el Peñón de Velez, confiando en que rentaría para mantenerlo. De esa manera se evitan, además, los excesos cometidos por los musulmanes en la persona de algunos mercaderes cristianos. MENESES GARCIA, E.: *ob. cit.*, p. 567 y 580.

(44) En carta del 22 de abril de 1495, publicada en *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España*, tomo LI, p. 89.

ya sabemos que la política expansiva en el Magrib, al igual que la seguridad granadina, acabará siendo sacrificada en aras de los intereses italianos de la monarquía católica. En lugar de lo antedicho, se intentará animar la vida económica de los presidios mediante la concentración del tráfico comercial en los mismos o en la concesión de monopolios a determinadas compañías, lo que no se conseguirá según veremos luego. Por otra parte, el aislamiento de su traspais determinará que los presidios vivan en un continuo estado de sitio y dependientes, siempre, de su abastecimiento por vía marítima. Esto último introduce un matiz nuevo en el comercio que se realiza a lo largo y ancho del mar de Alborán.

1).—*El abastecimiento de los presidios.*

Con anterioridad a la expansión militar española en el Magrib se venía traficando desde los puertos del litoral occidental granadino con las *fronteiras* portuguesas; un negocio en el que los productos alimenticios jugaban un papel esencial. Ese tráfico corría inicialmente a cargo de particulares (45). Pero conforme empeora la situación lusitana en Marruecos por causa de las llamadas *guerras del trigo*, se impone el aprovisionamiento oficial de los presidios portugueses por medio de factores, nombrados por el monarca de Lisboa, que se establecen en Málaga con plenos poderes para adquirir trigo y cebada en cualquier punto de Andalucía (46).

En el caso de los presidios españoles y quizá como fruto de la experiencia lusa, la iniciativa particular y el aprovisionamiento oficial coexisten desde fechas muy tempranas. En lo tocante a Melilla, el propio duque de Medina Sidonia corre con la responsabilidad de abastecer la plaza en virtud del acuerdo pactado con los reyes en 1498, en Alcalá de Henares (47). Pero eso no impide que se establezcan relaciones privadas entre Málaga y Melilla, caracterizadas por el tráfico de pasajeros y de *menudencias* (48). La guarda de Orán será encomendada al Alcaide de los Donceles, nombrado capitán general de esta plaza y de la vecina Mazalquivir, el cual se responsabiliza de su defensa y aviatallamiento: de Málaga zarpan navíos que llevan alimentos para la guarnición y el dinero de las soldadas (49). Pero tras la conquista de Bujía, tanto el abastecimiento de ésta como el de Orán y Mazalquivir correrá a cargo de veedores reales establecidos en Málaga. A partir de 1514, los factores Pedro Laso de la Vega y Francisco de Mercado, proveedor de las armadas y comendador de los bastimentos respectivamente, disponen de toda clase de facilidades en lo tocante al cereal andaluz que arriba a Málaga para ser embarcado con destino a los presidios: podrán requisar carretas y recuas y gozarán de prioridad en la utilización de los molinos de Antequera (50).

Junto a esta decidida intervención real tiene lugar otra, a cargo de particulares, que suministra a los presidios toda una gama de productos que van del vino a las sardinas pasando por el tocino, manteca, queso y pasas. Este tráfico se ve alentado por las exenciones del pago de derechos de almojarifazgo a quienes lo realizan. Vecinos de Orán y Málaga participan en la empresa, estando

(45) En 1505, Andrés Nieto, vecino de Marbella, carga en una nave vino y otras mercancías para Ceuta «guardádole Dios de los moros hene-migos de nuestra sancta fe católica e de franceses e ladrones corsarios». *A. H. P. M.* leg. 15; 31/I/1505, fol. 80.

(46) Vease sobre el particular RICARD, R.: *Etudes sur l'histoire des portugais au Maroc*. Coimbra, 1955.

(47) Envíos de trigo y cebada por Málaga en *A. H. P. M.* leg. 13; 6/III/1511 y leg. 35; 14/II/1516.

(48) Por ejemplo, el flete de una carabela de Palos surta ante Málaga, para ir a Melilla en 3 días con 12 pasajeros y mercancías. *A. H. P. M.* leg. 48; 26/IV/1499, fol. 40.

