

CORSO Y PIRATERÍA EN EL COMERCIO EXTERIOR DEL REINO DE GRANADA EN ÉPOCA DE LOS REYES CATÓLICOS.

MARÍA TERESA LÓPEZ BELTRÁN

RESUMEN

En este trabajo se analizan los efectos del corso y la piratería en el comercio exterior del reino de Granada en época de los Reyes Católicos, incidiendo, sobre todo, en la fragilidad de la controvertida frontera jurídica que separaba al corsario del pirata, tanto en los períodos bélicos como durante las etapas en las que las hostilidades se interrumpían por treguas.

ABSTRACT

In this article we analyse the effects of corsairs and pirates on the maritime traffic in the kingdom of Granada area during the "Reyes Católicos" era, although paying special attention in how it affected the fragility of the controversial jurisdictional difference between the corsair and the pirate, in times of war and when hostilities were interrupted by periods of truce.

Aunque son sobradamente conocidos los múltiples riesgos que conllevaba cualquier empresa marítima, no está de más traer a colación un precioso documento de 1516 en el que Teresa Ramírez, vecina de Málaga y casada desde hacía ocho años con el maestre Martín de Arana, nos ofrece un testimonio veraz sobre las vicisitudes a que estaban expuestos quienes se ganaban la vida en el mar, y que sin duda alguna ella conocía a través de las experiencias vividas por su propio marido. El documento en cuestión es una carta de renuncia a la parte que por ley le correspondía de la sociedad de gananciales, en beneficio del marido "*porque me hace conçiençia llevar parte dellos (...) porque a mi es notorio con quanto trabajo e peligro lo fa ganado*", exceptuando de dicha donación los bienes dotales que ella había aportado al matrimonio. En el susodicho documento la mujer del armador manifestaba que:

*“con el ayuda de Dios Nuestro Sennor e con el saber e astuçia e muncha diligencia del dicho Martin de Arana mi marido, el por su persona sin mi ayuda a ganado e multiplicado muncha cantidad de bienes e haçienda asi dineros como bienes muebles e rayçes e esclavos e una nao que trae por la mar de porte de dozientas toneladas poco mas o menos que se nonbra Santa Maria; los quales dichos bienes e cada una cosa e parte dellos el dicho mi marido a ganado e a aumentado con muncho trabajo de su cuerpo e riesgo de su persona, que a puesto a peligro de perder munchas veces e cada un dia la pone asy en la toma de la çibdad de Tripol de Berberia, donde se hallo, como por la mar, donde a andado e anda con la dicha su nao navegando para munchos puertos e partidas donde de continuo ay munchos trabajos e peligros, asy de las aguas de la mar como de moros e turcos e cosarios de munchas calidades e condiçiones que en ella andan robando e cautivando a los que por ella fallan...”*¹

Efectivamente, el transporte marítimo era una aventura económicamente arriesgada tanto para los armadores como para los mercaderes y, lamentablemente, los siniestros eran inevitables. Es cierto que el seguro marítimo ponía al alcance de unos y otros un sistema de cobertura que permitía correr los mínimos riesgos y evitaba la ruina en el supuesto de producirse alguno de los siniestros contemplados en la póliza de seguro; pero en estos años, si bien se asiste a un progresivo desarrollo de la práctica asegurativa, aún no estaba generalizada. En el reino de Granada, en particular, se recurría al seguro marítimo cuando la calidad de la carga lo merecía (trigo y fruta pasa, sobre todo, aunque ocasionalmente se aseguraba algún esclavo rescatado con destino a Vélez de la Gomera); e igualmente, se aseguraba la carga cuando el trayecto lo exigía, no siendo infrecuente la aseguración de navíos que partían del puerto de Málaga cargados de trigo con destino a los puertos de la orla cantábrica, donde no era inusual que las tempestades echaran a pique el navío poco antes de alcanzar la costa, o ya de fruta pasa con destino a los puertos flamencos de Sluis (*La Esclusa* en nuestros documentos) y Arnemuïden (*Damne* o *Ramne* en aquella época), situados en el delta del Escalda y antepuertos de la ciudad de Brujas.²

En consecuencia, más que recurrir al seguro marítimo, que por otra parte no estaba al alcance de cualquier bolsillo, los *mareantes* de la época confiaban en que con la “*buenaventura de Nuestro Sennor*” no se producirían contra-

1 A(rchivo) H(istórico) P(rovincial) M(álaga), leg. 35, 22-VII-1516.

2 Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T., “Financiación de los viajes y cobertura de los riesgos en el tráfico marítimo malagueño en época de los Reyes Católicos. I: cambios y préstamos marítimos”, *BAÉTICA*, 19 (II), 1997, 51-63; “Financiación de los viajes y cobertura de los riesgos en el tráfico marítimo malagueño en época de los Reyes Católicos. II: seguros marítimos”, *BAÉTICA*, 21, 1999, 281-300.

tiempos que lamentar durante el trayecto, procurando, eso sí, que el navío estuviese lo mejor pertrechado que se pudiera y, a ser posible, que navegara en conserva. Pero, así y todo, no siempre se evitaban los infortunios, encontrándonos testimonios sobre naufragios en alta mar y en zonas próximas a la costa, al igual que de robos de navíos y mercancías por la acción de la piratería y del corso.

De derecho, el pirata era un particular que operaba por su cuenta y que siempre que se le presentaba la ocasión atacaba sin preocuparse del derecho de gentes. El corsario, por el contrario, era un particular que se ponía al servicio de los intereses políticos del Estado, siendo sus acciones ocasionales y ajustadas a un tiempo determinado, que podía limitarse a un viaje o a algunos meses; su objetivo era siempre un enemigo y, en consecuencia, no podía haber corsarios salvo en tiempos de guerra.³

De hecho, sin embargo, no siempre se distinguían de manera estricta las actividades propiamente piráticas de las derivadas del corso, y es significativo que en la documentación de la época se utilice el término corsarios, y no el de piratas, cuando se trata de testimonios sobre robos de navíos y mercancías en alta mar o en la costa. En efecto, para el común no resultaba fácil distinguir las actividades de unos y otros, como bien ponía de manifiesto la susodicha Teresa Ramírez, aunque señalaba en la citada carta de renuncia que corsarios los había "*de munchas calidades e condiçiones*"; pero la confusión que en aquella época generaba el uso del término corsario tenía su razón de ser, ya que con frecuencia el corsario se extralimitaba, no respetando los derechos de los neutrales o haciendo caso omiso a las treguas acordadas, de tal modo que sus actividades en poco o nada se diferenciaban de las del pirata.

