ACTIVIDAD MARÍTIMA Y MERCANTIL NAZARÍ EN EL MAGREB OCCIDENTAL: RELATOS DE UN OBSERVADOR PORTUGUÉS EN EL ESTRECHO

ADELA FÁBREGAS GARCÍA [1]

RESUMEN

A través del relato del cronista portugués Gomes Eanes de Zurara acerca de la iniciativa corsaria portuguesa en la región marítima adyacente a Ceuta, accedemos a lo que constituye uno de los puntos menos conocido del comercio nazarí: su proyección comercial granadina en territorio magrebí y la implicación directa de hombres de negocios nazaríes en el tráfico marítimo que une ambas costas. En este primer acercamiento se ofrecen algunos datos de interés acerca de la flota mercantil nazarí y de la identidad de sus protagonistas, la articulación portuaria del reino en su derivación magrebí y la naturaleza del flujo de intercambios.

Palabras clave: Historia Medieval, Reino nazarí, Magreb, Comercio, Navegación, Flota naval.

ABSTRACT

In the light of the accounts of the portuguese chronicler Gomes Eanes de Zurara about the portuguese corsaire activities on the sea around Ceuta,we can look upon one of the least known points of nasrid trade: Its projection on the maghribian lands and the direct implication of nasrid merchants in sea traffic from both coasts.

Keywords: Medieval History. Nasrid Kingdom. Maghrib. Commercial relationships.

1 Universidad de Granada.

El reino nazarí muestra una vocación comercial claramente definida desde bien temprano, merced a las distintas herencias logísticas, productivas e incluso sociales de que es depositario, y gracias a la situación geo-estratégica que ocupa en unos momentos particularmente favorables al desarrollo del gran comercio internacional en el Occidente bajomedieval. De este modo vemos cómo, respondiendo a una política estatal perfectamente favorable, las tierras nazaríes asumen la presencia y actividad de colonias mercantiles extranjeras y se permite la integración del reino en las grandes redes de comercio y transporte europeas, de la mano de estas comunidades mercantiles y de algunos de sus representantes, miembros de estirpes mercantiles europeas de la talla de los Spinola. De manos de ellos, y de otros tantos como ellos, se da salida a un grupo de productos nazaríes muy demandados en el mercado europeo (seda, frutos secos, azúcar); y en contrapartida se abren las puertas del mercado nazarí a algunos de los bienes de comercio protagonistas de esta llamada revolución comercial, en particular los paños de lana del norte de Europa y las especias levantinas, cuya distribución está en manos de las compañías y sociedades mercantiles occidentales. Por último sabemos que las plazas nazaríes se constituyen en plataformas internacionales de redistribución de estos artículos en los mercados magrebíes. Este último aspecto resulta particularmente interesante, por cuanto supone que el reino nazarí actúa como vía de penetración de los intereses comerciales en un espacio mercantil, el adscrito a la órbita islámica en general y magrebí en particular, bien conocido, practicado y atractivo para los actores del comercio europeo.

A pesar de conocer los trazos generales que definen esta faceta mercantil del reino nazarí, son muchos aún los interrogantes, puntos oscuros o simplemente contradicciones que quedan por resolver. Estas lagunas se convierten indudablemente en un gran lastre que a la larga nos impide conocer y comprender la dimensión real de esta faceta comercial y su indudable influencia

en la conformación general de la sociedad nazarí. Desde luego la más importante de todas ellas, origen de muchas otras cuestiones, se plantea al intentar explicar esta orientación abiertamente especulativa de parte de la economía nazarí, que deja un espacio importante al comercio. Y es que hay que tener en cuenta que una derivación tradicional de la conformación socio-económica del mundo islámico, como es ésta del comercio, se integra ahora en una dinámica de desarrollo, la identificada bajo la fórmula del capitalismo mercantil europeo, que abre el proceso de definición de nuevos sistemas económicos [2], en teoría totalmente ajenos a los fundamentos de la sociedad nazarí y de cualquier otra sociedad de matriz islámica [3].

Lo que se plantea como una cuestión de evidente complejidad, que remite directamente a la caracterización de la sociedad granadina como forma evolucionada de las formaciones islámicas clásicas [4], tiene reflejos evidentes a distintos niveles y en escenarios diversos de su economía.

A nuestro juicio, uno de los más sobresalientes tiene que ver con el grado de implicación de la propia sociedad nazarí, materializada en nuestro caso en el cuerpo mercantil indígena, en estas redes de intercambio. Queda claro en todo momento que esta incorporación granadina a la plataforma comercial del Occidente medieval se realiza siempre de manos de operadores comerciales extranjeros, que actúan en los mercados y puntos de guía de este entramado, y que tienen una identidad bien definida, en ningún caso reconocible en comerciantes granadinos activos en los mercados europeos. Por otro lado, el hombre de negocios local obviamente participa en el desarrollo comercial en territorio nazarí, aunque sin liderar en ningún momento este impulso, y supone un apoyo inevitable en los mecanismos de penetración y conexión del mercado exterior con los ámbitos productivos nazaríes [5]. Pero resulta cuando menos

2 MANCA, C., «L'Economia mercantile e marittima», en MANCA, C. (ed.), *Formazione e trasformazione dei sistemi economici in Europa dal feudalesimo al capitalesimo,* Padova, 1987, págs. 111-138; EPSTEIN, S. R., *Freedom and Growth. The rise of states and markets in Europe, 1300-1750*, Londres, 2000; SPUFFORD, P., *Power and profit. The merchant in medieval Europe*, Londres, 2002.

3 Cuestión ya planteada de manera general por autores como MALPICA CUELLO, A., «Il traffico commerciale nel mondo mediterraneo occidentale alla fine del Medioevo: il Regno di Granada», en ALBERINI P. (a cura di), *Aspetti ed attualità del potere marittimo in Mediterraneo nei secoli XII-XVI*, Roma, 1999, págs. 351-381, y desgranada por nosotros mismos en alguna otra ocasión: «La vida económica del sultanato nazarí en su vertiente comercial», en *Actas del VII Coloquio de Historia de Andalucía. ¿Qué es Andalucía? Una revisión histórica desde el Medievalismo*, celebrada en Granada, 24-27 de Octubre de 2007 (En prensa).

4 BARCELÓ, M., «De la congruencia y la homogeneidad de los espacios hidráulicos en al-Andalus», en *El agua en la agricultura de al-Andalus*, Barcelona, 1995, págs. 25-39, espec. pág. 25.

5 FÁBREGAS GARCÍA, A., «La integración del reino nazarí de Granada en el espacio comercial europeo». *Investigaciones de Historia Económica*, 6 (2006), págs. 11-40, espec. págs. 29-31.

llamativo el contraste que existe entre este extraordinario dinamismo internacional que anima el mercado nazarí y la escasa presencia de iniciativas granadinas, en este ámbito o siquiera en contextos regionales. Con todo ello se nos ofrece la impresión de un territorio que acoge dos mundos, dos sociedades, dos fórmulas de desarrollo socio-económico distintas e incluso incompatibles, que actúan paralelamente y a modo de compartimentos estancos. Y todo ello a sabiendas de que el Estado nazarí se muestra extraordinariamente favorable e incluso participativo en este impulso comercial necesario para su mantenimiento y su desarrollo económico.

A pesar de la complejidad del tema, es momento ya de empezar a abordarlo, al menos en algunos de sus aspectos más accesibles. El primero de ellos podría tratar de acertar si existe realmente o no una iniciativa comercial de carácter internacional liderada directamente por el cuerpo mercantil indígena. Es cierto que mercados adyacentes del espacio peninsular, como Valencia, pueden ser escenarios de cierta proyección comercial de grupos mercantiles nazaríes, que se materializa en muchos casos a través de soluciones asociativas con mercaderes mudéjares valencianos [6]. Pero todo apunta a que la actuación más relevante en este sentido podría localizarse en los mercados litorales magrebíes. Aquí sí tienen cabida, aunque no actúan ni mucho menos de manera exclusiva, una marina granadina y mercaderes musulmanes [7].