(49) Un Pedro de Palma, criado del de los Donceles, da fe ante notario de que ha embarcado en una nao esteras, habas, paja, garbanzos, herra-jes y pasa, aparte de 1.575.000 maravedies «en caja ençerada, rescibidos en Málaga de miçer Juan Renan» *A. H. P. M.* leg. 34; ?/V/1511.

(50) Sobre el abastecimiento de Oran, *A. H. P. M.* leg. 75; 30/V/1514, 12/VII/1515 y 31/XII/1515. En cuanto a Bujía, *A. H. P. M.* leg. 75; 19/II/1515, 20/II/1515 y 9/III/1515.

siempre obligados a justificar que llevan las *menudencias* a los presidios (51).

Señalemos que en estas operaciones privadas de las que sólo conocemos las mercancías llevadas en el viaje de ida, el mercader profesional vuelve a estar ausente. Casualidad o penuria documental, lo cierto es que sólo aparece citado en los documentos que tratan del abastecimiento al Peñón sobre Vélez de la Gomera, debido, quizá, a que esa operación no es sino una escala más en trayectos de mayor envergadura (52).

## 2).—*Comercio libre y monopolios.*

La real provisión de noviembre de 1490 facultaba a los habitantes del reino de Granada, tanto cristianos como musulmanes, para que traficasen con Berbería siempre que se abstuvieran de hacerlo con productos vedados. La conversión forzosa de los mudéjares en 1500-1501 y las inmediatas restricciones que van a pesar sobre los cristianos nuevos en orden a prevenir sus contactos con África, permiten suponer que el tráfico vendrá en lo sucesivo protagonizado exclusivamente por cristianos viejos, naturales o no del reino de Granada. A estos se les unirán muy pronto los catalanes: en las cortes de Monzon los procuradores de la ciudad de Barcelona solicitan del rey Fernando franquicia y libertad para comerciar con las ciudades y puertos conquistados en Berbería ese año de 1510, a lo que accede el monarca (53).

Meses antes, sin embargo, el rey Católico había firmado un asiento con su tesorero de Valencia, Alonso Sánchez, en virtud del cual éste gozaría del monopolio en la contratación de Berbería, en los reinos de Tremecén y Tenes, concretamente. Uno de los capítulos del asiento rezaba en los siguientes términos (54):

*«Otrosy, que su alteza mande al capitán general questá o estoviere en Oran que dé todo el favor e ayuda que fuere nesçesario al hazedor e a las otras personas questuvieren con las dichas mercaderías, en la dicha çibdad de Oran, por el dicho tesorero Alonso Sanchez. E quel dicho capitán ni otra persona, direta ni indireta, no trate ni consyantán tratar ni negoçiar de mercadería en la dicha çibdad de Oran e reynos de Tremecén e Tenez, asy en las que se ovieren de vender a los moros e judíos e otras qualesquier personas, como en las que se ovieren de comprar dellos. E que los que contrataren contra la dicha proybiçión, pierdan todos los bienes e mercaderías que contrataren o el valor dellas, como se contiene en las cartas de vedamiento de su alteza, con tanto que los bienes de los que contrataren contra la dicha proyviçión en la dicha çibdad de Oran e villa de Maçarquibir e su tierra, se apliquen a la dicha contratación. E que su alteza promete de no dar liçençia a presona alguna para llevar mercaderías a la dicha*

(51) Un vecino de Oran y Mazalquivir contrata en Málaga una nao de Noya para llevar provisiones y ropa a su tierra. Coste del flete: 50 ducados de oro. *A. H. P. M.* leg. 75; 21/II/1514. Un malagueño se compromete ante escribano público a que en el plazo de un año volverá de Bujía con testimonio escrito de haber desembarcado y vendido allí las mercancías que pretende embarcar en Málaga. *A. H. P. M.* leg. 11; 11/XII/1511. Otros vecinos de Málaga declaran haber fletado un navio para llevar a Oran tocino, manteca, etc., pero los almojarifes les piden el pago de derechos como si pretendiese llevar esas mercancías a otro puerto. *A. H. P. M.* leg. 30; 6/IV/1517.