También es significativo que en la documentación de la época el término corsario no bastase para incluir igualmente a los piratas y corsarios berberiscos, cuya presencia en el Mediterráneo occidental era, sin duda alguna, relevante, y de manera particular en el mar de Alborán. Todo lo contrario, los "*moros*", y turcos después, siempre aparecen denotados en los textos, fundamentalmente y sobre todo, porque eran los enemigos permanentes de la Cristiandad, los "*enemigos de nuestra sancta fe católica*", frase que de continuo se repite en la documentación de la época. Pero no vamos a insistir aquí en los actos de piratería y corso que se desarrollaron en el específico enfrentamiento entre cristia-

3 Cf. MOLLAT, M., "Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (XIIIe-XVe siècles)", *Anuario de Estudios Medievales*, 10, 743-746; GUIRAL-HADZIOSSIF, J., *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, 1989, 137-138; BELLO LEÓN, J.M., "Apuntes para el estudio de la influencia del corso y la piratería en la política exterior de los Reyes Católicos", *Historia. Instituciones. Documentos*, 23, Sevilla, 1996, 63-97; AZNAR VALLEJO, E., "Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja Edad Media", *En la España Medieval*, 20, Madrid, 1997, 407-419.

nos y musulmanes, y que se canalizaron en buena medida a través de las *cabalgadas*⁴.

Ahora nos interesa, sobre todo, incidir en la controvertida frontera que separaba al corsario del pirata, cuya fragilidad se constataba tanto en los períodos bélicos como durante las etapas en que las hostilidades se interrumpían por treguas, con el propósito de que el tráfico marítimo se resintiera lo menos posible.

1. LAS CARTAS DE SEGURO Y SALVOCONDUCTO.

Por encima de las hostilidades existentes en el Mediterráneo occidental, se imponía la necesidad de normalizar las relaciones comerciales, garantizando la seguridad en el mar y en los puertos castellanos a los mercaderes extranjeros mediante salvoconductos que les liberaran de represalias⁵. La primera referencia que tenemos sobre el particular data de 1488, varios meses después de la conquista de Málaga y en pleno período bélico en el reino de Granada. Se trata de una carta de seguro y salvoconducto que los Reyes Católicos habían otorgado desde Játiva, a petición de Francisco Justimano, Luis Bragadini y Juan Meregini, mercaderes venecianos que tenían intención de hacer escala, entre otros puertos, en el de Málaga, como era costumbre, con dos galeazas, pero se temían represalias

*“por debdo o debdas que los veçinos e moradores de la comunidad de Veneçia e qualesquier conçejos dellas devan e sean obligados a dar o pagar o por marca o marcas que cargan qualesquier conçejos o personas syngulares destos dichos nuestros reynos e sennorios les deternan o prenderan o enbargaran a ellos e a sus bienes e mercaderias e a sus fatores e criados que asy por ellos las trataren e les tomaran las dichas sus galeaças e mercaderias que en ellas traxeren non syendo obligados a la tal debda en lo qual diz que sy asy oviese de pasar que ellos resçibirian grand agravio e dapno e non podrian buenamente seguir el trato de las dichas mercaderias”*⁶.

Posteriormente, en febrero de 1489, el rey Fernando concedía carta de seguro y salvoconducto a unos mercaderes venecianos que iban a llevar mer-

4 Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T., “*Cabalgadas* en el mar de Alborán en tiempos de los Reyes Católicos”, (en prensa).

5 Cf. SUÁREZ FERNÁNDEZ, L., *La España de los Reyes Católicos (1474-1516)*, Historia de España dirigida por Ramón Menéndez Pidal, Tomo XVII, Madrid, 1969.

6 A(rchivo) G(eneral) S(imancas), R.G.S., abril, 1988, fol. 109. La transcripción completa del documento en LÓPEZ BELTRÁN, M^a T., *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*, Málaga, 1986, 265-267.

caderías a Flandes en la nave de Juan Martínez de Mezqueta, vecino de Lequeitio⁷. Para los venecianos era fundamental que la regularidad de sus convoyes a Flandes no se viera afectado por las hostilidades; y antes y después de la incorporación del reino de Granada a Castilla, las galeazas venecianas, que continuaron haciendo escala en el puerto de Málaga tanto a la ida como a la vuelta de Poniente, aunque alternándolas con el puerto de Almería, renovaban periódicamente los seguros y salvoconductos reales a fin de correr los mínimos riesgos. En octubre de 1508, por ejemplo, la reina Juana otorgaba una carta de seguro y salvoconducto por dieciseis meses a tres galeazas venecianas, cuyo capitán era micer Agustín, que en viaje a Flandes tenían previsto hacer escalas en puertos de Castilla⁸.

Y del mismo modo que los convoyes venecianos, también los genoveses obtenían seguros y salvoconductos de la Corona, que se renovaban periódicamente, por los cuales sólo se responsabilizaban de los desafueros cometidos por ellos mismos en las personas y bienes de gentes castellanas, pero no de aquellos imputables a otros compatriotas suyos o a la propia república de Génova⁹.

Si la Corona otorgaba cartas de seguro y salvoconductos a los mercaderes extranjeros, también era competencia de los concejos y de las autoridades de las ciudades con puerto de mar la concesión de cartas de seguro a cuantos mercaderes y maestros extranjeros las solicitaran, si bien es cierto que en la ciudad de Málaga esta norma se vió alterada en junio de 1493 por una real provisión de la Corona por la que dictaminaban que sólo el alcaide Garcí Fernández Manrique y el corregidor Serrano, ambos conjuntamente, podían otorgar las cartas de seguro a los "*moros e otras personas que vienen a la dicha çibdad con mercaderias o a negoçiar otras cosas que les cunplen*" y, en ausencia del corregidor, podía concederlas sólo el alcaide¹⁰.

