

# Los itinerarios atlánticos en la vertebración del espacio hispánico. De los Algarbes al Ultramar Oceánico

Eduardo AZNAR VALLEJO<sup>1</sup>

## 1. Introducción

El Atlántico al sur del paralelo 37º N constituyó un formidable polo de desarrollo para los reinos hispánicos bajo-medievales. Este fenómeno tuvo sus orígenes en el siglo XIII, cuando las reconquistas portuguesa y castellana ocuparon el litoral comprendido entre el Cabo de San Vicente y el Estrecho de Gibraltar. Tal acción subrogó a dichos estados en una serie de aprovechamientos costeros y en los beneficios de los circuitos que unían, por una parte, los Algarbes *de aquende y allende el mar*, es decir ambas orillas del Estrecho; y por otra, el Mediterráneo con el Atlántico. Las posibilidades del momento eran limitadas dados los problemas de repoblación, las dificultades de navegación en el Estrecho y el carácter conflictivo de las relaciones entre ambas orillas.

Los inconvenientes de la repoblación eran debidos al hecho de realizarse en un momento de estancamiento, preludio de la crisis poblacional y económica; y a efectuarse en competencia con otras zonas. Tal situación se vio agravada luego por la revuelta mudéjar de 1264 y la inseguridad fronteriza. Todo ello produjo un proceso selectivo de ocupación, que privilegió a las ciudades y a los lugares estratégicos<sup>2</sup>.

1. Centro de Estudios Medievales y Renacentistas.

2. Una buena síntesis de este proceso en M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, «Conquista y repoblación de Andalucía: estado de la cuestión cuarenta años después de la reunión de Jaca», *Actas del Coloquio de la V Asamblea General de la SEEM* (Zaragoza, 1991), 233-248.

Este planteamiento benefició al litoral, especialmente en su sector oriental, en el que se ocupó inicialmente Cádiz (1262) y en una segunda oleada Jerez, Arcos, Puerto de Santa María y Medina Sidonia (1266-1268). Tal predilección está estrechamente ligada al carácter y fijación de las fronteras en este ámbito<sup>3</sup>. En el lado portugués, desde 1252 la línea de demarcación quedó fijada en el Guadiana, tras superarse el conflicto originado por la pretensión castellana de que el monarca lusitano prestase vasallaje por las tierras del Algarbe. La incorporación del reino de Niebla por los castellanos, diez años después, no cambió esta situación; que sólo se vio parcialmente modificada por la renuncia de Serpa, Moura y Mourao en el Tratado de Alcañices de 1297. En cambio, en el sector del Estrecho, el reino nazarí ignoró su carácter de taifa dependiente y buscó el apoyo norteafricano para afianzar su autonomía, con el consiguiente peligro para Castilla. En 1262, se opuso a la pretensión de Alfonso X de ocupar Tarifa y Gibraltar, como paso previo a la conquista de Ceuta. Dos años después, la revuelta mudéjar llevó la inseguridad a la frontera, que se avivó con la guerra entre los dos reinos. En 1274, el socorro meriní a Granada se saldó con la entrega a éstos de Algeciras y Tarifa. Las relaciones entre las dos orillas del Algarbe también se vieron afectadas por la sustitución del poder almohade, en cuya ayuda los castellanos realizaron el infructuoso ataque contra Salé (1260). El resultado de este deterioro fue el reforzamiento del carácter fronterizo de la Andalucía Bética, con el incremento de los procesos de militarización y señorialización, en los que hay que incluir la creación de la Orden de Santa María de España, orientada a la cruzada marítima<sup>4</sup>.

La situación hasta ahora reseñada se prolongó hasta mediados del siglo XIV, momento en que se produjo el afianzamiento de la frontera, la apertura de vías marítimas en la expansión europea hacia el *Mediterráneo Atlántico* y el auge de las actividades terciarias propias del *precapitalismo* o capitalismo comercial. El primero de dichos fenómenos se articuló en torno a la *Batalla del Estrecho*, desarrollada entre 1275, fecha del desembarco meriní en Algeciras, y 1350, año de la muerte de Alfon-

3. La evolución de estos hechos puede consultarse en M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, «Huelva, tierra de frontera», en *Huelva en la Edad Media. Reflexiones, aportaciones y nuevas perspectivas veinte años después*, Huelva, 1998, 15-35. Y en M.A. LADERO y M. GONZÁLEZ, «La población en la frontera de Gibraltar y el repartimiento de Vejer (s. XIII y XIV)», *Historia, Instituciones y Documentos* 4 (1977), 199-316.