(52) *A. H. P. M.* leg. 25; 20/IV/1513; leg. 75; 25/VI/1515 y 14/XII/1515.

(53) R. P. de 2 de noviembre de 1510. Public. en CAPMANY, A. de: *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Barcelona, 1961. II, vol. 1.º, doc. 443.

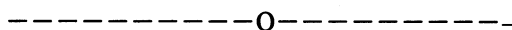
(54) R. C. de la reina advirtiendo al Alcaide de los Donceles sobre el particular en *A. M. M. Provisiones*, vol. V, fol. 189 v.º

*ciudad de Oran e reynos de Tremeçen e Thenez, ni para sacar de allá durante el tiempo de la contratación; e sy la diere, que su alteza sea obligado a pagar a esta compannia el ynterese que las personas a que dyeren liçençia ganaren».*

En virtud de esto, los factores de Alonso Sánchez van a confiscar toda clase de paños y ropas llevados a Oran por los catalanes durante dos largos años, hasta que el rey Fernando autorice nuevamente el tráfico; esta vez, el privilegio se hará extensivo a todos los habitantes del Principado, quienes, en lo sucesivo, podrán tratar con todas las ciudades de Berbería conquistadas y por conquistar, incluyendo a Oran, las cuales se consideran como *parte de la Corona de Aragón*, en recuerdo del tratado de Monteagudo (55).

Las ciudades costeras granadinas no parecen sentirse muy afectadas por estos acontecimientos; quizá porque carecían de serios intereses en esta parte de la costa berberisca. La reacción de Málaga será muy diferente cuando el tesorero Alonso Sánchez solicite y consiga del rey Fernando la extensión de su monopolio al trato y contrato que se realiza en el Peñón de Vélez de la Gomera (56). Un agente del tesorero se presentará en la ciudad con la pretensión de exigir penas y embargar mercancías, pero la fuerte protesta concejil determina que en junio de 1511 se restablezca la situación de acuerdo con la disposiciones de 1490 (57).

Zanjado este asunto, la próxima amenaza para la libertad de comercio llegará en 1515, cuando se disponga que todas las mercancías dirigidas a Vélez de la Gomera sean desembarcadas en el Peñón (bajo control cristiano) y no en la ciudad, así como que ventas y contrataciones se realicen en la fortaleza del mentado Peñón (58). Con esto se desea asegurar la rentabilidad de los presidios, razón por la que, en 1516, se duplican los aranceles de los puertos mediterráneos de la Península con objeto de obligar a las galeras venecianas a recalar en Oran (59). Pero también se busca, en unos momentos en que los turcos ya han hecho acto de presencia en Berbería, impedir el fenómeno del contrabando de armas, cada vez más generalizado (60).



Los presidios del norte de Africa, especialmente la ciudad de Oran, parecen atraer a los mercaderes genoveses establecidos en el reino de Granada. Agostyn Ytalian, que ya es regidor de Málaga, instala allí a un factor, Antonio Riccio, que muy pronto entrará en conflicto con el Alcaide de los Donceles, el cual le embarga una nave y requisa el cargamento (61). Otro genovés de Málaga, Adame de Bibaldo, apodera a un compatriota suyo residente en Oran, para que se haga cargo de todas las mercancías que lleguen consignadas a su nombre (62). Flérigo Centurión envía a Oran 250 libras de seda, para su venta (63). Otro mercader ligur, Benito de Negron, ve requisados en Oran ciertos

(55) CAPMANY, A. de: *ob. cit.*, II, 1.º, doc. n.º 447.

(56) R. C. de 14 de diciembre de 1510. *A. M. M. Provis.*, V, fols. 253 v.º y 254.

(57) BEJARANO, F.: *ob. cit.*, p. 437 y 438. Textos en GOYENA, I, págs. 239-242.

(58) *Ibidem.*, p. 438.

(59) BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Madrid, 1976. II, págs. 277 y 278.

(60) Entre 1516 y 1517 el problema afecta sobre todo al Africa atlántica: para los gaditanos es una maniobra del rey de Portugal, con objeto de que sean sus presidios los que se beneficien del tráfico. RUMEU de ARMAS, A.: *España en el Africa Atlántica*. Madrid, 1956-1959. II, docs. CXII, CXIII y CXX, p. 246.