7 Cf. *Documentos sobre las relaciones internacionales de los Reyes Católicos*, ed. preparada por A. DE LA TORRE, vol. III, Barcelona, 1951, 200-201, doc. 29.

8 A(rchivo) M(unicipal) M(álaga), Provisiones, V, fols. 70-71vº. Otros ejemplos en FERNÁNDEZ DURO, C., *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, 1972, tomo I, apénd. 13. Cf., asimismo, LÓPEZ BELTRÁN, Mª T., *El puerto de Málaga en la transición ...*, Málaga, 1986, 71-76.

9 Cf. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E. y LÓPEZ BELTRÁN, Mª T., "Mercaderes genoveses en Málaga (1487-1516). Los hermanos Centurion e Ytalian", *Historia. Instituciones. Documentos*, 7, Sevilla, 1981, 6. Asimismo, LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E., "Los genoveses en Málaga durante el reinado de los Reyes Católicos", *Anuario de Estudios Medievales*, 10, Barcelona, 1980, en part. 649-650, donde se incorpora una real cédula de la reina Juana, firmada por el rey Fernando, otorgada en Burgos el 27 de julio de 1512, en la que se da cuenta del estado de guerra existente con Francia y se ratifica a los genoveses el salvoconducto y seguridad que habían obtenido de monarcas anteriores.

10 Cf. RUIZ Povedano, J. Mª, *El primer gobierno municipal de Málaga (1489-1495)*, Granada, 1991, 105. Existe copia del documento en el Archivo catedralicio de Málaga, que inserta un modelo de carta de seguro, transcrito por LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E., "*Los genoveses en Málaga...*", 643-644.

El recorte de competencias en beneficio exclusivo del alcaide y del corregidor creó un enorme malestar en el concejo malagueño que se manifestó abiertamente en enero de 1494, con ocasión de la concesión de una carta de seguro que, sin previa consulta al concejo, habían otorgado el alcaide y el corregidor a micer Jerónimo Conterino, capitán de dos galeazas venecianas que habían hecho escala en el puerto de la ciudad, “*para que ellas y las personas que van en ellas puedan estar con seguridad en el puerto y contratar en la çibdad*”¹¹. Pero el concejo consideró de valor nulo dicha carta de seguro hasta que no fuese confirmada por el concejo, y tres días después el almirante Donato Tristán hubo de presentarse ante el cabildo para solicitar de nuevo la correspondiente carta de seguro en nombre de Jerónimo Conterino, “*capitan de las dos galeaças e caravela de la magnifica señoria de Venecia*”¹². En fin, el 20 de agosto de 1494 los Reyes Católicos zanjaban el conflicto de competencias ordenando que “*en los seguros que se dan a patrones y sennores de navios que vienen al puerto de Malaga que en los tales seguros el alcaide firme junto con la justiçia y regimiento de la çibdad viniendo el alcaide al cabildo*”¹³. La ciudad recuperaba, por tanto, sus competencias.

La concesión de seguros y salvoconductos reales y concejiles permitían a los maestros y mercaderes navegar sin que, de derecho, se vieran perjudicados en sus personas y bienes por las represalias y patentes de corso. Pero, así y todo, no siempre se evitaban los infortunios, encontrándonos testimonios sobre robos de navíos y bienes en alta mar o en la costa por la acción de la piratería y el corso.

A finales de octubre de 1494, por ejemplo, Álvaro de Almada, portugués avecindado en Málaga, solicitaba del regimiento malagueño una carta de ruego para que el rey de Portugal le hiciera justicia porque “*unos portugueses*” le habían robado su carabela, contestándosele que debía hacer la petición a través de un letrado, conforme a derecho¹⁴; también en el verano de 1497 al guipuzcoano Juan de Ollaoqui, vecino de la villa de Deva, le fue robada su nao “*Sebastián*”, de setenta toneles, con todos los aparejos y jarcias, “*que le fue tomada por Miguel Pasajero y sus conpanneros en la yslla de Santi Petro*”¹⁵.

11 A.M.M., L.A.C., I, fol. 256.

12 Cf. RUIZ POVEDANO, J. M^a, *op. cit.*, 107.

13 A.M.M., L.A.C., I, fol. 289 v^o. Dada en Segovia, a 20 de agosto de 1494, y leída en la sesión de cabildo de 15 de septiembre por Antón López, escribano del corregidor.

14 A.M.M., L.A.C., I, fol. 303 v^o. Cabe añadir, por otra parte, que es el único testimonio que hemos encontrado sobre corso portugués, lo cual contrasta con la actividad que habían desplegado en el Mediterráneo occidental en los años precedentes desde la base de Ceuta. Cf. ADAO DA FONSECA, L., *Navegación y corso en el Mediterráneo occidental. Los portugueses a mediados del siglo XV*, Pamplona, 1978.

15 A.H.P.M., leg. 1, 1-VII-1497. Apodera a Diego de Carmona, vecino de Almería, y a Ochoa de Alday, vecino de Bilbao, para que la reclamen.

En otras ocasiones, en cambio, se desconocía quiénes habían sido los autores del pillaje, como le ocurrió al mercader malagueño Luis de Exea, que había sufrido un robo “*en la mar de aquel cabo de San Viçente*”, y hubo de apoderar a Juan de Coto, vecino de la villa de Moguer, para que recabase de las justicias de aquella villa la información oportuna¹⁶; o lo sucedido a Martín de Gárate, vecino de la villa de Deva y maestre de la nao “*La Magdalena*”, que había sido sorprendido en alta mar por unos “*cosarios*” cuando se dirigía a Flandes¹⁷. Y de tales incidentes tampoco se libraban aquellos mercaderes que navegaban bajo la cobertura del salvoconducto.