La tradición de contactos marítimos de las costas granadinas con las riberas magrebíes de la Udwa hunde sus raíces en un pasado y en unos sistemas de comunicaciones mucho más antiguos. Éstos, por un lado, comprenden las siempre vigentes relaciones con el norte de África, incluidas en un sistema de comunicaciones de carácter regional en el que el protagonismo directo de las gentes ribereñas es muy pronunciado. Por otro lado estas costas se incluían en líneas de tráfico a más larga distancia, que las conectaban con el extremo oriente mediterráneo. Tenemos noticias ciertas de este tráfico entre Al-Andalus y el Magreb a partir del siglo X, con una continuidad y regularidad al menos hasta el siglo XIV, según indican los testimonios de autores como al-Bakri, Ibn Hawqal, Ibn ‘Idari, al-Idrisi y al-Himyari. También podríamos adelantar algo más estos contactos, al menos hasta el último cuarto del siglo IX, momento de la fundación de Ténès la Vieja a manos de marinos andalusíes. En

6 RUZAFA GARCÍA, M., «Las relaciones económicas entre los mudéjares valencianos y el reino de Granada en el siglo XV», en *Relaciones exteriores del Reino de Granada. Actas del IV Coloquio de Historia Medieval Andaluza,* Almería, 1988, págs. 343-381; LÓPEZ PÉREZ, M. D., *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410),* Barcelona, 1995, págs. 559-560, nota 14.

7 Una buena síntesis de lo conocido hasta el momento acerca de estos contactos, establecidos a partir de iniciativas cristianas y musulmanas en RODRÍGUEZ GÓMEZ, M. D., *Las riberas nazarí y del Magreb (siglos XIII-XV). Intercambios económicos y culturales,* Granada, 2000, págs. 68-80.

todo caso los testimonios directos los inaugura Ibn Hawqal, mientras que al-Bakri (1028-1094) ya alude a rutas transversales que conectan las costas andalusíes y magrebíes [8].

En estos primeros siglos, la cabeza de puente entre al-Andalus y el Magreb, así como con el resto del Mediterráneo, será Pechina, y el destino prioritario serán los embarcaderos magrebíes situados en las costas mediterráneas [9]. No obstante el Atlántico fue también tocado, básicamente a partir de las costas más occidentales, sabiendo a través de Idrisi que barcos sevillanos llegaron hasta Salé y Safí [10]. En uno y otro caso la importancia de estos núcleos marítimos como bases de llegada y mercados de intercambio responde a la desviación de itinerarios que comunican el África subsahariana con los ámbitos atlántico y mediterráneo, a través de las rutas caravaneras.

Los contactos no se limitan únicamente a este comercio de carácter «regional». Apuntan, sobre todo, a la función que una y otra orilla mantienen como etapas intermedias en el gran comercio con el Levante musulmán [11].

La característica de esta primera época es la casi inexistencia de contactos con mercaderes o barcos europeos. Efectivamente en estos momentos las operaciones comerciales que se desarrollan a lo largo de las rutas son protagonizadas fundamentalmente por comerciantes musulmanes o judíos, residentes en los principales puertos del Mediterráneo musulmán. La obligación de ceñirnos lo más posible a nuestro tema nos obliga a dejar este aspecto, como tantos otros, solamente apuntado. Pero es importante tenerlo presente, porque es precisamente éste el factor que determina una suerte de cesura y la entrada en una nueva fase, mucho más dinámica, rica en contactos y de implicaciones mucho más profundas en el sistema económico de la región.

Y es que a partir del siglos XII se abre una nueva fase que alcanzará su plenitud precisamente en los siglos finales de la Edad Media, época también de existencia del reino nazarí que estudiamos aquí y que está por tanto plenamente incluido en ésta. Desde este momento se observa una participación en

8 Una idea general de estos contactos se puede obtener en el trabajo de LEWICKI, T., «Les voies maritimes de la Méditerranée dans le Haut Moyen Age d'après les sources arabes», en *XXV Settimana di studio del centro italiano di studi sull'alto medioevo. La navigazione mediterranea nell'alto medioevo.* Spoleto, 1978, págs. 439-469, espec. págs. 458-464, quien, a partir de los escasos testimonios anteriores al siglo XII, reconstruye los principales itinerarios de conexión entre al-Andalus y el Magreb en los siglos X y XI.

9 LIROLA DELGADO, J., *El poder naval en al-Andalus en la época del califato omeya*, Granada, 1993.

10 AL-IDRISI, *Nuzhat al-mustaq*…, pág. 83 de la trad., 72-73 del texto árabe.

11 El Archivo de la Genizá del Cairo, tan detenidamente estudiado por Goitein, confirma la existencia de estos contactos mantenidos de forma regular entre mercaderes judíos magrebíes y andalusíes y Egipto. GOITEIN, S. D., *A mediterranean society. The jewwish communities of the arab world as portrayed in the documents of the Cairo Geniza. vol. I. Economic foundations,* Berkeley and Los Angeles, 1967.

el comercio mediterráneo de elementos occidentales, así como un desplazamiento progresivo de los centros neurálgicos hacia los puertos de las costas septentrionales [12]. De hecho, y entrando ya de lleno en la época nazarí, uno de los problemas que encontramos para el estudio de las relaciones que perviven entre ambas orillas, tiene que ver precisamente con la situación de fuerte mediatización de estos mercados frente a un protagonismo casi absoluto de factores, intereses y medios cristianos en la zona como intermediarios en las relaciones que se establecen incluso entre estas dos áreas mercantiles.

En estos momentos está ya claramente definida la fijación de ámbitos de actuación de los grupos mercantiles más potentes del Occidente medieval, que incluyen evidentes estrategias de penetración comercial más o menos forzada en el área mercantil islámica, magrebí y andalusí. La fuerte intervención cristiana en una y otra orillas musulmanas del Estrecho desde el siglo XII y el establecimiento de sistemas circulares de negocios a nivel regional, dirigidos y diseñados por algunas de estas potencias, principalmente catalano-aragoneses [13], genoveses [14] y venecianos [15], oscurecen, hacen pasar desapercibida en

12 PISTARINO, G., «Genova e L'Islam nel Mediterraneo occidentale (secoli XII-XIII)». *Anuario de Estudios Medievales,* X (1980), págs. 189-205; REMIE CONSTABLE, O., *Comercio y comerciantes en la España musulmana. La reordenación comercial de la Península Ibérica del 900 al 1500,* Barcelona, 1996, pág. 284; MALPICA CUELLO, A., «Dal Mediterraneo islamico al Mediterraneo cristiano. Il dominio del bacino occidentale nel Mediterraneo centrale, en D'ARIENZO, V. (ed.), *Una città nel Mediterraneo: l'*Opulenta Salernum, Salerno, 2001, págs. 31-66; ABULAFIA, D., «Italia e lo spostamento economico del XV secolo», en AURELL, J. ed., *El Mediterráneo medieval y renacentista, espacio de mercados y culturas,* Pamplona, 2002, págs. 179-212.

13 DUFOURCQ, Ch. E., «Les communications entre les royaumes chrétiens ibériques et les pays de l'Occident musulmán dans les derniers siècles du Moyen-Age», en *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Age. Actes du Colloque de Pau, 28-29 mars 1980*, París, 1981, págs. 29-44; LÓPEZ PÉREZ, M.D., *La Corona de Aragón y el Magreb…;* CRUSELLES GÓMEZ, E., «Jerarquización y especialización de los circuitos mercantiles valencianos (finales del XIV-primera mitad del XV)». *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval,* 1990, págs. 83-109; IGUAL LUIS, D., «Italianos en la frontera marítima nazarí. La ruta de Valencia a Granada en el siglo XV», en *Actas del Congreso «La frontera oriental nazarí como sujeto histórico (s. XIII-XVI)»,* (Lorca-Vera, 1994), Almería, 1997, págs. 467-475.

14 PISTARINO, G., «Genova e L'Islam nel Mediterraneo…»; HEERS, J., «Gênes et l'Afrique du nord vers 1450: les voyages «per costeriam». *Anuario de Estudios Medievales,* 21 (1991), págs. 233-245; PETTI BALBI, G., «Gli insediamenti genovesi nel nord-Africa durante il '400», en ROSSETTI, G. y VITOLO, G. (a cura di), *Medioevo mezzogiorno mediterraneo. Studi in onore di Mario del Treppo. Europa Mediterranea, Quaderni*, 13, vol. II, Napoli, 2000, págs. 121-137.