4. Los proyectos de cruzada pueden seguirse en M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, *Alfonso X el Sabio, 1252-1284*, Palencia, 1993, pp. 43 y 63-65.

so XI en el cerco de Gibraltar<sup>5</sup>. La misma se saldó con la conquista de Tarifa, la destrucción de Algeciras y la ocupación temporal de Gibraltar. Estos hechos, junto a las crisis internas de Castilla y León, supusieron un largo período de apaciguamiento y estabilización de las líneas de demarcación. Por su parte, la expansión marítima se fundamentó en la obtención, en mejores condiciones, de los productos africanos que las caravanas llevaban al Norte de África; en la búsqueda de una nueva vía que, circunnavegando África, solventara los problemas surgidos en la conexión con Asia; y en la exploración de nuevos ámbitos, esencialmente insulares<sup>6</sup>. Aunque los autores de estos primeros viajes ultramarinos fuesen marinos mediterráneos (genoveses, florentinos, catalanes, mallorquines), el apoyo y, en ocasiones, la participación de castellanos están fuera de toda duda. Además, dichos viajes supondrán el inicio de la reclamación castellana de la zona, en pugna con Portugal. En el desarrollo del primer capitalismo comercial<sup>7</sup>, los productos insulares que atrajeron la atención de los europeos fueron materias primas (esclavos, cueros, sebo...), obtenidos mediante recolección o pillaje. En el caso del continente africano, a dichos productos hay que sumar otros elaborados, conseguidos mediante comercio, trueque o actividades militares.

El despegue de la zona se consolidó en el siglo XV al producirse una sustancial ampliación del espacio conocido, tras superarse la barrera del Cabo Bojador; y una intensificación de su explotación, al iniciarse el proceso de colonización, tanto en los archipiélagos como en determinados enclaves continentales<sup>8</sup>. En el primer ámbito, la ocupación de Canarias comenzó en 1402, al autorizar el monarca castellano el asentamiento de los barones franceses Bethencourt y de La Salle, luego reemplazados por señores de la Baja Andalucía. A ella siguieron las de Madeira y Azores, a partir de la segunda y tercera décadas del siglo. En el continente, la primera ocupación europea se produjo en 1415, año de la conquista portuguesa de Ceuta. Aunque la colonización no se reanudó hasta el último tercio de la centuria (Alcázar Seguer, 1458; Arcila, 1471), entre ambos

5. Un buen análisis de estos acontecimientos en M.A. LADERO QUESADA, «Castilla, Gibraltar y Berbería (1252-1516)», en *Actas del Congreso «El Estrecho de Gibraltar»*, Madrid, 1988, vol. II, 37-52. Y «El Estrecho como eje de relaciones. Siglos XII a XV», en *Historia del paso del Estrecho de Gibraltar*, Cádiz, 1995, 191-209.

6. Este proceso puede seguirse en detalle en P. CHAUNU, *La expansión europea (siglos XIII al XV)*, Barcelona, 1972.

7. Los detalles en E. AZNAR VALLEJO, «Productos y mercados atlánticos en el desarrollo andaluz del siglo XV», *XXIX Settimana de Studi*, Prato, 1998, 439-449.

8. Vid. Nota n. 6.

momentos se produjeron pequeños asentamientos comerciales, al abrigo de acuerdos con poderes locales. Dicho proceso expansivo crecerá y se reforzará a partir de entonces, aunque nosotros detendremos el estudio en el tránsito del siglo XV al XVI, cuando la apertura de las rutas americanas y la organización de su comercio mediante la Casa de Contratación (1503) inauguran un nuevo período.