(61) *A. H. P. M. leg.* 4; 25/VIII/1511 y 23/XII/1511.

(62) *A. H. P. M. leg.* 20; 27/IX/1512.

(63) *A. H. P. M. leg.* 17; 16/VIII/1513.

fardos de grana y cueros por el Alcaide de los Donceles. Años antes, había tenido problemas parecidos en Mazalquivir por causa de cierta plata y ropa que había descargado en aquella plaza (64).

Dejando a un lado las desavenencias entre las autoridades de los presidios y los mercaderes italianos, cuyas razones no conocemos, los genoveses participan ocasionalmente en el avituallamiento de cereales a los presidios o apoyan con créditos a quienes desean emprender un viaje a Berbería (65). Un dato excepcional pero de interpretación peligrosa lo encontramos en el viaje de Ximon de Corzo a Ceuta, por encargo de Flérgo Centurión, de Málaga, para recibir todo el *oro de Tyba e arries e pinças de oro que por mí fue a cobrar del conde de Alcautin, capitán general de la çibdad de Çebta* (66).

La presencia de mercaderes granadinos en los presidios es mucho menos ostensible que la de los genoveses, a pesar de que la documentación notarial que manejamos es más prolija y abundante para este período. Cuando se les menciona, aparecen siempre en tratos relacionados más o menos directamente con la redención de cautivos. Es el caso de Luis Cortes, mercader valenciano vecindado en Málaga, proveedor de las carnicerías municipales y relacionado con el tesorero Alonso Sánchez, el cual dispone de un factor en el Peñón de Vélez que trafica con seda para liberar cautivos cristianos (67). Lo es, también, de otro mercader, Juan Merchant, que efectúa operaciones semejantes en Tetuán (68).

Los particulares ocasionalmente dedicados al ejercicio de la alfaquequería, aprovechan sus viajes a tierras de allende el mar para volver con alguna mercancía típica: Juan Sánchez Moro, vecino de Málaga, entrega una esclava judía de cincuenta años a su convecino Alonso Fernandez Tenorio, que parte para Fez; éste se compromete a traerle 50 ducados de oro aparte de *doze cueros cabrunos corydos para syllas* (69). En otro caso, se trata de redimir a una familia musulmana a cambio de 27 quintales de cera (70).

#### IV.—*Observaciones finales.*

La panorámica del comercio entre Granada y Berbería que ofrecemos en las líneas precedentes no permite que se extraigan conclusiones. Las fuentes utilizadas lo impiden. Solamente podemos verificar que el esquema conocido parece perpetuarse en los años inmediatamente posteriores al período que aquí estudiamos.

En lo tocante a Tremecén, el abastecimiento de *menudencias* sigue corriendo a cargo de particulares que no figuran oficialmente como mercaderes. Estos, que no andan lejos, prefieren tratar

(64) Su hermano Francisco ha de cobrar 131.250 maravedís del factor del de los Donceles, en Málaga, a cuenta de los susodichos. *A. H. P. M.* leg. 17; 20/VIII/1513. El incidente de Mazalquivir en *A. H. P. M.* leg. 4; ?/V/1511.

(65) Francisco de la Oliva, genovés de Málaga, envía 1.000 fanegas de trigo a Melilla por encargo del duque de Medina Sidonia, que actúa a través de Jerónimo Salvago, genovés de Sevilla. *A. H. P. M.* leg. 35; 14/III/1516. Antonio d'Espindola presta 70.000 maravedís al alcaide Juan de Villalobos, que desea contratar una nao para marchar a Bujía. *A. H. P. M.* leg. 14; 6/II/1512.

(66) *A. H. P. M.* leg. 17; 16/VIII/1513.

(67) *A. H. P. M.* leg. 59; 13/XI/1514.

(68) *A. H. P. M.* leg. 75; 12/I/1514.

(69) *A. H. P. M.* leg. 30; 5/IV/1517.

(70) *A. H. P. M.* leg. 21; 6/IV/1519.

con paños y lienzos y, en ocasiones, importan cereales por cuenta de las autoridades de los presidios (71).