Las cartas de seguro y salvoconducto, en efecto, podían atenuar los actos violentos que generaba el derecho de represalia detentado por aquellos particulares que habían sufrido alguna pérdida en el mar ya de manos de enemigos, o ya de particulares de una *nación* neutral o con la que se había pactado una tregua. Pero no garantizaban, en modo alguno, que en el transcurso del viaje no se produjeran percances, derivados en más de un caso por no respetarse los derechos de los neutrales o las treguas acordadas.

2. REPRESALIAS Y PATENTES DE CORSO.

La primera referencia que tenemos sobre represalias en el reino de Granada data de 1493, cuando en la ciudad de Almería el corregidor Diego López de Trujillo y el alcaide Fernando de Cárdenas habían embargado las mercancías que se transportaban en un galeón genovés con destino a Málaga, cuyo valor ascendía a 3.000 ducados de oro y que iban consignadas a Agustín Ytalian y a Martín Centurion, mercaderes genoveses que vivían en Málaga. El embargo se había llevado a cabo

“porque vos fue querellado por çiertos vezinos desa dicha çibdad que los avian sydo robadas por la mar muchas mercaderias asy por el Fragoso como por otros ginoveses e vos pidieron que les fiziesedes justiçia el qual dicho deposito vos posistes fasta lo consultar con nos”.

Pero en este episodio la respuesta de la Corona no consistió, como era habitual en otros casos, en otorgar la correspondiente carta de represalia a los vecinos afectados porque, como habían argumentado los mercaderes genoveses,

16 A.H.P.M., leg. 5, 1-VI-1501.

17 A.H.P.M., leg. 23, 20-VIII-1511. En esta ocasión, la carga transportada en la nao, fruta pasa con destino a los mercados flamencos, la había asegurado en 300 ducados el mercader judeoconverso Fernando de Córdoba. Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T., “*Financiación de los viajes...II. Seguros marítimos*”, 296.

“vosotros yendo contra el seguro que tenemos dado a los mercadores ginoveses que tratan sus mercaderias en los nuestros reynos de Castilla las tomastes el dicho galeon en que trayan çiertas mercaderias suyas a la çibdad de Malaga a donde ellos tienen casa e asyento e mercaderias e que no enbargante quellos vos davan fianças de estar a derecho con qualesquier personas...”.

Los Reyes Católicos, en definitiva, dictaminaron que se les respetase el seguro general del que gozaban, sin preocuparse, por otra parte, del recelo que había despertado en la ciudad de Almería la mercancía embargada, en particular las tres balas de hojas de espadas y los veinticinco balones de acero, productos que formaban parte del capítulo de “cosas vedadas” en el comercio con el norte de África, y se temía que su destino fuese Berbería, y no la ciudad de Málaga. La Corona, sin embargo, estaba tranquila en esta ocasión porque disponía de las fianzas que había presentado en la Corte el genovés Pantaleón garantizando lo contrario¹⁸.

Nada sabemos sobre el incierto destino de aquellas mercancías, pero no hemos de olvidar que durante los períodos bélicos, y de manera particular en el marco de la permanente confrontación con el Islam, el derecho de visita a los navíos neutrales permitía inspeccionar la carga de cualquier navío, ya fuese para impedir el tráfico de “cosas vedadas” o ya para confiscar la carga que iba a bordo, si se trataba de mercancías prohibidas¹⁹.

Pero en ocasiones el derecho de visita a los navíos neutrales desembocaba en auténticos actos de piratería, como había sucedido en 1502 al mercader genovés Nicolás Cataneo, al que le habían registrado un navío suyo que, procedente de Orán, había sido detenido por una escuadra andaluza en aguas de Orán y llevado al puerto de Málaga, bajo la acusación de transportar productos vedados, en particular alumbre y acero, aunque, al parecer, fue absuelto²⁰. De todos modos, el contrabando era una realidad y no era infrecuente que los mercaderes que habían incurrido en delito negaran la evidencia de los hechos, dilatando de este modo el proceso y exigiendo la intervención de la Corona, lo que les permitía ganar tiempo para negociar soluciones menos drásticas.

Las víctimas de las agresiones en el mar podían conseguir alguna compensación a través de las cartas de represalia. Pero el proceso no siempre era ágil. Se precisaba, ante todo, presentar la solicitud con el valor de los daños sufridos ante las autoridades concejiles para que éstas, a su vez, la tramitaran a la Corona. Y cuando el dictamen de la Corona era favorable, se establecía la

18 A.G.S., R.G.S, mayo, 1993, fol. 100.

19 Cf. GUIRAL- HADZIIOSSIF, J., *op. cit.*, 155.

20 Cf. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E., “Orán y el comercio genovés en la transición a los tiempos modernos”, *Anuario de Estudios Medievales*, 24, Barcelona, 1994, 280-281.

patente de corso, que daba cobertura legal a la parte lesionada para que se apropiara de las naves y de los cargamentos de la *nación* sometida al derecho de represalia por la cantidad que se había declarado en la solicitud.

Así ocurrió, por ejemplo, al vasco Fernando de Lizaola, vecino de la villa de Monreal de Deva y maestre de la nao “Marieta”, que regresando de la conquista de Nápoles había llegado a Valencia en septiembre de 1497, desde cuyo puerto, una vez que embarcaron en la nao ciertas personas con mercancías, el maestre tomó rumbo al reino de Túnez. Y al llegar a puerto,

“acaesçio estar en el dicho puerto tres galeas de veneçianos de los que suelen tratar en nuestros reynos e en la Birberia e que por algun reçelo que las dichas galeas tenian de gente françesa (...) se aliaron e fizieron amistad e compania con el dicho maestre y capitan e con la gente que estava en la dicha nao para que todos juntamente se ayudasen ante qualquier gente françesa e de otra naçion”.

Pero, tras haber transcurrido veinte días de armonía entre unos y otros, llegó al puerto de Túnez un carracón veneciano de ochocientas botas, cuya tripulación se alió con la de las galeas y, aprovechando que el maestre se hallaba en tierra, al llegar la noche atacaron la nao, apropiándose de las mercancías que había en ella y que pertenecían al mercader Juan de Palatino; y, en fin, tras matar a varios miembros de la tripulación y dejar lisiados a otro tanto, los piratas venecianos quemaron la nave, evaluándose los daños en 6.000 ducados. Varios meses después, el 27 de marzo de 1498, los Reyes Católicos otorgaban desde Alcalá de Henares carta de represalia y patente de corso al susodicho Fernando de Lizaola²¹.