15 DOUMERC, B., *Venise et l'émirat Hafside de Tunis (1231-1535),* Paris, 1999; LÓPEZ DE COCA, J. E., «Granada, el Magreb y las galeras mercantiles de Venecia en tiempos de los Reyes Católicos y Carlos I», en *1490: En el umbral de la Modernidad,* Valencia, 1994, t. I, págs. 23-55, y del mismo autor «Las galeras venecianas de Poniente y Berbería desde la perspectiva española». *Medievalismo, Boletín de la Sociedad Española de Estudios Medievales,* 16 (2006), págs. 113-172; IGUAL, LUIS D., «Las galeras mercantiles venecianas y el puerto de Valencia (1391-1534)». *Anuario de Estudios Medievales,* 24 (1994), págs. 179-199.

cierta medida la otra realidad, más humilde respecto a las espectaculares líneas de navegación transmediterránea y transoceánica que se están trazando, pero que define un espacio económico común y de intercambio aún vigente en el mercado islámico. Por supuesto que esta actividad no tiene punto de comparación con lo que sucede en ese momento y protagonizan los grandes navíos que recorren mansamente ese mismo mar en su camino de conexión entre los dos grandes polos económicos mediterráneo y atlántico. Pero tampoco podemos despreciar los únicos vestigios de una vida y actividad comercial propia y autónoma, cargada de una tradición y experiencia consolidada y dotada aún de cierto vigor en el momento de incorporación del reino nazarí de Granada a la gran trama mercantil europea. De hecho resulta ser un factor determinante a la hora de comprender la opción comercial por la que de manera tan neta se inclina este pequeño Estado. Lo que podría parecer obvio en un territorio tan claramente abocado al comercio como éste no lo es tanto, e incluso ha sido puesto seriamente en entredicho, merced, como decimos, a su excesiva mediatización y sumisión a intereses externos.

Contamos con algunos ejemplos, no muchos, la verdad, que atestiguan esta relación. Una vez más debemos, y podemos, escudarnos en el deficiente reflejo documental de que adolece cualquier tipo de actividad privada, aún más si cabe de tipo comercial, desarrollada en un contexto cultural islámico. Los meritorios intentos de exploración sistemática de fuentes islámicas que se han llevado a cabo en este sentido, en realidad han arrojado pocos resultados a añadir a lo ya conocido hasta el momento, aunque si han sido mucho más fructíferos al abordar actividades paralelas de intercambio cultural entre ambas orillas [16]. De hecho, salvo muy contadas excepciones, los testimonios de que disponemos proceden de fuentes de información indirectas, externas, ajenas al entorno o medio en el que se desarrolla la actividad, y que sin embargo se muestran mucho más locuaces respecto a la misma que sus propios protagonistas [17]. Éste es precisamente el caso que nosotros mismos ofreceremos en esta ocasión. Somos conscientes de que ante la evidencia casi abrumadora del

16 RODRÍGUEZ GÓMEZ, M. D., *Las riberas nazarí y del Magreb…*

17 ALARCÓN Y SANTÓN, M. y GARCÍA DE LINARES, R., (ed. y trad.), *Los documentos árabes diplomáticos del Archivo de la Corona de Aragón.* Madrid, 1940; CATEURA BENASSER, P., «Notas sobre las relaciones entre Mallorca y el reino de Granada en la década de 1339-1349». *Bulletí de la Societat Arqueologica Luliana*, 37 (1979), págs. 151-165; SÁNCHEZ MARTÍNEZ, M., «Comercio nazarí y piratería catalano-aragonesa (1344-1345)», en GARCÍA ARENAL M., y VIGUERA, M. J. (eds.), *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb (siglos XIII-XVI),* Madrid, 1987, págs. 41-86; DUFOURCQ, Ch. E., «Commerce du Maghreb médiéval avec l'Europe Chrétienne et Marine musulmane: données connues et problèmes en suspens», en *L'Ibérie chrétienne et le Maghreb. XIIe-XVe siècles,* Hampshire, 1990, págs. 161-192; LÓPEZ PÉREZ, M. D., *La Corona de Aragón y el Magreb…*, dan muestras de ello.

predominio marítimo de la iniciativa europea en estas aguas, las pocas informaciones que atestiguan iniciativas musulmanas paralelas, liderando y desarrollando con medios propios sus negocios y actividades comerciales destacan aún más en su escasez. Que no en su irrelevancia. De un modo u otro, a través de estos o de aquellos testimonios, lo cierto es que todos ellos consiguen transmitirnos una tendencia no solo vigente aún en estos momentos, sino consolidada, con continuidad suficiente y, a juzgar por algunos indicios que muestran nuestras crónicas portuguesas, desarrollada con más asiduidad de la que se podría pensar.

En 1415 Portugal conquista la plaza de Ceuta, pequeño reino independiente de enorme valor estratégico, tanto en términos económicos como geográficos. Todo ello le ha llevado a estar en el centro mismo de las disputas que se dirimen desde hace más de un siglo en torno al Estrecho de Gibraltar y que han catalizado la atención de algunas de las potencias más pujantes del Occidente Mediterráneo bajomedieval. Por supuesto también ahora, cuando el «descubrimiento» del Atlántico anuncia ya los albores de la Modernidad, Ceuta refuerza su atractivo frente a los líderes de este nuevo empuje.

Evidentemente entre los «pretendientes» de Ceuta contamos siempre con los estados territoriales que ocupan la Península Ibérica en estos siglos XIV y XV. Castilla, Portugal, Aragón y Granada están pendientes de esta pequeña plaza y del control de las líneas de costa magrebíes, mediterráneas y atlánticas, en general.

Identificar y analizar las motivaciones que impulsan a cada uno de ellos es un tema bien complejo, que tiene que ver con tramas de intereses cruzados y enfrentados tratadas por otros autores [18]. Pero nuestro interés es otro. Y en lo que a él concierne, el reino nazarí de Granada mantiene en territorio ceutí una proyección económica muy considerable, e incluso vital.

Gomes Eanes de Zurara, el cronista portugués más relevante del siglo XV y de los inicios de la expansión portuguesa, dedicó hasta tres obras a recordar los acontecimientos ligados a esta conquista y a la ocupación y defensa posterior de su territorio de manos de sus dos primeros capitanes, D. Pedro de Meneses y su hijo, D. Duarte de Meneses [19]. A través de las mismas, en particular de la segunda crónica de estos acontecimientos, y centrada especialmente en la labor que desarrolla D. Pedro de Meneses como primer capitán destaca-

18 Tratado, por ejemplo, en DUARTE, L. M., «Regresso a Ceuta», en ADÃO DA FONSECA, L. y CADEDDU, M. E. (a cura di), *Portogallo mediterráneo,* Cagliari, 2001, págs. 99-127.

19 Gomes Eanes de ZURARA, *Crónica da Tomada de Ceuta*. Lisboa, 1992; *Crónica do Conde Don Pedro de Menezes*. Ed. Facsímil de FREITAS CARVALHO, J. A., Porto, 1988; *Crónica do Conde D. Duarte de Meneses*. Ed. KING, L., Lisboa, 1978.

do en la base ceutí inmediatamente después de la anexión de esta plaza, y hasta su muerte, acaecida en 1437, asistimos a un relato vivaz de las acciones de defensa y control del territorio inmediato a la base ceutí y, sobre todo, de una de las actividades a las que parecen dedicarse los portugueses destacados en aquella plaza: los ataques corsarios, dirigidos, fundamentalmente, contra la flota mercantil musulmana en general y granadina en particular [20].

La relevancia que la guerra de corso llega a tener en la realidad marítima del Mediterráneo en estos siglos bajomedievales, así como su indudable incidencia en la evolución económica de los estados y reinos que se ven sometidos a su azote, ha generado un enorme volumen de estudios a lo largo de las últimas décadas. Se trata de una guerra de desgaste, en la que uno de sus principales preceptos es atacar fundamentalmente las vías de navegación comercial para colapsar los intercambios [21]. En este sentido, Pryor argumenta que una de las causas del abandono, por parte de las marinas musulmanas, de los grandes circuitos marítimos internacionales pudo ser el continuo acoso corsario y pirático a que se vieron sometidas, a partir del momento en que todas las bases insulares del Mediterráneo pasan a manos cristianas. Cuando las costas septentrionales del Mediterráneo inicien su gran despegue, el Islam ha perdido por completo el control de lo que fueron sus bases de lanzamiento y apoyo, y queda, en lo que pudieron ser sus incursiones en estas grandes rutas, a merced de las actuaciones de los reinos cristianos que las controlan. No restan, para ellos, más que las opciones meridionales, sobre las que también actuarán de la manera comentada catalanes, genoveses y portugueses, fundamentalmente.

No obstante, aunque estos acontecimientos pueden influir en aspectos ligados al comercio marítimo como, por ejemplo, la probada degradación de la flota (así sucedió en el caso musulmán), se ha de relativizar la importancia de situaciones circunstanciales, como los ataques de corso, respecto al cambio de orientación de las tendencias comerciales. Aún sin una marina potente con la que llevar a cabo sus negocios, los mercaderes musulmanes siguen adelante empleando barcos cristianos para realizarlos y mantienen activa una flota de pequeñas embarcaciones destinadas a los intercambios de ámbito local y regional.