El espacio que hemos delimitado no se agotaba en sí mismo, pues se beneficiaba de procesos de conexión con *hinterlands* próximos y de redistribución con otros mares. En el primer caso, la costa andaluza servía de fachada al eje sur de la Corona de Castilla, con un rico flujo de exportación e importación. Y lo mismo cabe decir del litoral africano, que aunaba tráficos de carácter local con otros lejanos, servidos por rutas caravaneras. En el segundo caso, hay que considerar que buena parte de los productos comercializados en la zona procedían o se destinaban a otras partes del Atlántico y del Mediterráneo, normalmente con un mayor grado de desarrollo. Por su parte, la evolución temporal en el desarrollo de la zona muestra el peso creciente del Atlántico Sur en las economías de la Hispania meridional y el papel cada vez más activo de sus mercaderes y transportistas.

Las actividades en esta región tejieron una serie de itinerarios que, sin tener nunca un carácter estable o ligado a un único tipo de actividad, solían concentrarse en torno a una serie de destinos principales. El desarrollo de dichos itinerarios era esencialmente costero, pues las teóricas posibilidades de la navegación de altura se enfrentaban a las imposiciones de la realidad económica y a la multiplicidad de los objetivos a cubrir. La información acerca de los mismos es fundamentalmente de naturaleza económica (fletes, aranceles fiscales, información sobre mercados...), aunque no faltan noticias de otro carácter: cartográfico, literario, diplomático... Tal información muestra la repercusión de los caminos del mar en todos los órdenes de la vida. En primer lugar en el político, ya que los vínculos establecidos a través de ellos tenían incidencia en la implantación de soberanía u otras formas de influencia. En el campo económico, las rutas marítimas servían para asegurar el propio abastecimiento y dar salida a las producciones locales. En el plano humano, las oportunidades ofrecidas por el nuevo ámbito de desarrollo facilitaron la llegada de grupos humanos, con sus repercusiones demográficas y, sobre todo, sociales. Por último, los nuevos itinerarios marítimos tuvieron influencia en el plano institucional, al exigir la creación de oficios y cuadros administrativos, que contribuyeron a caracterizar la región.

## 2. Los orígenes (siglos XIII y XIV)

Los primeros repobladores del Reino de Sevilla fueron conscientes de la necesidad de aprovechar los recursos marítimos para asegurar la balbuciente empresa. Por ello, en todos los instrumentos para la instalación de pobladores se contemplan privilegios para el desarrollo de actividades ligadas con dicho medio. Así, el Fuero de Sevilla dispuso la existencia de un *barrio de la mar*, con jueces y fiscalidad propios, a cambio de un servicio militar específico<sup>9</sup>. Por su parte, el Libro de Repartimiento de dicha ciudad reservó tierras para las atarazanas y concedió bienes a los *cómitres*, como responsables del mantenimiento y funcionamiento de las galeras del rey<sup>10</sup>. La Carta Puebla del Puerto de Santa María también concedió beneficios fiscales a pescadores, corsarios y *almogávares*, además de otorgarles alcalde *de la mar*<sup>11</sup>. Los privilegios otorgados por Alfonso X a Medina Sidonia franquearon a sus vecinos de la obligación de *hueste* «fuera ende desde el río Guadalquivir fasta la mar», mientras que los de Sancho IV les exoneraron de los de tránsito «tan bien por mar como por tierra»<sup>12</sup>. Los concedidos por este monarca a Tarifa liberaron a corsarios y almogávares del quinto sobre cabalgadas y al conjunto de habitantes del de anclaje<sup>13</sup>. El mismo rey autorizó al concejo de Rota a armar almadrabas en su término y a emplear sus rentas para asegurar su defensa<sup>14</sup>.

Las concesiones a personas físicas y jurídicas también contemplaron esta forma de riqueza y actividad. La Iglesia de Sevilla recibió el diezmo sobre pescadores y puertos de mar; así como el quinto de las cabalgadas, por mar o por tierra, que pertenecía a los reyes en su arzobispado<sup>15</sup>. Y Alfonso Pérez de Guzmán recibió de Fernando IV las almadrabas de Huedi Coní<sup>16</sup>.