Del valor total de los daños evaluados, correspondían al maestre vasco 4.800 ducados, y a principios de junio conseguía en Málaga que los mercaderes Juan Díaz, Jerónimo de Jaén y Pedro Becerra le “*dieran a su pedimiento enbargados doçientos y çinquenta ducados por bienes de Luis Poxantino mercader veneçiano por virtud de çierto mandamiento de la justicia desta çibdad*”; no obstante, los mercaderes le pagaron tan sólo una parte de los 250 ducados, porque el resto del dinero lo tenían encabezado, aunque se comprometían a entregárselo cuando volviera de nuevo a la ciudad²².

También tenía patente de corso “*contra ropa de veneçianos*” el vasco Harrán de Lizola. Y cuando en 1506 llegó al puerto de Málaga un carracón veneciano cargado de trigo, cuyo patrón era el veneciano Gabriel de Montes, los fletes del carracón fueron embargados por iniciativa de las autoridades concejiles por una cuantía de 700 ducados. El trigo lo había embarcado el mercader Pedro Bartolini, vecino de Florencia, para que lo recibiera en Málaga

21 A.G.S., R.G.S., marzo, 1498, fol. 68.

22 A.H.P.M., leg. 2, 2-VI-1498.

Antonio Marseli, asimismo mercader florentino, el cual -en vista de la carta de represalia que pendía sobre la señoría de Venecia- asumió el compromiso de pagar al susodicho vasco los 700 ducados; pero fue encarcelado por no abonarlos, y no salió de la cárcel hasta que “*ciertas personas mercaderes de la çibdad de Malaga*” le fiaron en cuantía de 500 ducados, poniendo el resto el cambiador Jaime Más, valenciano vecindado en Málaga²³.

Capítulo aparte merece Lope López de Arriarán, vecino de Málaga y que al igual que su tío Garcí López de Arriarán era capitán de la armada real. Por motivos que desconocemos, en 1511 era portador de una carta de represalia contra la comunidad de Génova por una cuantía de 15.000 ducados²⁴, y tres años después, a principios de noviembre de 1514, sus procuradores conseguían que fuesen embargadas en los puertos de Gibraltar y de Cádiz “*cierta ropa y mercaderias de genoveses por razon de la represalia que contra ellos tiene*”²⁵. Asimismo, nuestro capitán se había visto metido en conflictos con los venecianos, pues en marzo de 1512 apoderaba al vasco Ochoa de Laquerre, vecino de Bilbao, para que reclamase en Orán y en otras partes “*ropas de veneçianos*”, en virtud de la carta de represalia que le había otorgado la Corona²⁶.

Sin duda alguna, la represalia era una medida violenta que en poco o en nada beneficiaba al tráfico mercantil, pero, por otra parte, era el instrumento legal que la Corona ponía a disposición de la parte afectada para que pudiese recuperar el valor de los bienes que había perdido. Sirva como ejemplo el caso del capitán Juan Pérez de Fagaza, vecino de Bilbao, al cual la Corona había concedido, a principios de marzo de 1518, una carta de represalia sobre genoveses por un valor de 9.550 ducados²⁷.

De todos modos, en una época de conflictos internacionales en el Mediterráneo, la violencia estaba latente y podía estallar del modo más inesperado, como ocurrió, por ejemplo, en el puerto de Málaga a finales del verano de 1506, cuando tres galeazas de Venecia la emprendieron con “*la nao de Génova*”, aunque nada podemos añadir sobre las causas que pudieron motivar el enfrentamiento²⁸.

23 A.H.P.M., leg. 24, 16-XI-1512.

24 A.H.P.M., leg. 4, (?)-(?)-1511. Apodera al capitán vasco Juan Nicolás de Artieta, vecino de Lequeitio, para que compareciera ante los reyes y mostrase la susodicha carta.

25 A.H.P.M., leg. 59, 7-XI-1514. En esta ocasión apoderaba a Martín de Unda, vecino de Málaga, para que reclamase la ropa y mercancías de los susodichos genoveses, por el importe consignado en la carta de represalia, y después las vendiese o hiciese lo que procediera.

26 A.H.P.M., leg. 14, 6-III-1512.

27 El citado capitán apoderó en Málaga a Juan Ortiz de Axinaga y a Ochoa Núñez, vecinos de Bermeo, para que lo notificaran a la señoría de Génova con la finalidad de recuperar su dinero, A.H.P.M., leg. 32, 1-III-1518.

28 A.H.P.M., L.A.C., V, 7-IX-1506. La Corona solicita de las autoridades concejiles información sobre el incidente “*y que el maestro de la nao genovesa declare si está contento del daño que reçibió de las dichas galeazas*”.

Aunque desde finales del siglo XV habían comenzado las primeras guerras de Italia y se iniciaron las hostilidades con Francia²⁹, el primer testimonio que tenemos sobre actividades corsarias en las que aparecen implicados franceses data del año 1512, varios meses después de haberse constituido la Liga Santa contra Francia. Se trata de una carta de poder que otorgaron el 23 de agosto de aquel año Diego de Madrid, Andrés de Pareja, Ruy García Luzero y Cristóbal Garrote, todos ellos consortes y vecinos de Málaga, al procurador de la Chancillería de Granada Alonso Álvarez de Villarreal, para que les representara en un proceso criminal que tenían pendiente con Alonso de Villegas, mercader de Granada, “*sobre razon de la presa que hiçieron andando por la mar en ropa de françeses*”³⁰. Sabemos, asimismo, que al año siguiente, en junio de 1513, la Corona otorgaba una carta de seguro y salvoconducto a Tristan Tapa, Pedro Arquier y Guillermo Tufano, mercaderes de Montpellier, que tenían previsto contratar de nuevo en Orán pero temían ser “*maltratados e robados*”; y al mes siguiente, el genovés Francisco de Negron reclamaba a un criado del Alcaide de los Donceles compensaciones por el daño que había recibido su hermano Benito al requisarle en Orán ciertos fardos de grana y cuero, muy probablemente porque la mercancía había sido cargada en una nao francesa³¹.