20 Nos transmite también algún ataque corsario contra poblaciones costeras del reino nazarí, aunque se trata desde luego de una acción residual frente a la «asiduidad» de los ataques a embarcaciones.

21 A título indicativo recordamos algunas de las obras más relevantes. ADÃO DA FONSECA, L., *Navegación y corso en el Mediterráneo occidental. Los portugueses a mediados del siglo XV,* Pamplona, 1978; PRYOR, J. H., *Geography, technology, and war. Studies in the maritime history of the mediterranean, 649-1571,* Cambridge, 1988; DÍAZ BORRAS, A., *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia. La ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana,* Barcelona, 1993.

Pues bien, a través precisamente del relato del cronista lusitano acerca de la iniciativa corsaria portuguesa en la región marítima adyacente a su base ceutí, accedemos a lo que constituye uno de los puntos «oscuros», menos conocidos y peor trazados de los estudios nazaríes: La proyección comercial granadina en territorio magrebí y su implicación directa en el tráfico marítimo.

Ya hemos dicho que los episodios descritos por Zurara corresponden en la mayoría de los casos a hechos acaecidos durante la capitanía de Don Pedro de Meneses (1415-1437), dejando sólo en tres ocasiones lugar a narraciones de este tipo en la crónica de la capitanía de su hijo, D. Duarte de Meneses (1458-1464). El periodo que tratamos es relativamente breve y los hechos trasladados limitados a pocos años. De manera casi inmediata a la anexión de la plaza, D. Pedro de Meneses pone en marcha su estrategia de acoso corsario al reino de Granada, que pretende fundamentalmente romper la fluidez de sus contactos marítimos con las bases magrebíes, aunque tampoco deja de hacer incursiones en territorio nazarí, como el asalto a una alquería costera vecina a Marbella [22].

Se trata de una serie de acciones que, tal y como el mismo cronista confiesa, no son más que una muestra de lo que constituyó la iniciativa corsaria de la base ceutí, trasladada a partir de la narración de algunos episodios aislados, algunos de los más relevantes o sencillamente los que quedaron en la memoria de su relator. Tampoco hay que bajar la guardia frente a la verosimilitud o la fidelidad de los relatos ceutíes de Zurara en relación a lo que en realidad sucedió, tantas veces puesta en entredicho. Es cierto que a las posibles manipulaciones marcadas por la intención de subrayar ciertos elementos, debemos sumar la inexactitud o escasa fiabilidad a la hora de ubicar unos hechos ocurridos muchos años antes y sucedidos en una región que hasta entonces era desconocida para el cronista y que lleva en muchos casos a posibles confusiones. De todos modos se trata de un problema que, aunque no es ajeno a nuestros intereses, sí se debe o se puede relativizar, toda vez que nuestra pretensión es poner de manifiesto la existencia de unos vínculos y actividades, más que aclarar la secuencia de los acontecimientos o profundizar en datos de tipo estadístico.

A este respecto el autor pretende dejar bien claro que se trató de una actividad mantenida y desarrollada con asiduidad a lo largo de todo aquel periodo, y que no pasaba la semana en que no se sucediera como mínimo uno de estos episodios. No es posible, repetimos, por tanto, realizar ensayos estadísticos a partir de unos datos cuya valía reside en su capacidad para constatar la

22 *Crónica do Conde Don Pedro de Menezes*, Liv. II Cap. IX.

existencia de esta actividad y no en la posibilidad de fijarla en términos cuantitativos.

Una vez concluida la instalación de los cerca de 3.000 hombres que constituyen la guarnición ceutí, D. Pedro no tarda en armar una primera nave corsaria, una fusta de 10 bancos, que deja a las órdenes de Affonso García de Queirós [23]. Con ella se realiza la primera campaña de ataques a embarcaciones musulmanas que cruzan el Estrecho.

El éxito desde luego es inmediato, sucediéndose en esta primera campaña hasta cuatro ataques sobre embarcaciones activas en este tráfico desde o hacia las costas nazaríes [24]. Han fijado un objetivo que les ofrece ciertas garantías de éxito. En la época es bien conocido el dinamismo que anima esta ruta de tráfico transversal y, sobre todo, los intereses directos que vierte el mundo mercantil nazarí, la clase mercantil indígena, en particular la misma Corona, en este tráfico. Así lo declara Zurara, al recordar que

> «*…El Rey de Graada, que álem da deshonra, que recebia daquella perda* [de Ceuta]*, em quanto era Mouro, sentia muito o dapno que recebia, porque a sua principal governança toda era daquelle Regno de Bellamarim; e como jaa ouvistes cada dia lhe tomavaõ os Navios, e gentes…*» [25].

De hecho no tarda en armar una escuadra corsaria más importante, compuesta por tres fustas, un navío pequeño y un bergantín, que enviará el Conde a acosar las costas nazaríes, Málaga concretamente, y en una segunda opción todo el litoral oriental hasta el Cabo de Gata

> «*…Amigos, minha tençom he, que como o tempo tornar a Ponente, que vós vades sobre o Porto de Mallaga…caa vai aqui Joham Pereira meu Compadre em sua Fusta…e vai Gonçalo Vazques, que he tal como sabeis, e leva a Fusta que foi dos mouros; e assy Joham da Veiga, que leva sua propria Fusta…pois de Diogo Vazquez…este leva aquelle pequeno Navio…Bento Sanches vai no outro meu Bragantin…ora*, disse elle, *podeis ver qual será o Navio, ou Navios de Mouros, que se vos possam defender: hy com Deos,* disse elle,*e se em Mallaga naõ achardes nenhuma cousa, correi de longo pela costa, até o cabo de Gata, e da hy tomai a volta da Berberia, ou da huma parte ou da outra será necessario achardes alguma preya…*» [26].

23 *Crónica do Conde Don Pedro de Menezes*, Liv. I Cap. XXXI, págs. 309-310.

24 Narradas en la misma crónica a lo largo de los capítulos XXXI, XXXII y XXXIII.

25 *Crónica do Conde Don Pedro de Menezes*, Liv. I Cap. LXIII, págs. 418-422. FÁBREGAS, A., «Actividad comercial de los reyes nazaríes y su implicación con los representantes del gran comercio occidental a finales de la Edad Media». *Stvdia Historica. Historia Medieval,* 25 (2007), págs. 171-190.

26 *Crónica do Conde Don Pedro de Menezes*, Liv. I Cap. XLII págs. 347-350.

El relato de esta campaña, que tendrá inicio en Gibraltar con el ataque a varios carabos nazaríes, nos transmite una imagen de la intensidad de este tráfico local y regional, que en este tramo comparte a su vez rutas con las grandes corrientes del tráfico internacional, con lo cual no es extraño cruzarse con grandes convoyes de galeras venecianas [27], embarcaciones genovesas [28] o catalanas o, tal y como el mismo autor comenta, de cristianos, sin especificar más [29]. Pero, sobre todo, apunta la asiduidad de los intercambios y del tráfico de pequeñas embarcaciones entre las costas granadinas y magrebíes, llegando a confesar que «*… casy cada semana avia preza grande ou pequena…*». Baste recordar que tan sólo en un fin de semana, si damos crédito al relato de Zurara, localizan y atacan hasta tres embarcaciones musulmanas, dejando ir a otras dos en su regreso a Ceuta.

Desde luego no es la única vez que se refleja con nitidez la intensidad de este tráfico. No pretendemos hacer recuento de todos los episodios narrados, que reflejamos en el cuadro adjunto, pero sí podemos decir que cada una de las diversas campañas protagonizadas por corsarios diferentes [30] supone una muestra de la magnitud de estos contactos, con avistamientos de embarcaciones en pleno viaje o durante fases previas de carga de la mercancía en puertos o calas, no siempre, ni necesariamente, controladas como lugares oficiales de carga y descarga.

Todo ello nos ofrece la posibilidad de acertar algunos aspectos hasta ahora poco conocidos y menos subrayados por la historiografía nazarí, respecto a la implicación directa del cuerpo mercantil nazarí en las corrientes de comer-

27 A lo largo de esta campaña, coincidiendo con el asalto a un carabo cargado de loza nazarí frente a las costas de la ciudad de Málaga, coinciden con *«…as Galléz de Veneza pera Frandes, e ouveraõ muito prazer quando viraõ como traziam aquella preza, fazendo muita cortezia aos Capitães das Fustas…»*. *Crónica do Conde Don Pedro de Menezes*, Liv. I Cap. XLII págs. 347-350. No es la única ocasión en que aparecen convoyes venecianos. En otro momento aparece la muda de Berbería, que toca la base ceutí, donde se dice que hicieron gran negocio. Liv. II, Cap. XXII.