El tráfico realizado en la parte occidental del mar de Alborán sigue estrechamente conectado a la redención de cautivos cristianos. No en vano los documentos aluden siempre a *la ropa e mercaderías pertenecientes a la dicha redención*. Pero mucho más expresivo de una realidad resulta el acuerdo establecido entre el alcaide moro de Tetuán y un vecino de Sevilla, encargado de un rescate colectivo. Uno de los capítulos del citado asiento dice así:

*«Otrosí, digo que la cantidad de cautivos que sacáredes metays tanta ropa como ellos montaren y valía de sus rescates; y si metiéredes más, que me pagueys mis derechos, y si menos se metiere que la podays después meter» (72).*

#### APENDICE

##### Documento n.º 1

S. a., s. m., s. d. Málaga.

*Modelo de carta de seguro para los norteafricanos que acudan a traficar a Málaga.*

A. C. M. legajo 63, cuaderno 7.

Nos, Garçia Fernandez Manrique, del consejo del rey e de la reyna nuestros sennores, e su alcayde e capitán de la noble çibdad de Málaga, y el bachiller Iohan Alonso Serrano, corregidor e justiçia mayor de la dicha çibdad e su tierra por sus altezas, hazemos saber a todos los capitanes de sus altezas que andan por la mar, e a otras qualesquier personas que sean súbditos e naturales, e a los otros no súbditos que deven e son obligados a guardar la paz con los reynos e sennores del rey e de la reyna nuestros sennores, que ..., moro de allende, vezino de..., nos pidió seguro para yr e pasar allende a fazer....., de lo qual ovimos plenaria ynformación e le dimos esta nuestra carta de seguro, por la qual vos requerimos de parte de sus altezas e de la nuestra pedimos, que le dexeis yr e venir seguramente este camino e que le no fagays ni consintays fazer ningund mal ni danno ni desaguizado alguno en su persona e bienes, no llevando cosas vedadas, porque asy cumple a servicio de sus altezas. Porque nosotros, por virtud del poder que para ello tenemos de sus altezas, los reçebimos debaxo de su seguro e anparo real en la ida e venida estada, con tanto que quando vinieren a la dicha çibdad luego se presenten ante nos o ante qualquier de nos.

Fecha en Málaga,..días de... de noventa e ... annos.

##### Documento n.º 2

1495, octubre, s. d. Tarazona.

*Perdón real a ciertos vecinos de Málaga que habían llevado mercaderías a tierras africanas cuando es-*

(71) Puede comprobarse a través de VERONNE, Ch. de la: *Población del presidio de Oran en 1527*. «Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos» LXXVI (1973), 69-108.

(72) FRIAS, Duque de: *Una redención de cautivos en tiempos del Emperador*. «Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos» LXIV (1958), p. 495.

*taba prohibido el tráfico con Berberia.*  
R. G. S. octubre, 1495, fol. 276.