Pero también disponemos de testimonios en los que, antes y después de constituida la Liga Santa, las relaciones con los franceses no eran precisamente conflictivas. En septiembre de 1506, por ejemplo, había llegado al puerto de Málaga la nao “Santa María” cargada de trigo para el abastecimiento de la ciudad y el patrón de la nao, el marsellés Rafael Roscan, solicitó del concejo carta de seguro para él y para los mercaderes y gente de su *compaña*, petición que le fue concedida por Alonso de Cárdenas, corregidor y justicia mayor de Málaga, otorgándole carta de seguro por espacio de doce días, con la condición de que guardasen el puerto y no atentasen contra los vecinos y de que, además,

*“non lleveys ni saqueys della cosa alguna de las vedadas e defendidas por las leyes e pramatycas destes Reynos, ni lleveys mugeres casadas ni moros ni moras”*³².

29 El bienio 1502-1503 fue especialmente tenso entre ambos Estados, si bien tras la derrota francesa en Garellano ambos países firmaron una tregua por espacio de tres años en febrero de 1504 y se restablecían las relaciones mercantiles. Cf. BEJARANO ROBLES, F. *Catálogo de los documentos del reinado de los Reyes Católicos existentes en el Archivo Municipal de Málaga*, Madrid, 1961, docs. 246 y 282. Asimismo, MORALES GARCÍA-GOYENA, L., *Documentos históricos de Málaga*, Granada, 1906-1907, vol. II, 250-253, 259-261 y 292.

30 A.H.P.M., leg. 4, 23-VIII-1512.

31 Cf. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E., “Orán y el comercio genovés...”, 290.

32 A.M.M., L.A.C., V, fol. 155, 26-IX-1506.

Posteriormente, en agosto de 1510, maestre Juan Tundidor y maestre Arnau, valencianos estantes en Málaga, registraban ante notario que adeudaban a Pedro Marcoto, vecino de Rouan y maestre de la nao “La Marquesa de Rouan”, 30 ducados de oro por cierta mercancía que le habían comprado, obligándose a pagárselos en Alicante en casa de Bartolomé Paulo³³. Un año después Jaime Mas, mercader valenciano vecindado en Málaga, recibía del marsellés Juan de Vega 10 ducados de oro de la venta de cien arrobas de harina que le había vendido Jaime Rybar, vecino de Marsella³⁴. Y, en fin, cabe añadir que varios años después, en mayo de 1521, el concejo malagueño otorgaba una carta de seguro a mercaderes franceses. Los peticionarios, el patrón Juan Campron y los mercaderes Juan Garru y Andrea Varvero, habían llegado al puerto de la ciudad procedentes de Rouan con mercancías diversas en la nao “La Romayna de Rouan”, y fueron asegurados por la ciudad

“para que podays estar en el dicho puerto e baya desta dicha çibdad con la dicha vuestra nao e mercaderias e gentes e mercaderes e conpanna della para descargar lo que della quisieredes e salir e estar en la dicha çibdad e vender e contratar en ella las dichas vuestras mercaderias(...)no vos sea fecho mal ni danno ni desaguisado alguno en vuestras personas ni bienes e mercaderias contra justia e sy por caso alguno represaria e otro ynconveniente suçediereo se ofresçiere mediante el tienpo que en el dicho puerto estovieredes que contrario o perjudicial vos fuere sereys avisado con tienpo para que hos recojays e pongays en cobro vuestras personas e mercaderias”³⁵.

Y si en el ejemplo antes mencionado del genovés Francisco de Negrón las mercancías se le habían confiscado porque, al parecer, las había cargado en una nao francesa, en el caso de los genoveses Agustín y Pantaleón Ytalian las razones eran muy distintas. En efecto, en el verano de 1511 ambos hermanos habían fletado en Málaga la nao de Pedro de Bazola, vecino de Cestona, para enviar a Orán con su factor Antonio Riçio una serie de mercancías, pero al llegar la nao al puerto de destino los funcionarios reales les pusieron impedimento cuando, en opinión de Agustín Ytalián, que por aquella fecha era regidor de Málaga, “*el impedimento que se puso a las tales mercaderias no proçedia de derecho (...) e si se retienen las dichas mercaderias recibirian danno e ellos sufririan gastos e se perderia la venta de las dichas mercaderias*”³⁶. Nada

33 A.H.P.M., lg. 12, 17-VIII-1510.

34 A.H.P.M., leg. 26, 8-XI-1511.

35 A.M.M., Provisiones, IX, fol. 27. La transcripción completa del documento en LÓPEZ BELTRÁN, M^a T., *El puerto de Málaga...*, 298-299.

36 A.H.P.M., leg. 4, 5-VIII-1511.

sabemos sobre la naturaleza de las mercancías que se habían confiscado a los hermanos Ytalian, pero lo cierto es que poco después, en diciembre de ese año, nuestro regidor apoderaba al factor Antonio Riçio para que entregase a Martín de Argote, alcaide y justicia mayor de la ciudad de Orán, una provisión real dictaminando que se le restituyeran “*las mercaderias que le fueron descargadas enbargadas e secuestradas en la dicha çibdad de Oran este anno*”³⁷.

De todos modos, en el tráfico mercantil con el norte de África, antes y después del establecimiento de los presidios castellanos, no era inusual que se produjeran incidentes como el descrito, ya fuese porque el derecho de visita a los navíos neutrales permitía inspeccionar la carga de cualquier navío, o ya porque no se respetaban las seguridades previamente acordadas entre musulmanes y cristianos.