28 *Crónica do Conde Don Pedro de Menezes*, Liv. I Cap. XLIX, págs. 368-369.

29 «*…o Bragantim espedia-se delles quanto podia, poremfoi encalçado, e quando conhecerão, que eram Christãos deraõ-lhe salva, e fezerom alli sua conserva…*». *Crónica do Conde Don Pedro de Menezes*, Liv. I Cap. XLVI, págs. 360-362.

30 Que reflejan su éxito en el número de campañas organizadas en escaso margen de tiempo. En los tres primeros años posteriores a la toma de la ciudad, es decir, hasta el asedio de 1418-1419, Zurara ha llegado a describir hasta tres campañas organizadas directamente por el Conde dignas de resaltar, lideradas por Affonso Garcia de Queiros, que comanda la primera iniciativa corsaria diseñada por D. Pedro de Meneses (Cap. XXXI), Diogo Vazquez (Caps. XLII y XLIII), que lidera varias campañas, y Gonzalo Vazquez de Ferreira (Cap.LXI), amen de las múltiples incursiones de menor calado, aunque igualmente insidiosas para la marina comercial nazarí y magrebí.

cio marítimo que conectan estas dos áreas económicas y que atañen fundamentalmente a las embarcaciones y fórmulas de transporte utilizadas, a la red portuaria que se articula en torno a este tráfico y a los flujos de intercambio entre ambas orillas.

Cabe en primer lugar confirmar la existencia de una flota comercial nazarí.

Se conoce la existencia de una flota real nazarí, de dimensiones bastante humildes, sobre todo en relación a las grandes potencias navales con las que se enfrenta o relaciona [31], aunque en todo caso suficiente para defender sus costas [32]. Incluso en ocasiones concretas puede pasar a ejercer empresas ofensivas. Precisamente en estos momentos consigue reunir una flota lo suficientemente potente como para que desde Portugal se considere oportuno enviar refuerzos navales para auxiliar a la plaza de Ceuta, que se ve por primera vez en peligro. La flota nazarí, que se prepara y zarpa desde la bahía de Gibraltar, cuenta en esta ocasión con un total de 64 velas capitaneadas por Moley Çayde, sobrino de Muhammad IX el Izquierdo, y entre las que Zurara aclara que hay hasta 11 galeras grosas y 20 galeotas, además de fustas y «*…outra frota miuda…*» [33].

El cuerpo principal lo forman naves de dimensiones medias o pequeñas, utilizadas en campañas bélicas como ésta. Pero lo más frecuente parece ser su disposición a participar en operaciones de corso contra las marinas cristianas, faceta que, a juicio de algunos autores, resulta más apropiada a las dimensiones y capacidades de los navíos nazaríes. Efectivamente, ante la imposibilidad de afrontar con éxito embates directos de las mucho más potentes flotas portuguesa o aragonesa, los granadinos parecen centrar sus ofensivas navales en ataques de este tipo, siendo ellos mismos los que inauguren a prin-

31 Tal y como refleja de manera muy explícita el comentario de Gomes Eanes de Zurara: «*…armou tres Navios, e foi a andar pelo maar de levante, até que filhou hüa grande, e poderosa Carraca de Genoa, e outros navios pequenos de Mouros…*» *Crónica do Conde Don Pedro de Menezes*, Livro II, Cap. XXXIII, págs. 594-596.

32 Una armada que nos describe con orgullo Ibn al-Jatib entrando en el puerto de Almería: «*Aparecieron en el cielo del mar las medias lunas de las galeras como si fuesen las cejas de las doncellas, con negra piel, vestidas de negrura nocturna. Ante la costa, las embarcaciones, al llegar se apretaban del mismo modo que en una escritura se entremezclan los nunes…*». HOENERBACH, W. y BOSCH VILÁ, J., «Un viaje oficial de la corte granadina (año 1347)». *Andalucía Islámica. Textos y estudios*, II-III (1981-82), págs. 33-69, espec. págs. 68-69; SECO DE LUCENA, L., «El ejército y la marina de los nazaríes». *Cuadernos de la Alhambra*, 7 (1971), págs. 35-40; TORRES DELGADO, C., «El mediterráneo nazarí. Diplomacia y piratería. Siglos XIII-XIV». *Anuario de Estudios Medievales,* X (1980), págs. 227-235.

33 Los capítulos de la crónica de D. Pedro que describen los preparativos y el cerco de Ceuta a manos de la flota aliada nazarí y de efectivos benimerines, que se salda con la derrota final de la escuadra musulmana, se inician en el capítulo LXII y alcanzan hasta el LXXX, con un epílogo que cierra el libro primero en el que se anuncia la intención del nazarí Muhammad IX de volver a intentar el cerco fallido.

cipios del siglo XIV, más concretamente en 1304, las expediciones corsarias sobre las costas valencianas que más adelante emprenderán con gran ahínco los corsarios benimerines [34]. Por otro lado no sabemos el destino de la pequeña flota de 5 fustas que las naves portuguesas encuentran en aguas de Alcazarquivir. Por el modo en que viajan, en conserva, que no parece habitual en la navegación comercial nazarí [35], y por los protagonistas y el episodio descritos, podemos aventurar que se trataba de una armada de guerra o constituida en ese momento para cubrir algún objetivo, ofensivo o defensivo, a nosotros desconocido. El episodio, que no puede ser considerado como un mero asalto, es narrado con profusión de detalles, hasta el punto de conocer con exactitud el saldo final de víctimas entre los derrotados nazaríes: 216 prisioneros, 218 muertos, 547 huidos y 19 escapados a nado.

Conocemos también la identidad de sus patrones y su procedencia, que reúne a los principales emplazamientos costeros nazaríes:

> «*.virom as Fustas dos Mouros vogar, as quaes eram cinco, a saber, huma de quinze bancos de Gibraltar, em que hia por Capitaõ, e por principal de todalas outras Allé Benfamet Bançaide, Irmaõ que era do Alcayde de Gibraltar; e outra d'outros quinze, que era de hum Elche, que se chamava Mafamede Abengeri, que em outro tempo ouvera nome Manoel, na qual hia por Capitaõ, Focem o Velho d'Alcacer; e a outra Fusta era de quatorze, na qual hia o Alcayde de Bedre, que era tambem Elche Irmaõ do Alcayde Abibi Albegerim, que pouco tempo avia, que tevera Alcacer per El Rey de Graada, e com aquelle hia outra Fusta de treze, que era de sua conserva, e esta Fusta era d'Almaria, na qual era por patraõ Jufez Agege; e outra Fusta era d'Alminhacar, e hia nella Allé Toyl, que era hum dos melhores homens daquelle lugar…*» [36].

Personajes, todos ellos de un cierto relieve, relacionados con los cuadros militares nazaríes y que nos hacen pensar que estamos ante una representación de su flota de guerra en una misión de reconocimiento o vigilancia de las costas vecinas.

En todo caso, y a pesar de lo dicho, resulta evidente que el cuerpo naval nazarí no está dedicado exclusivamente a este tipo de actividades, ni mucho menos. Es más, por cuanto parece desprenderse de nuestra lectura, los objetivos comerciales de transporte e intercambio de mercancías y personas constituyen la dedicación preferente, en términos de tiempo y de efectivos navales destinados a cumplir estos servicios. Eso sí, tanto este testimonio como la au-

34 DÍAZ BORRAS, A., *Los orígenes de la piratería islámica…,* pág. 29.
35 Aunque, tal y como veremos seguidamente, ni mucho menos inexistente.
36 *Crónica do Conde Don Pedro de Menezes,* Liv. II Cap. XX, pág. 555.

sencia de pruebas similares referidas a la práctica de otras rutas y destinos comerciales, parecen indicar una clara orientación de la marina nazarí respecto a su relación con los mercados y puertos magrebíes. Sabemos de la presencia de embarcaciones nazaríes en otras rutas regionales levantinas, particularmente en Mallorca [37], pero sobre todo en las costas y el puerto de Valencia [38], aunque ciertamente resulta mucho más residual respecto a lo que parece ocurrir con este tráfico en el norte de África.