Don Fernando e donna Ysabel etc. Por quanto por parte de vos Martín de Sopena, e Lope de Córdoba, e Juan de Calahorra, e Juan de Paredes, e Rodrigo de Alanís, e Fernando de Córdoba e Gerónimo, vesinos e moradores de la çibdad de Málaga, nos fue fecha relación diziendo que vosotros obistes fletado e fletastes un nabío e lo cargastes para allende de çiertas merçaderías e otras cosas de las que por nuestro mandado no estan bedadas, e que teniendo así el dicho nabío fletado e cargado para bos pasar con ello allende, llegó un mandamiento nuestro en que mandamos que persona alguna no pasase allende so çiertas penas en él convenidas. e que nosotros, bisto la grand costa que aviades fecho en lo susodicho recorristes sobre ello al muy reverendo padre *in Christo* padre arçobispo de Granada, el qual, aviendo consyderaçión a algunas cosas que cunplían a nuestro seruiçio e a la seguridad de la costa de la mar e de los christianos que biven e moran en la dicha costa, bos escribió que le paresçia que deviades pasar allende con el dicho nabío e con los dichos mantenimientos; e que vosotros, así por el paresçer del dicho arçobispo como porque llebastes cargo deazer e traer algunas cosas conplideras a nuestros seruiçio, determinastes de os pasar e pasastes allende con el dicho nabío e mercaderías no vedadas. E porque después de lo susodicho nos fue fecha relación que vosotros, contra el dicho nuestro mandamiento e defendymiento aviades ydo allende e por ello abedes yncurrido en las dichas penas, nos, obimos mandado que vos prendiesen los cuerpos e secrestasen todos vuestros bienes; e por bertud del dicho nuestro mandamiento el bachiller Serrano, nuestro corregidor de la dicha çibdad, a prendido algunos de los otros e secretado todos vuestros bienes; e nos suplicastes e pedistes por merçed que vos mandásemos perdonar lo susodicho e remitir bos la nuestra justiçia mandando vos desenbargar los dichos vuestros bienes o como la nuestra merçed fuese. E nos, usando con vosotros de clemençia e piedad e porque somos çertificados que con el paresçer del dicho arçobispo pasastes allende, e que de vuestra yda resçebimos seruiçio por cabsa de algunos abisos que nos truxistes de fustas de los dichos moros, e asy mismo, porque salbastes e sacastes çiertos christianos que estaban perdidos en la dicha costa de allende, abiendo respecto a lo susodicho e por bos fazer merçed, tobimoslo por bien e por la presente, de nuestro propio motuo e poderío real absoluto de que en esta parte queremos usar como rey e reyna e sennores naturales, vos perdonamos e remitymos toda la nuestra justiçia, asy çebil como criminal, que contra nosotros e contra cada uno e qualquier de bos avemos e tenemos e nos pertenesçe, en qualquier manera por rason de lo susodicho, e todas e qualesquier penas en que por ello incurristes, e vos restituimos en vuestra buena fama yntegra, segund questábades antes e al tiempo que por vosotros fuese cometydo e fecho lo susodicho. E mandamos a qualesquier nuestras justiçias que por esta rason no proçedan contra nosotros ni contra qualquier de bos, ni contra vuestros vienes (sic); e otrosy, mandamos por esta nuestra carta al dicho bachiller Serrano e su lugarteniente e a otras qualesquier nuestras justiçias que a qualesquier de vosotros, por lo susodicho, tobieren presos e detenidos e secrestados vuestros bienes, que suelten de la prisión en que vos tobieren e bos den e tornen e desenvarguen vuestros bienes muebles e rayes que asy tobieren secrestados, libre e desenvargadamente, syn costa alguna, ca nos por esta dicha nuestra carta bos perdonamos e rimitymos la dicha nuestra justiçia como dicho es. E lo unos ni los otros no fagades ni fagan ende al por alguna manera so pena de la nuestra merçed e de dies mill maravedíes para la nuestra cámara, enplazamiento llano etc.

Dada en la çibdad de Taraçona a (en blanco) días del mes de octubre anno del nascimiento de nuestro sennor Ihesu Christo de mill e quatroçientos e noventa e çinco annos.



## Documento n.º 3

1496, octubre, 12, Málaga.

*Mahomad Alcaçerri rinde cuentas a Miguel Martines, vizcaíno, sobre el lino que llevó de Almuñécar al reino de Tremecén.*

A. H. P. M. legajo 1, fols. 228 v.º y 229 r.

En la noble çibdad de Málaga doze días del mes de otubre anno del nascimiento de nuestro sennor Ihesu Christo de mill e quatroçientos e noventa e seys annos. En presençia de my Garçia de Villoslada, escrivano público del número desta dicha çibdad por sus altezas, e de los testigos de yuso escritos, paresçió Myguel Martines, viscayno estante en esta dicha çibdad, e dixo que por quanto él ante mí quería dar çierta cuenta de que se entendía aprovechar, que me pedía e requería e pidió e requirió que lo quel dixese e dispusiese ge lo mandase dar en pública forma, para guarda su derecho. E yo la dicha cuenta a su pedimiento, segund que la da la fiz escribir. El tenor de la dicha cuenta es este que se sigue:

La cuenta que me da Mahomad Alcaçerri del lino que llevó para allende  
 -Dize que no lo dieron por peso e dixerón que serán veynte e dos quintales e medio. Dize que no falló en Tremecén, después que falló que pagó el derecho del rey fue a Tremecén e que los vendió a troque de añir e de una cortyna de seda e por tres albornozes. El quintal del añir e más quinze libras por veynte tres doblas, las quales doy a vuestro criado. E más una cortyna por veynte doblas. Reçebí más tres albornozes en onze doblas. Dí desto los dos albornozes e la cortyna de seda a vuestro criado.