Los propios monarcas comprendieron la importancia de las actividades marítimas en el fortalecimiento de su poder y del estado que ellos

9. D. ORTIZ DE ZÚÑIGA, *Anales eclesiásticos y seculares de la muy noble ciudad de Sevilla*, Libro I, año 1250, Ed. José Sánchez Herrero et alii, Sevilla, 1988, vol. I, pp. 52 y ss.

10. J. GONZÁLEZ, *El repartimiento de Sevilla*, Madrid, 1952, 2 vols.

11. M. GONZÁLEZ y E. BARTOLOMÉ, *Carta-puebla otorgada a el gran Puerto de Santa María por Alfonso X El Sabio*, Puerto de Santa María, 1981.

12. M.A. LADERO y M. GONZÁLEZ, *La población...*, Apéndice n. 1 y 7.

13. *Idem*, Apéndice n. 9.

14. A(rchivo) H(istórico) N(acional)-Osuna, leg. 183, n. 1<sup>a</sup> (8-IX-1285).

15. M. GAIBROIS, *Historia del reinado de Sancho IV*, Madrid, 1928, Colección documental, n. 10. D. ORTIZ DE ZÚÑIGA, *Anales...*, Libro III, año 1284, p. 347.

16. M.A. LADERO y M. GONZÁLEZ, *La población...*, Apéndice n. 10.

encarnaban. Por ello, en el diseño de la política fiscal sustentada sobre *diezmos de la mar* se tuvo en cuenta la naciente realidad andaluza. Las Cortes de Jerez de 1268 establecieron que «en la Andalucía, Huelva, Cales, Bejer, Sevilla y Xerez son puertos do se han de ayuntar las mercaderías et son puestos los omes que han de tomar los fiadores de los mercaderes»<sup>17</sup>. Dicho régimen se encontraba, no obstante, adaptado a las necesidades de la repoblación. Por esta causa los mercaderes sevillanos —y a imitación suya los de otras ciudades, como Niebla— se beneficiaban de exención de derechos de tránsito, por mar y tierra<sup>18</sup>. Además, en caso de necesidad se exoneraba de tales derechos a quienes llevaban grano a Sevilla y a los lugares de la Frontera, tanto por mar como por tierra<sup>19</sup>. En sentido contrario, hay que señalar que la importancia fiscal atribuida al comercio con Sevilla y Murcia se traducían en la no aplicación en estas dos plazas de los beneficios comerciales otorgados a determinadas villas, como Santander o Castro Urdiales<sup>20</sup>. Y ello, a pesar de que el último de dichos puertos los había obtenido «señaladamente por el servicio hecho al rey con una nave y una galera en la flota que mandó armar cuando Abenraf tenía cercada la villa de Jerez».

En este empeño la monarquía contó con un poderoso auxiliar: el almirantazgo, que, aunque fue concebido para actuar en el conjunto del reino, sólo se consolidó en la fachada sur del mismo. Dicha institución se encargaba de dirigir la guerra naval, ejercer la jurisdicción marítima y controlar las operaciones de carga y descarga, con especial atención a la guarda de las *cosas vedadas*<sup>21</sup>. Sus funciones militares fueron las primeras en desarrollarse, haciéndolo las restantes a finales del siglo XIII, como atestiguan los ordenamientos del 1302<sup>22</sup> y el privilegio de Fernando IV (1310), que estableció que los cómitres, pescadores y barqueros tendrían alcaldes, cuyas apelaciones conocerían su capitán y el almiran-

17. *Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla*, Madrid, 1861, tomo I, 64.

18. M.A. LADERO QUESADA, *Niebla, de reino a condado. Noticias sobre el Algarbe andaluz en la Baja Edad Media*, Madrid, 1992, p. 27. A. BENAVIDES, *Memorias de D. Fernando IV de Castilla*, tomo II (Colección Diplomática), Madrid, 1860. Apéndice, nº XCVII (12-VIII-1287).

19. M. GAIBROIS, *Historia...*, Colección documental, n. 27

20. *Ídem*, nn. 23 y 87.