Ya hemos hablado de la asiduidad y regularidad con que se suceden estos contactos en una u otra dirección, tan notables como para ser presas semanales de, al menos, una incursión corsaria, lo cual denota una densidad de tráfico mucho mayor. Se nos presentan embarcaciones de pequeñas o medias dimensiones, aptas y adecuadas para este tipo de desplazamientos cortos y rápidos entre una y otra orilla. Carabos (14), barcas (5), fustas (4), zabras (3), 1 bragantín, 1 barinel y 1 carracón componen la tipología naval musulmana utilizada en el trayecto del Estrecho.

El carabo, cuya tripulación no supera las 15 personas, hace uso combinado de remos y velas, y es la embarcación destinada mayoritariamente al transporte de mercancías en trayectos cortos, directos y bien definidos. El término «carabo» (*Qarib*/*Qawarib*) puede responder a una denominación genérica en referencia a la marina nazarí. Quizás así haya que entender algunos pasajes de nuestro texto. Por otro lado, Sánchez Martínez ha documentado la utilización arbitraria por parte catalana del término «caro» para designar indistintamente carabos y zabras nazaríes [39]. Aún así, no deja de designar navíos de pe-

37 Hemos podido fijar la presencia de algunas embarcaciones nazaríes en el puerto de Mallorca. En 1317 llega la coca nazarí propiedad del rais de Málaga y que tiene previsto seguir viaje hacia Túnez (DUFOURCQ, Ch. E., «Aspects internationaux de Majorque durant les derniers siècles du Moyen Age». *Mayurqa*, 11 (1974), págs. 5-52. pág. 36). En 1371 es el mismo rey nazarí quien tiene una nave de su propiedad, comprada a un tal Bernat Castellar, en el puerto mallorquín (**A**rchivo de la **C**orona de **A**ragón, **C**ancillería, 1389, fol. 89 r.-vto.). Y no olvidemos que el proceso incoado en 1334 contra el mallorquín Jaume Manfré se origina a partir de las gestiones que éste realiza en Mallorca para adquirir una coca de dos cubiertas para el qaid Ridwan, hayib de la corte de Yusuf I (SÁNCHEZ MARTÍNEZ, M., «Mallorquines y genoveses en Almeria durante el primer tercio del siglo XIV: el proceso contra Jaume Manfre (1334)». *Miscel.lanea de Textos Medievals*, IV (1988), págs. 103-1629.

38 La consulta de documentación datiniana nos ha permitido concluir que la llegada de fustas, galeotas y barcas procedentes de las costas nazaríes, en ocasiones denominadas genéricamente Yspania, aunque en otras muchas queda bien especificada su procedencia de los puertos de Almería (citada en 18 ocasiones) y Málaga (citada en 11 ocasiones), alcanza una periodicidad mensual. FÁBREGAS GARCÍA, A., «Estrategias de actuación de los mercaderes toscanos y genoveses en el reino nazarí de Granada a través de la correspondencia Datini». *Serta Antiqua et Medievalia,* V (2001), págs. 259-304.

39 SÁNCHEZ MARTÍNEZ, M., «Comercio nazarí y piratería catalano-aragonesa (1344-1345)», en GARCÍA ARENAL, M., y VIGUERA, M. J. (ed.), *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb. Siglos XIII-XVI. Actas del coloquio celebrado en Madrid en diciembre de 1987,* Madrid, 1988, págs. 41-86, espec. pág. 57.

queño tamaño, tal y como nos dejan ver los detalles de Zurara, quien especifica en ciertas ocasiones un pasaje de hasta 3 personas, y preparados, por tanto, para cubrir iniciativas mercantiles restringidas a veces a un comerciante, tal y como se declara en algún momento respecto a cargamentos que resultan pertenecer a un solo propietario [40], o en todo caso a pocos negociantes. También aparecen menciones a carabos mayores, con capacidad para albergar pasajes de hasta 14 y 16 hombres.

En cuanto a la zabra (Zawraq), aparece en ocasiones utilizada como navío de pesca, aunque en nuestro caso las zabras que aparecen lo hacen realizando viajes mercantiles. Transportaban al menos 20 hombres cargadas con trigo y otras mercancías procedentes de Hunayn con destino probable a Almería, patria del dueño de la mercancía y embarcación. No parece, por tanto, un navío despreciable, quedando más bien incluido en las dimensiones medias que vienen siendo ya comunes en este repaso por la marina nazarí. Por su parte, la barca parece ser un pequeño navío destinado a viajes mercantiles de cabotaje, y la fusta es un barco tipicamente mediterráneo, muy usado por granadinos y berberiscos. En las escasas ocasiones en que aparece citada en esta crónica lo hace con una marcada función comercial, siendo más común su faceta bélica.

En cuanto a las naves de mayor tamaño, a juzgar por la tripulación que albergan de 27 personas, el bragantin y el barinel, aparecen realizando un trayecto inverso, desde Tanger y Anfa (Casablanca) respectivamente hacia el reino granadino, sin poder especificar su pertenencia o no a la flota nazarí. En todo caso, se trata nuevamente de navíos perfectamente adaptados a la navegación costera y a viajes rápidos combinando el uso de la vela y el remo. Esta tónica, como vemos, es general en la náutica mantenida de manera directa a instancias del reino nazarí y contrasta con la realidad de las grandes potencias marítimas latinas.

No podemos avanzar nada respecto a la propiedad de las embarcaciones ni a su contratación por parte de otros comerciantes. Evidentemente se tratará de personajes muy relevantes dentro del organigrama social del reino. De hecho, cuando en otras ocasiones conocemos su identidad, ésta remite de manera constante e inequívoca a altos estamentos del poder, alcaides, rais y el mismo monarca nazarí [41]. Pero poco más podemos avanzar por el momento. Si que sabemos que aún en este tráfico regional se adoptan las fórmulas de na-

40 Es el caso, por ejemplo, del cargamento de trigo y harina confiscado al alcaide de Gibraltar tras el asalto de la barca de 15 pasajeros en que viajaba desde Alcazarquivir hasta la misma Gibraltar. *Crónica do Conde Don Pedro de Menezes*, Liv. I Cap. LIX.

41 Véase nota 36. FÁBREGAS, A., «Actividad comercial de los reyes nazaríes…».

vegación vigentes en todo el Mediterráneo, a saber, navegación en conserva y cabotaje, en este caso limitado a muy pocas escalas. Así nos lo muestra un pasaje particularmente interesante al describir un sistema de transportes perfectamente adecuado a los parámetros de navegación de la época y un índice de participación de mercaderes nazaríes variado y numeroso, lo suficiente como para pensar que se trata de una actividad practicada de manera recurrente por el cuerpo mercantil indígena. A lo largo de la campaña corsaria dirigida por Alvaro Fernades, que ya se había hecho con otras embarcaciones nazaríes que viajaban en conserva [42], se avista en aguas de Arzila un convoy mercantil formado por una fusta y dos carabos. Procede de Granada y transporta hombres de negocios o agentes de estos con sus respectivas mercancías procedentes de varias localidades del área malagueña, incluidas la propia ciudad de Málaga y la Axarquía, y en el momento en que es interceptada se encuentra realizando un recorrido con al menos dos paradas en Tánger y Salé.

> «*…O outro dia iguou-lhe o vento do Ponente jaa al quanto mais esforçado, e fezerom via do Cabo d'Espartel, porque ouverom lingoa dos Mouros, que huma Fusta de treze bancos carregava de mercadoria, e dous Carevos hiam de Tanger tras elles pera Çalle, o que no outro dia acharom bem certo, porque a hora de Terça antre Arzila, e Tanger acharom aquellas vellas, assy como lhes o Mouro dissera: e as Fustas ambas dos Christãos nom quizerom leixar a Barca, porque fazia tanta agua, que se temerom de se alagar…e em esto saltou o vento ao Ponente, e as nossas Fustas arvoraraõ, levando a Barca ante sy, e seguirom a via de Cepta. Antre estes Mouros avia desvairadas lingoagens, caa huns eram de Gazulla, outros de Xerquia, outros de Malaga, pero todos eraõ mercadores, ou servidores delles…*» [43].

Y es que efectivamente hay otras embarcaciones de mayor envergadura como fustas, barineles y bergantines, dedicadas también al paso de mercancías entre ambas orillas y que pueden hacerse cargo de operaciones y empresas de transporte más coordinadas y seguramente de ejecución más elaborada, atendiendo la demanda de mercaderes diferentes y utilizando para ello técnicas de asociación y de gestión de los medios de transporte bien conocidas y practicadas entre los grandes grupos mercantiles europeos, aunque poco conocidas por el momento para nosotros en su aplicación en el mundo de los negocios nazarí [44]. Por el momento, la mera constatación de la existencia de estos viajes conjuntos, coordinados organizados por y para un grupo de co-

42 En concreto una barca cargada de *roupa d'Alcaçaria,* viajaba con «*…hum Carevo á toa comsigo carregado de fruita, e cinco Mouros em elle…*». *Crónica do Conde Don Pedro de Menezes*, Liv. 2, Cap. XVI.