-Más dize que vendió un quintal desta ¿tierra? en Oney por quatro doblas, desto que pagó derechos.

-Más dizen que vendió el alfique Abenadix quatro quintales, cada quintal a presçio de çinco doblas.

Las costas que se fizieron sobre lo dicho:

-Dize e da por cuenta que les costó quatro machos a la salida de la ¿Penata?, por quatro cargas una dobla.

-Más, fasta llevar a Tremecén dos doblas e media cada carga.

-Más, en Tremecén, que pagó de derechos dos doblas e media.

-Más una dobla de anclaje de su parte.

-Más del lavar y espadar e alquiler de casa, una dobla.

-Más de derechos de sacar del añir, e la cortyna e los albornoçes, una dobla e quarta.

-Más media dobla del baxar e levar e pesar.

-Más gastó una dobla del mismo moro sobre esta fazienda.

Esta es la cuenta que Mahomad Alcaçerri da.

E lo que yo, Miguel Martines, resçibí de los quatro quintales del alfaquí son estos:

-Seys mil e çiento e ochenta maravedies . . . . . VI U. CLXXX

-Que me da que me deve el dicho alfique veynte reales . . . . . DCXIX

-Más resçibí tres doblas e tres quartas, que son . . . . . I U. CCXLVI

Esto es lo que yo he pagado de flete e derechos en Almuñécar, en la entra-

da, al arrendador del rey:

–Por cada quintal, un real, que son veynte e dos reales . . . . . DCLXXXII

–Más por cada quintal de flete, çinco reales, que son çiento e diez reales . . . . . IIII U. CCCCX

–Más que llevó vuestro criado, Michel, por una çédula de vuestra merçed, çient reales . . . IIII U. C

–Más dí a Miguel, vuestro criado, quatro castellanos . . . . . I U. DCCCCXL

A lo qual fueron presentes por testigos Sebastián Cas/roto/ e Sancho Ramires e Françisco de Mesa, al dar de la dicha cuenta.

#### Documento n.º 4

1499, abril, 20. Málaga.

*Flete de una nao vasca en Málaga para que lleve mercancías y pasajeros desde Almería a Oran, Argel y Bujía, de acuerdo con ciertas condiciones.*

A. H. P. M. legajo 48, fols. 33 y 34 r. (foliación moderna).

Este dicho día, Martín de Ariçábalo, vezino de la Villanueva de Oyarçun, de la provincia de Guipuscoa, maestre de la nao que ha por nonbre Santa María, que al presente está surta en el puerto e baya desta çibdad, otorga que fleta la dicha su nao toda al través, de alto e baxo, a Miguel de Almenara, mercader vezino de Almería, questava presente, para que con la buenaventura aya de seguir su buen vyaje e fazer su dicha descarga por el puerto de Buxía, ques en las partes de Africa, cargado de todas las mercaderías, asy de pasajeros como de otras qualesquier cosas quel dicho Miguel de Almenara cargare, lo que buenamente pudiera debaxo de cubierta y ençima de cubiertas. En el qual dicho viaje ha de fazer las escalas e demoras syguientes: primeramente, yendo deste puerto para el puerto de Almería e de ally yr derecho a Oran, e de Oran al puerto de Arjer, e de ally al dicho puerto de Buxía; en que a de ver e tener de demora desde el día que entrare e llegare a la dicha Almería, a cargar e a descargar, e en la dicha Oran asy mismo cargar e descargar, la dicha descarga e cargar todo lo quel dicho Miguel de Almenara, en los quales dichos puertos e escalas susodichas aya de tener e tenga de demora setenta días; los quales dichos setenta días el dicho mercader los pueda tomar en los dichos puertos o en qualquier dellos, como el quisyere /roto/ maestre sea obligado a reçibir la carga e mercadería que allí, en el dicho puerto de Buxía o en otro qualquier, e los llevar e partir con la buenaventura a Barçelona o a Valençia de Aragon o Almería, al uno de los dichos puertos e non a más, do el dicho mercader quisyere, donde a de fazer su retorno e postrera descarga, por presçio e contía el dicho flete de yda a la dicha Buxía e retorno e buelta a uno de los dichos puertos como dicho es, de dozientos e treinta e ocho ducados de buen oro e de justo peso, razonados a trezientos e setenta e çinco maravedíes cada uno o su justo valor; los quales dichos dozientos e treinta e ocho ducados se obligó de ge los dar e pagar al dicho maestre en esta manera: el terçio dellos en el puerto de Oran, e el otro terçio en la dicha Buxía, e el otro terçio donde e en el puerto que fiziere su postrera descarga e retorno, so pena del doblo.