21. Sobre los orígenes de la institución consúltese F. PÉREZ EMBID, «El almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe», *Anuario de Estudios Americanos*, I (1944) 12 y ss. Aspectos de sus primeras actividades militares en F. GUILLAMAS Y GALIANO, *Historia de Sanlúcar de Barrameda*, Madrid, 1858, pp. 269 y ss.

22. B(iblioteca) N(acional)-Manuscritos, nº 716: *Privilegios y ordenanzas de Sevilla*, fols. 94 vº-95 rº.

te<sup>23</sup>. También participaron en los beneficios de las actividades marítimas las colonias mercantiles, tanto las asentadas de manera previa a la conquista como las que lo hicieron a raíz de las misma. La primera, la de los genoveses, que obtuvo en 1251 de Fernando III privilegios relativos a barrio y autoridades propias, así como a un régimen fiscal aligerado y garantías sobre sus personas y bienes<sup>24</sup>. Le siguió la de catalanes, que comenzó a recibir mercedes en 1282 y que a finales de dicho siglo estaba prácticamente equiparada a la comunidad ligur<sup>25</sup>.

Las posibilidades que ofrecía este ámbito marítimo se plasmaron, en primer lugar, en el inicio de un tráfico comercial. La *Crónica General* ofrece un panorama del mismo al elogiar el movimiento del puerto sevillano, al que llegaban navíos procedentes «de Tánger, Ceuta, Túnez, Alejandría, Génova, Portugal, Inglaterra, Pisa, Lombardía, Burdeos, Bayona, Sicilia, Vasconia, Aragón e aún de Francia»<sup>26</sup>. La documentación de archivo es muy parca sobre este aspecto, ya que se limita a señalar el envío de *barcas* desde Lisboa hasta Sevilla<sup>27</sup> y a la compra de aceite en Sevilla por catalanes y genoveses<sup>28</sup>. Sin embargo, podemos suplirla en parte gracias al ordenamiento del almirantazgo de 1302<sup>29</sup>, que insiste en la importancia del comercio con Portugal. De este país se recibían cargamentos de manzanas, pijotas y coquinas —si bien de estas últimas sólo se indica que son del Algarbe, por lo que teóricamente podrían corresponder también al sector castellano—. Este reino no era el único proveedor del mercado sevillano, pues no en vano se mencionan envíos de anchoas y pescado desde «Levante», término que parece designar a las regiones más allá del Estrecho de Gibraltar. Tanto este arancel como el de guindajes de marineros<sup>30</sup> del mismo año muestran un tráfico comercial fuertemente vincu-

23. M. FERNÁNDEZ DE NAVARRATE, «Disertación histórica de sobre la parte que tuvieron los españoles en españoles en la guerras de ultramar o de las Cruzadas...», *Memorias de la Real Academia de la Historia*, V, Madrid, 1816. N. XXVI: Privilegios concedidos a la gente de mar por algunos reyes de Castilla, p. 194.

24. M. FERNÁNDEZ DE NAVARRATE, *Obras. I: Colección de viajes y descubrimientos (1 Viajes de Colón. Almirantazgo de Castilla)*, Madrid (B.A.E.), 1954. Apéndice, nº 1 (22-V-1251).

25. A. DE CAPMANY Y DE MONPALAU, *Memorias históricas de Barcelona*, Barcelona, 1962, II, Apéndice, nn. 31, 34, 35, 36, 51 y 52.

26. ALFONSO X EL SABIO, *Primera Crónica General de España*, Ed. R. Menéndez Pidal, Madrid, 1955, cap. 1128, p. 769.

27. J.M. DA SILVA MARQUES, *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua História*, Lisboa, 1944-71, 3 vols. I, doc. n. 29 (10-V-1293).