43 *Crónica do Conde Don Pedro de Menezes*, Liv. 2, Cap. XVI.

merciantes es un extremo importante, ya que supone el recurso a técnicas e instrumentos mercantiles más sofisticados que los necesarios para cubrir una iniciativa individual.

Podemos aportar también datos acerca de la articulación portuaria nazarí que contribuyen a redimensionar el extremo más occidental, con la existencia de bases portuarias tan activas como las localizadas, y mejor conocidas, de los tramos central y oriental de las costas nazaríes, e igualmente implicadas en estos contactos transversales.

Respecto a este último comentario, hemos de aclarar que el ámbito de actuación y dominio marítimo de estas pequeñas flotas corsarias con base ceutí determina en gran medida las bases portuarias que se muestran activas a través de este relato. Por supuesto estas plataformas, localizadas en su mayor parte en el segmento occidental de las costas nazaríes, no son las únicas que intervienen en este tráfico. Es más, tradicionalmente se han considerado precisamente los puertos más orientales, con Almería en primer lugar, como cabezas de puente privilegiadas en este tráfico regional entre ambas orillas del Mediterráneo. Para nosotros, sin embargo, el puerto de Gibraltar surge como una base muy relevante de la flota nazarí que practica este tráfico, con frecuentes salidas de embarcaciones hacia las áreas de Anfa (actual Casablanca), Alcazarseguer, Tánger y la misma Ceuta. Resultan asimismo activas las bahías de Marbella y Estepona. De todos modos podríamos incluir estos fondeaderos occidentales en la articulación portuaria diseñada en todo el reino. Los grandes puertos como Málaga, Almuñécar o Almería, abiertos a rutas de más larga distancia, a nivel regional, e internacional, con las costas de los reinos vecinos y en la grandes rutas trasatlánticas y transmediterráneas, se mantienen y se apoyan en una sólida red de entrepuertos, como el pequeño embarcadero de Salobreña[45], activos a escala local y regional entre los que se contarían estos destacados en el extremo occidental. De hecho, parece claro que las dimensiones y características de la mayor parte de esta flota la hace mucho más dúctil a la hora de asumir funciones, itinerarios y empresas de

44 Aunque no del todo extrañas. Sabemos, por ejemplo, a través de Ibn Lubb, que los mercaderes nazaríes acuden al flete de embarcaciones musulmanas para transportar sus mercancías al otro lado del Estrecho. «*Un quidam affrète un deux måta à Almuñécar (Madinat al-Munakkab) pour trente dinars, à destination de Hunayn avec retour à Almuñécar étant stipulé que l'affreteur chargera le navire à l'aller mais n'y embarquera aucune marchandise au retour…*». Ibn Lubb (m. 782H/1381). Fes, VIII, 230-231; Rabat, VIII, 371-372. LAGARDERE, V., *Histoire et société en Occident musulman au Moyen Åge. Analyse du Mi'yār d'Al-Wansarisi*, Madrid, 1995, pág. 370.

45 «*También procuró el moro haber el castillo de Salobreña, que estaba por el Rey, por la comodidad de aquel portichuelo, donde pudiesen acudir los navíos de Berbería…*». MARMOL CARVAJAL, L., *Historia del Rebelión y castigo de los morisco del reino de Granada*, B.A.E, Tomo I Madrid, 1946, Libro I Cap. XVII, pág. 145.

naturaleza tan variada, así como de acceder a localidades no necesariamente incluidas entre los grandes embarcaderos nazaríes.

Es también digna de resaltar la bipolaridad de Málaga, que se define cada vez con mayor autoridad como el gran puerto nazarí articulador y distribuidor de todas las rutas marítimas que tocan el reino. Es conocida su inclusión en el sistema de cabotaje practicado por las grandes embarcaciones europeas, genovesas en particular, que contribuiría de manera definitiva a situar la plaza malagueña en una posición subsidiaria y totalmente dependiente de los intereses y estrategias de los operadores mercantiles extranjeros incluso en lo que podría constituir el único ámbito de actuación directo de los comerciantes nazaríes [46]. En este diseño general se otorgaría un teórico liderazgo del puerto de Almería para los contactos transversales con las costas magrebíes, que sin embargo debería de compartir con el puerto malagueño, al presentarse éste perfectamente implicado también en este comercio. No renuncia a acoger pequeñas embarcaciones nazaríes activas en este tipo de trayectos hacia Vélez de la Gomera, Ceuta, Tánger y Tagaça, aunque lidera también los movimientos de largas distancias, ampliando su radio de acción hasta llegar a Bugía, Salé y Azammour.

Por último la naturaleza del flujo de intercambios establecido entre ambas orillas resulta muy estimulante. Un simple vistazo al cuadro adjunto delata rápidamente las características del mercado nazarí como exportador de artículos de lujo y redistribuidor de bienes de comercio europeos en las plazas magrebíes, y confirma netamente su fuerza como espacio de demanda continuada de cereales y legumbres norteafricanas.

Todos los puertos magrebíes sin excepción son exportadores de estos artículos de consumo básico, para los que se denuncia un déficit casi crónico en algunas plazas como Gibraltar [47], pero cuya escasez podríamos hacer extensiva prácticamente a todo el reino, o al menos a sus zonas costeras, si atendemos a las diversas referencias que aparecen en fuentes dispares en naturaleza y tiempo. El mismo Alcaide de Gibraltar se encarga de asegurar provisiones de grano para su villa, actuando él mismo como mercader

> «*…esta Barca vinha carregada de trigo, e de farinha, a qual era do Alcayde de Gibraltar…*» [48],

46 Hemos tratado esta faceta del puerto malagueño en otro trabajo, donde ya se anunciaba su coprotagonismo con el puerto almeriense en las rutas transversales dirigidas hacia el Norte de África. FÁBREGAS GARCÍA, A., «Redes de comercio y articulación portuaria en el reino nazarí de Granada». *Chronica Nova*, 30 (2003-2004), págs. 69-102.

47 «*…caa passava dalli per Nafee a carregar de trigo, de que os de Gibraltar eram mingoados…*». *Crónica do Conde Don Pedro de Menezes*, Liv. I Cap. XXXIII.

48 *Crónica do Conde Don Pedro de Menezes*, Liv. I Cap. LIX.

y no faltan tampoco los desvíos puntuales de grano desde otras zonas del territorio nazarí.

> «*…E quando os christãaos assy de cauallo como de pee uyram como nom sahyam da villa [de Gibraltar] nehuuns de cauallo. preguntarom aaquelle mouro que caso era aquelle o qual lhes respondeo como o alcaide era com todollos de cauallo fallar a elRey de graada. e outros eram em nauyos a marlella a buscar pam de que eram muy mynguados…*» [49].

Podemos adelantar este déficit que obliga a acudir a aportes externos de cereal al menos hasta mediados de la centuria anterior, cuando en 1342 se atestigua en documentación catalano-aragonesa el transporte en embarcaciones granadinas de cargamentos de trigo y cebada desde Vélez de la Gomera hasta Málaga [50]. La demanda granadina alcanza otros graneros del Mediterráneo como Nápoles [51], Puglia [52] o Sicilia [53], se extiende por todo el territorio nazarí, a cuyas costas, desde Gibraltar hasta Almería [54], pasando por Almuñécar [55] y por supuesto Málaga [56], llegan barcos de todas las nacionalidades, genoveses, valencianos, mallorquines [57], cargados íntegra o parcialmente de cereales y legumbres. De manera que no sorprende el testimonio del portugués cuando nos presenta un flujo exclusivo de estos artículos hacia el mercado granadino. El trigo aparece en primer lugar, seguido por la cebada y artículos derivados como sémola, harina o macarrones. Otro producto de consumo básico que buscarán los granadinos en África son las legumbres, transportadas desde Alcazarquivir y Honein, en el caso de los garbanzos. Miel y manteca completan el conjunto. Aparte de confirmar este déficit en la economía agrícola granadina, que en algún momento ha llegado a ponerse en duda, sí es digno de resaltar que en

49 *Crónica do Conde D. Duarte de Meneses…* Cap. CXXI, págs. 291-296.