E que sy en los dichos puertos o en qualquier dellos, de la dicha yda, el dicho maestre tuviere más demora de los dichos setenta días, quel dicho maestre sea obligado a esperar al dicho mercader e dar otros quinze días de más demora, dándole e pagándole el dicho mercader por cada un día tres ducados de oro e de justo peso, o su valor, demás e allende del dicho flete.

E otrosy, quel dicho mercader sea obligado a dar al dicho maestre e conpanna, en los puertos

de allende, toda la lena e agua e lastre quel dicho maestre e conpañía oviere menester, con tanto quel dicho maestre vaya por ella con su varca, eçebto el lastre, quel dicho mercader sea obligado a se lo dar al borde del dicho navío con barca de la tierra.

E otrosy, quel anclaje de los puertos de allende, quel dicho maestre pague las tres partes e el dicho mercader la una parte.

E otrosy, quel dicho mestres sea obligado a dar al dicho mercader en los puertos de allende, dos onbres para que le aconpañen e anden con él, porque los mercaderes puedan entrar en el dicho navío seguramente, con tanto quel dicho mercader sea obligado de sacar a paz e a salvo a los dos onbres quel dicho maestre le diere, de qualquier desaguizado que les fuere fecho non faziendo los dichos onbres ni el dicho maestre e conpañía cosas ynvedidas.

Y el dicho maestre se obliga de le dar el dicho navío aparejado e estan/roto/ e bien armado /roto// con veynte onbres e /roto/ que fuere /roto/ fazer el dicho viaje. Y el dicho mercader se obliga de le dar con la dicha carga que en esta çibad le oviere de dar para e llunes en todo el día, que se contarán veinte e nueve días deste presente mes de abril, para yr a la dicha Almería. Y sy más estoviere, que se descuenten en los dichos setenta días de la dicha /roto/ el dicho maestre se obliga de servir bien e deligentemente con toda su gente al dicho mercader, de noche e de día, en todas las cosas que nesçesarias fueren, e de tomar e rescibir la dicha carga quel dicho mercader le diere e de lo llevar a los dichos puertos en la forma susodicha, e de le poner a salvo con todas las dichas mercaderías e ropas que asy le diere, guardándole Dios de los peligros de la mar e de enemigos contrarios. La qual dicha nao le fleta en la forma susodicha e segund usança d'España. Y el dicho Miguel de Almenara, mercader, otorgó que tomó flete de la dicha nao del dicho maestre, porque con la buenaventura fazer el dicho viaje e por el dicho presçio, e de le dar la dicha carga como dicho es e por el dicho presçio de los dozienta e treinta e ocho ducados e aquellas dichas pagas e penas e condiçiones susodichas. Para lo qual amas las partes obligaron sus personas e bienes, a saber: el dicho maestre la dicha su nao, e el dicho mercader las dichas mercaderías. E renunciando las leyes dieron poder a las justiçias etc.

Y quel mercader sea obligado de dar al dicho maestre un piloto con la gente que al dicho mercader bien visto fuere, a costa e misión del dicho mercader, yendo a mandado e obidiencia del dicho maestre.

E pusyeron pena de conplir lo susodicho de çinquenta mill maravedies a cada uno que lo contrario fiziere para la gente obidiente. Por testigos Alonso Martín Medanno e Christóval Sanchez Moreno, vezinos desta çibdad, Sancho de Annuçibay, vezino de Trapani e Jayme Peres, vezino de Almería.