28. A. DE CAPMANY Y DE MONPALAU, *Memorias... II*, Apéndice nº 51.

29. Vid. nota nº 22.

30. B.N.-Manuscritos nº 716 *Privilegios y ordenanzas de Sevilla*, fol. 94 vº.

lado a productos de carácter agrario. En el primer caso, los productos sujetos a gravamen pueden reunirse en los siguientes ramos: pescado (sardinas, ballena, atún, sábalos, pijotas, coquinas) y fruta (manzanas). Ahora bien, si atendemos al *ancoraje* de las embarcaciones podemos encontrar otros: vino, aceite, miel y anchoas. El cuadro recogido por el arancel de guindajes es, lógicamente, mucho más amplio. A los productos ya citados hay que añadir: cereales (trigo, cebada, arroz), otras frutas (castañas, nueces, higos, pasas, almendras), cueros, paños (de lino y de color), legumbres (garbanzos), metales (hierro, plomo), y grasas (unto, sebo, cera).

Durante la primera mitad del siglo XIV, las cartas-pueblas no presentan novedades en este campo. Así, la de Gibraltar (1310) insiste en la regulación de las *presas*, tanto por mar como por tierra; y en la presencia de almogávares<sup>31</sup>. En cambio, el ya citado privilegio de Fernando IV a los pescadores de Sevilla muestra una ampliación de su campo de acción, al autorizarles la pesca en aguas dulces, saladas y marismas. Dicho monarca les eximió, además, de acudir a las *armadas* y cabalgadas por tierra, puesto que ya lo hacían por mar<sup>32</sup>.

En este siglo, la concesión de privilegios incorporó la protección de producciones locales. En primer lugar la de vino, cuya entrada desde Portugal, tanto por mar como por tierra, estuvo vedada en Sevilla desde 1310<sup>33</sup>. Esta prohibición no existía, en cambio, para el vino castellano, blanco y bermejo, y para el que entraba por mar con origen distinto al portugués<sup>34</sup>. A continuación y en sentido contrario la del cereal, cuya saca, por mar o por tierra y hasta un tercio de la producción, se autorizó a la ciudad hispalense en 1320<sup>35</sup>.

Durante esta centuria, las empresas militares en torno al Estrecho siguieron siendo una necesidad y una ocasión de conseguir ganancias. La razón de este esfuerzo militar, en el que participaron diversos países europeos<sup>36</sup>, parece obvia: el creciente papel de la región en el comercio europeo de la época. Dicho papel queda perfectamente reflejado en la

31. A. BENAVIDES, *Memorias...*, Apéndice, nº CCCCXCV. M.A. LADERO y M. GONZÁLEZ, *La población...*, Apéndice, nº 14.

32. A. BENAVIDES, *Memorias...*, Apéndice, nº DXVII.

33. A(rchivo) M(unicipal) S(evilla)-Sección 1ª, carpeta 1, nº 28. (Cfr. A. BENAVIDES, *Memorias...*, Apéndice, nº DIII).

34. A.M.S.-Sección 1ª, carpeta II, nº 35.

35. *Ídem*, nº 34 y 40.

36. Una síntesis actualizada de dicho fenómeno puede verse en M. GARCÍA FERNÁNDEZ, *Andalucía: guerra y frontera, 1312-1350*, Sevilla, 1990.



*Prattica de la Mercatura* del florentino Pegolotti. La relación de productos en ella contenidos muestra el mantenimiento de los originarios de la región y de otras próximas: miel, lana, cueros, pieles de conejo, aceite, trigo, almendras, azafrán y azogue; y el crecimiento de los procedentes de lejanos países: especias (pimienta, jengibre, canela), azúcar, laca, oro, plata, paños, ropas de seda u oro y, seguramente, grana y arroz<sup>37</sup>. La citada obra informa también de las principales colonias mercantiles presentes en Sevilla, reconocibles por un trato fiscal más favorable: genoveses, catalanes, placentines y los florentinos de la compañía Bardi; y las equivalencias de sus medidas con las de otras plazas de Marruecos (Ceuta, Arcila, Salé, Fedala y Safi), Portugal (Lisboa), Corona de Aragón (Valencia) y Reino de Nápoles (Pulla). En relación al primero de estos aspectos conviene recordar que diversos puertos castellanos (Santander, Guetaria) gozaban de un régimen fiscal aún más benigno, pues pagaban la treintena en lugar de la veintena; y que Pegolotti olvida mencionar otros grupos privilegiados desde el punto de vista arancelario, caso de venecianos y bayoneses<sup>38</sup>.