50 LÓPEZ PÉREZ, M. D., *La Corona de Aragón y el Magreb*…, pág. 393.

51 **A**rchivio di **S**tato di **G**enova, **N**otai **A**ntichi, Giuliano Canella, Acta 481. Sentencia sobre el proceso abierto por la reclamación presentada por Enrico Lecavelio, genovés, patrón de nave, contra Blas Cosiam de Ischia y Lodisio Campuci, nuncios del rey de Nápoles. La descarga de grano en las costas granadinas alcanza un valor de 800 libras genovesas.

52 A.S.G., N.A., Giuliano Canella, 481.

53 A.S.G., N.A., Giuliano Canella, 480, fol. 317 v-318 r. Flete de una nave a Agabito Grillo para transportar 5000 minas de grano siciliano a Génova u otros mercados de Occidente, con precio de descarga estipulado para Granada de 1 dobla por cada tres minas de grano de Génova.

54 SÁNCHEZ MARTÍNEZ, M., «Comercio nazarí…», págs. 41-86, docs. 3 y 7 del apéndice.

55 A.S.G., N.A. Acta 481.

56 A.S.G., N.A., Giuliano Canella, 481. ALARCÓN Y SANTÓN, M. y GARCÍA DE LINARES, R. (ed. y trad.), *Los documentos árabes diplomáticos…*, doc. 59.

57 Se ha llegado a decir que la principal actividad comercial que liga a mallorquines y nazaríes es el transporte de grano magrebí hasta nuestras costas en naves y a manos de mercaderes de esta nacionalidad. CATEURA BENASSER, P., «Notas sobre las relaciones entre Mallorca…», pág. 154.

gran medida queda en manos nazaríes el cubrir sus carencias con estas provisiones de grano norteafricano, que adquieren y transportan directamente, sin necesidad de intermediarios. Es la necesidad que se cubre de manera perentoria en el mercado nazarí, que en contrapartida ofrece exactamente los mismos servicios de provisión de artículos suntuarios que lo distinguen en el mercado europeo.

Pero sabemos que el mercado nazarí no sólo es receptor de estos artículos de consumo básicos norteafricanos. Su calidad de mercado intermediario actúa también en esta dirección, de manera que sabemos que en las plazas nazaríes se pueden encontrar artículos como cueros, grana o algodón berberiscos, en algunos casos más rentables en sus movimientos desde aquí que desde las plazas magrebíes [58]. Sin embargo ni en ésta ni en otras ocasiones se nos muestran estas embarcaciones, ni a los mercaderes indígenas de uno u otro lado del Estrecho, como vehículos de este trasvase. La calidad de los mercados nazaríes como bases intermedias entre otras áreas islámicas y Europa parece controlada íntegramente por el comercio extranjero. No ocurre lo mismo en la dirección contraria. Son mercaderes nazaríes quienes transportan los paños europeos junto con su propia producción de seda

> «*…seendo a noite terceyra pouco mais que meada ouuerom sentido de huma fusta que sahya de Gibaltar pera Tanger carregada de roupa feita assy de seda como de laã e assy outra mujta grossa mercadarya…*» [59]

y los venden en los mercados magrebíes, donde el mismo León el Africano confesaba que en Fez

> «*…se vende la pañería de lana llegada de Europa, siendo granadinos todos estos mercaderes…*» [60]

En estos momentos la exportación nazarí denota una evidente especialización en artículos suntuarios o alimentos de consumo secundario como la famosa triada de fruta seca de higos, almendras y uvas pasas y una sola mención a sardinas, de las que se carga un barco completo en combinación con pasas. No es esta exportación de pescado un caso excepcional, ya que lo vemos repetirse en alguna otra ocasión con destinos más lejanos.

58 Así lo manifiesta algún operador destacado en plazas nazaríes, viéndose luego confirmado por cargas efectivas de estos artículos con dirección a mercados europeos. FÁBREGAS GARCÍA, A., «Redes de comercio y articulación portuaria…», pág. 86.

59 *Crónica do Conde D. Duarte de Meneses…*Cap. XVII, págs. 98-102.

60 FANJUL, S. (Trad, introd. y notas), *Descripción general del África y de las cosas peregrinas que allí hay. Por Juan Leon el Africano*, Barcelona, 1995, pág. 147.

BARCO	PASAJE	PATRÓN	CORSARIO	ORIGEN	DESTINO	MERCANCÍA	REFERENCIA
Carabo	14		Affonso Garcia	Alcazar	Granada	Trigo Cevada Legumbres 6 caballos	D. Pedro 1, Cap. XXXI
Nave			Affonso Garcia	Málaga	Tanger	Paños de oro Paños de seda Ropa trabajada	D. Pedro 1, Cap. XXXII
Barca	+24		Affonso Garcia	Gibraltar Anfa (Casablanca)	Anfa Gibraltar	Seda fina Ropa trabajada Monedas de oro Monedas de plata Fruta como lastre Trigo	D. Pedro 1, Cap. XXXIII
Carabo	15		Johan Martins	Gibraltar			D. Pedro 1, Cap. XLII
Carabo					Málaga	Cerámica	D. Pedro 1, Cap. XLII
Carabo	16		Diogo Vazquez	Gibraltar Tanger	Tánger Málaga	Uva Pasa Trigo	D. Pedro 1, Cap. XLIX
Carabo	5				Gibraltar?	Trigo	D. Pedro 1, Cap. XLIX
Bragantin	27			Tanger	Málaga	Mercancías	D. Pedro 1, Cap. LII
Carabo			Diogo Vazquez	Gibraltar		3 acémilas 10 podengos Sardina Uva pasa	D. Pedro 1, Cap. LV
Carabo			Diogo Vazquez	Gibraltar		Ropa hecha Paños Joyas moriscas Cuerdas de esparto Chumbo	D. Pedro 1, Cap. LV
Barca	32			Tagaça	Málaga		D. Pedro 1, Cap. LVII
2 Zavras				Alcazar	Gibraltar		D. Pedro 1, Cap. LIX
Barca	15	Alcaide de Gibraltar		Alcazar	Gibraltar	Trigo Harina	D. Pedro 1, Cap. LXI
Navío	67		Gonzalo Vazquez	Almería			D. Pedro 1, Cap. LXX
2 Zavras				Gibraltar	Ceuta?	Alcabalas Trigo Uvas	D. Pedro 1, Cap. LXXII
Fusta				Granada	Fez	Alcabalas Higos Almendras	D. Pedro 1, Cap. LXXII
2 Zavras			Diogo Vazquez	Estepona	Gibraltar		D. Pedro, 2, Cap. IX

BARCO	PASAJE	PATRÓN	CORSARIO	ORIGEN	DESTINO	MERCANCÍA	REFERENCIA
Carabo			Gonzalo Velho			Cebada	D. Pedro, 2, Cap. IX
Carracón			Gonzalo Velho		Marbella	Trigo	D. Pedro, 2, Cap. IX
Fusta y Carabos				Málaga		Mercancías	D. Pedro, 2, Cap. X
Carabo	3		Alvaro Fernandes		Larache	Loza de Málaga Paños	D. Pedro, 2, Cap. XVI
Barca y Carabo	53 5		Alvaro Fernandes		Larache	Ropa de alcaicería Fruta	D. Pedro, 2, Cap. XVI
Fusta y 2 carabos			Alvaro Fernandes	Granada	Arzila-Tánger-Salé	Mercancías	D. Pedro, 2, Cap. XVI
Fusta	15 bancos	Allé Benfamet Bançaide		Gibraltar	Alcazar		D. Pedro, 2, Cap. XX
Fusta	15 bancos	Focem o Velho d'Alcacer			Alcazar		D. Pedro, 2, Cap. XX
Fusta	14 bancos	Alcayde de Bedre			Alcazar		D. Pedro, 2, Cap. XX
Fusta	13 bancos	Juzef Agege		Almería	Alcazar		D. Pedro, 2, Cap. XX
Fusta		Alle Toyl		Almuñécar	Alcazar		D. Pedro, 2, Cap. XX
Barinel				Anfa	Granada	Trigo	D. Pedro, 2, Cap. XXI
Carabo			Alvaro Affonso	Alcazar	Gibraltar	6 caballos Cebada Miel Manteca	D. Pedro, 2, Cap. XXII
Carabo			Alvaro Affonso	Málaga	Azammour	Mercancías	D. Pedro, 2, Cap. XXII
Fusta	32			Gibraltar	Tanger	Ropa de seda Ropa de lana	D. Duarte, Cap. XVII
Carabo	7				Granada	Trigo Miel Manteca 2 Odres de alquitrán	D. Duarte Cap. LXXIIII
				Marbella	Gibraltar	Pan	D. Duarte Cap. CXXI