A partir de noviembre de 1490, cuando la Corona autorizaba a la ciudad de Málaga la reanudación del tráfico con Berbería siempre que no se traficara con “cosas vedadas”³⁸, la permanente confrontación con los musulmanes no fue obstáculo para el desarrollo de las relaciones mercantiles a uno y otro lado del mar de Alborán. Y era costumbre que los mercaderes de uno y otro signo religioso solicitaran seguridades para el desarrollo de sus actividades comerciales. Ello justifica, por ejemplo, que a principios de noviembre de 1492 el secretario Fernando de Zafra enviara una carta de recomendación al concejo malagueño para que otorgase carta de seguro a ciertos mercaderes musulmanes que llegaban a la ciudad procedentes del norte de África³⁹. También, cuando en el otoño de 1496 el mercader malagueño Fernando del Castillo había partido desde Málaga a Orán con mercancías “*con pensamiento de traer algunos chriptianos rescatados*”, una vez llegada la nao a puerto y antes de desembarcar, solicitó, y le fue concedida, una carta de seguro del “mexuar” de Tremecén, que en aquel momento se encontraba en Orán. En el seguro que habían suscrito se contemplaba que si “*con fortuna de tiempo la nao diese al traves estando en el puerto*”, tanto la nao, como la tripulación y las mercancías gozarían de protección; sin embargo, no fue así, pues

“estando descargada alguna parte de la mercaderia pasados tres dias diz que fizo tanta fortuna una noche que dio con la dicha su nao al traves e con la dicha gente e que plugo a Nuestro Sennor salvar la gente e mercaderia e armas e aparejos de la nao e que solo se perdio el casco della e que el dicho mexuar lo robo todo e diez e nueve chriptianos cativos que estavan en la dicha nao porque el

37 A.H.P.M., leg. 4, 23-XI-1511.

38 Cf. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J.E., “Relaciones mercantiles entre Granada y Berbería en la época de los Reyes Católicos”, *BAÉTICA*, 1, Málaga, 1978, 299-311.

39 Cf. RUIZ POVEDANO, J.Mª, *op. cit.*, 105.

dicho Fernando del Castillo e otros tres diz que estavan en tierra en la dicha cibdad de Oran”.

Ante la negativa del “mexuar” a respetar la carta de seguro, al mercader Fernando del Castillo no le había quedado otra alternativa que negociar una salida airosa; a cambio de que le entregara los diecinueve cristianos rescatados, el “mexuar” podía quedarse con todas las mercancías que se habían descargado antes de que la nao sufriera el percance, recibiendo, además, treinta y ocho ducados en concepto de derechos, “*a tres ducados cada cabeça*”, negociación que pudo llevarse a cabo porque habían intervenido en el asunto “*çiertos mercaderes veneçianos que ally se fallaron en çiertas galeazas*”.

Evidentemente, se había producido un acto de piratería en el que el mercader Fernando del Castillo había sufrido pérdidas que fueron valoradas en 2.000 ducados. Y por ello, una vez que hubo llegado con los cristianos rescatados al puerto de Almería en las galeazas venecianas, se apresuró a solicitar del corregidor que encarcelara a varios moros del reino de Tremecén que venían también en las galeazas hasta que fuese compensado de las pérdidas que había sufrido, como era costumbre. Pero en esta ocasión tal procedimiento no pudo llevarse a efecto porque el alcaide de Almería antes de que los susodichos moros desembarcasen en el puerto de la ciudad les había proporcionado una carta de seguro. En consecuencia, la Corona mandaba al corregidor de Almería una carta de represalia para que

“dexeys e consentays al dicho Fernando del Castillo o a quien su poder ovyerer faser e que faga prendas e represarias e se entregue de las personas e bienes de qualesquier moros suditos e naturales del dicho reyngno de Tremeçen de toda la cantidad de maravedis que paresçiere que valian las dichas mercaderias e armas e aparejos de la dicha nao que asy fueron tomados al dicho Fernando del Castillo fasta en contia de los dichos dos mill ducados con tanto que las personas e bienes de los moros qye asy se entregare no este asegurados por nuestras cartas de seguro ni sean de las personas e bienes que avia asegurado el dicho alcaide de Almeria que venian en las dichas galeazas ni de los que asegurare de aqui adelante”⁴⁰.

Algo similar pudo haberle ocurrido, unos años después, al mercader genovés Bernabé de la Roca, a quien en agosto de 1511 le habían embargado por mandato del cadí Alí Barrax en la ciudad de Tetuán “*çierta cantidad de ropas y mercaderías en cantidad de doçientas e noventa y nueve onzas*”, por lo que hubo de apoderar a los mercaderes genoveses Esteban Gentil y Marcos

40 A.G.S., R.G.S., febrero, 1497, fol. 285.

Escarzafago, habitantes en la ciudad de Fez, y también a Fernán Benítez, vecino y regidor de la ciudad de Gibraltar, para que reclamaran al susodicho cadí y a los alcaides de Tetuán “o a otras personas así chriptianos como moros”, las 299 onzas que montaba el daño que había sufrido⁴¹. Eran incidentes que, sin embargo, no entorpecían las relaciones mercantiles. Sirva como ejemplo el viaje que en abril de 1512 iba a emprender desde Málaga el mercader catalán Francisco Moner en la carabela “Santa María de la Esperanza”, para llevar ropa a la villa de Tárraga, “que es en las partes de África tierra de moros de Ali Barrax”⁴². O el contrato de fletamento que cerró en Málaga en mayo de 1519 el mercader malagueño Alonso de Villena, en nombre del mercader de Granada Alonso de Villegas y de su compañía, con Diego de Orduña, maestre de la nao “Santa María”, de doscientas diez toneladas, para llevar mercancías al Peñón de sobre Vélez de la Gomera. El maestre cobraría por el susodicho viaje 40 ducados de oro, pero, además, tenía “de pasar seys moros que estan en esta dicha çibdad los quales han de pagar a mi el dicho maestre para mi el flete del dicho passage”⁴³.

3. ENTRE EL CORSO Y LA PIRATERÍA: LOS EMBARGOS EN ÉPOCAS DE ESCASEZ.

En lo que concierne a actos de piratería en el mar o en puerto, no hemos de olvidar, por otra parte, que también las ciudades y los funcionarios reales se implicaban en actividades similares cuando escaseaban los cereales, produciéndose embargos de naves y cargamentos que quedaban justificados por las necesidades de abastecimiento. En efecto, como ha sido puesto de manifiesto por Fernand Braudel, lo peor que podía ocurrirle a un mercader era que el navío que había fletado para llevar trigo a un puerto determinado cayera en poder de cualquiera de las ciudades por donde pasaba, embargándolo y obligando al mercader a venderle el trigo a un precio impuesto, que, por descontado, era mucho más bajo⁴⁴.

Así, por ejemplo, a finales de junio de 1516, una carabela de Oporto que había salido de Málaga con ciento veinte quintales de bizcocho con destino a Lisboa, fue embargada en el puerto de Gibraltar por mosén Berenguer Doms, capitán de las galeras reales, lo que obligó al mercader a reclamar sus quintales

41 A.H.P.M., leg. 23, 17-XI-1511.

42 A.H.P.M., leg. 14, 26-IV-1512.

43 A.H.P.M., leg. 37, 10-V-1519.

44 Cf. BRAUDEL, F., *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en época de Felipe II*, Madrid, 1976, I, 755-762.

de bizcocho, “*asi como ropa y mercaderias si es que tomaron algunas de la dicha caravela*”⁴⁵.

Por ello, y con el objeto de que se corrieran los mínimos riesgos en el viaje, más de un mercader, si podía permitírsele, recurría al seguro marítimo⁴⁶ o como era más frecuente, imponía al maestro de la nao que no hiciera escalas y, a ser posible, que navegara en conserva, como hicieron, por ejemplo, Bartolomé Garbatin y Esteban Justimano, mercaderes genoveses estantes en Málaga, cuando contrataron los servicios del *nizardo* Folquet Escaler, maestro de la nao “Santa María”, para llevar cuarenta mil fanegas de trigo a la ribera de Génova; en el contrato de fletamento los susodichos mercaderes obligaba al maestro a que “*si antes de que hayan salido del puerto desta çibdad de Malaga viniesen la carraca o carracas que se esperan que vengan de Genova(...) tiene de esperarlas diez dias para ir en su conserva*”⁴⁷.

En ocasiones, además, los conflictos derivados de los embargos de trigo a particulares no afectaban sólo a los intereses de los mercaderes. Las necesidades de abastecimiento podían implicar a dos ciudades o a dos países, produciéndose enfrentamientos entre las partes cuando el embargo se había hecho lesionando los derechos de la parte afectada. Tal fue lo que ocurrió en 1506, cuando las dos mil ciento cincuenta fanegas de trigo que había comprado la ciudad de Sevilla en el reino de Murcia fueron embargadas por el capitán de las galeras reales, que obligó al maestro de la nave a que las descargara en el puerto de Málaga y a que vendiera la fanega de trigo a un ducado⁴⁸.

Y aunque en una fecha algo posterior, cabe mencionar, asimismo, lo sucedido a un galeón de venecianos que había cargado trigo en la marca de Ancona y que en viaje a Poniente había hecho escala en el puerto de Almería en noviembre de 1521. De la presencia del galeón en aguas próximas a Málaga, que por aquél entonces sufría escasez de pan, había dado aviso un vecino de la ciudad; y estimándose en reunión de cabildo que el susodicho galeón tenía que pasar por Málaga, “*y segun el tiempo que haçe se espera que de hoy a mannana pase çerca del puerto*”, se decidió solicitar del capitán de las galeras reales, Juan de Velasco, que pusiera a disposición de la ciudad una o dos galeras para que salieran al encuentro del galeón y le obligaran a que vendiese el trigo a los vecinos “*so color de que el trigo es de mercaderes*”. Pero ocurrió que el em-

45 A.H.P.M., leg. 35, 3-VII-1516.

46 Cf. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T., “*Financiación de los viajes...II: seguros marítimos*”, 281-300.

47 A.H.P.M., leg. 25, 20-IV-1513.

48 A.M.M., Provisiones, IV, fols. 277-278v^o. Por una real provisión dada en Valladolid el 22 de agosto de 1506, la Corona obligaba al concejo malagueño a restituir el trigo a la ciudad de Sevilla, y en el supuesto de que la ciudad se negara a hacerlo, que el corregidor ejecutara el mandato con todo rigor de derecho.

bargo no procedía, según había puesto de manifiesto el factor del rey de Portugal Esteban de Aguiar en la reclamación que había presentado ante el concejo de Málaga, porque era trigo del monarca luso destinado al abastecimiento de las plazas portuguesas en el norte de África⁴⁹.

La escasez de pan que sufría Málaga aquel otoño de 1521 justifica, igualmente, la decisión tomada por la ciudad de enviar un bergantín "*a las Roquetas desta parte de Almeria, donde diçen questan seis naos de trigo que vienen de levante*", para que se informase si tenían previsto venir a vender el trigo a Málaga y, en el supuesto de que no fuese así, que las galeras de don Juan de Velasco las obligaran a hacerlas venir⁵⁰. O la decisión tomada unos días después en el cabildo malagueño de salir al encuentro de una carabela "*questa en el parage de Velez*", ordenándole que navegase hasta el puerto de Málaga para que se vendiera el trigo que transportaba a la ciudad⁵¹.

En definitiva, no son numerosos los testimonios que hemos encontramos sobre la violencia que en el mar o en los puertos generaban la piratería y el corso. Se trata, sobre todo, de altercados muy localizados e inevitables en toda empresa marítima, que en nada debieron incidir en el desarrollo del comercio exterior del reino de Granada. Pero, por otra parte, son testimonios que permiten constatar lo frágil que era la divisoria jurídica que existía entre el corso y la piratería y cómo los intereses económicos se tenían muy en cuenta, sobre todo cuando la Corona tenía que dictaminar en los altercados pendientes de resolución, con frecuencia protagonizados por genoveses.

49 A.M.M., L. A. C., V, sesión de cabildo del 14 de noviembre de 1521.

50 A.M.M., L.A.C., V, 9-X-1521.

51 A.M.M., L.A.C., V, 21-X-1521.