Las informaciones de carácter documental corresponden mayoritariamente a la segunda mitad del siglo XIV y completan la descripción del mercader florentino. Las mismas muestran una fuerte vinculación con Portugal. Ésta no siempre era pacífica, debido a la propia condición de «vecinos» y al habitual carácter de «oponentes» en los sistemas de alianzas de la Guerra de Cien Años. Prueba de ello lo encontramos en el tratado de paz y amistad firmado en 1370 entre Portugal y Génova, en el que el rey lusitano acordó compensar a los mercaderes ligures por las pérdidas ocasionadas a sus cargamentos de aceite de Sevilla, laca, paños y otras mercancías, cargadas en dos navíos castellanos (el primero patroneado por Francisco González de Sevilla y el segundo tripulado por placentines) y una coca flamenca, capturada por el almirante portugués en *Rio Sibilie*<sup>39</sup>. El peligro seguía latente a finales de siglo, por lo que el monarca lusitano hubo de asegurar a los navíos extranjeros y a los mercaderes que acudían a Lisboa, por si se rompían las treguas con Castilla<sup>40</sup>. La salvaguarda se aplicaba tanto a los que venían por mar «de con-

37. Traducción al castellano en A. DE CAPMANY Y DE MONPALAU, *Memorias...* II-2, Apéndice, nº 38.

38. C. FERNÁNDEZ DURO, *Historia de la Marina de Castilla*, Madrid, 1891. Apéndice, nº 35 («Noticias Extractadas»), años 1326 y 1327: Privilegios concedidos a Santander y Guetaria y comparación con el régimen guardado a genoveses, catalanes, bayoneses y venecianos.

39. J.M. DA SILVA MARQUES, *Descobrimientos...* I, nº 116 (25-X-1370).

40. *Ídem*, I, nº 179 (12-XII-1391)

tra Galicia», cubiertos desde que pasaban la foz de Viana; como a los que lo hacían «de contra Sevilla», asegurados tras cruzar el Cabo de San Vicente. Desde Portugal se recibían sardinas y fruta<sup>41</sup>. Las primeras eran cargadas por catalanes y otros mercaderes para Sevilla y Aragón, mientras que la fruta procedía de Sintra y se cargaba en Cascais para Sevilla. Las relaciones con el norte de Europa (ya esbozadas en las notas anteriores) están documentadas desde 1317, año de un importante envío de trigo andaluz a Inglaterra, efectuado en nombre de Antonio Pesagno<sup>42</sup>. Buena parte de dichas relaciones se basaban en la exportación de aceite andaluz, tanto hacia Flandes como hacia Inglaterra<sup>43</sup>.

Los mallorquines también se cuentan entre los marinos mediterráneos interesados en la salida comercial hacia el Atlántico<sup>44</sup>. Tal política les condujo inexorablemente hacia el Estrecho y, por ende, hacia las zonas de navegación andaluzas. Al tratarse de una zona en permanente conflicto, ya que confluían en ella las disputas entre cristianos y musulmanes y las originadas en el interior de cada bando, los mercaderes baleares trataron de ponerse al abrigo de ataques de corsarios y piratas. Desde 1310 contaron con salvoconducto de Fernando IV para viajar a Berbería y para recibir en Mallorca a musulmanes y judíos. Y en 1334 Alfonso XI les aseguró en sus viajes por dominios castellanos. Estas precauciones no fueron suficientes para ponerles a cubierto de las depredaciones. Conocemos ataques andaluces, incluido el del «almirante de Sevilla», contra mercaderes mallorquines en 1298, 1300, 1314, 1320, 1327 y 1339. Este último año, Jaime III autorizó *cartas de marca* contra los castellanos por asaltos en el Estrecho. Aunque no tenemos constancia documental, también debieron de existir en sentido contrario. Así se desprende de la constitución, por parte de los comerciantes insulares que negociaban con Flandes, Sevilla y la costa norteafricana, de un *laudum* o fondo de garantía, para responder a posibles indemnizaciones. La frecuencia de los ataques no es, sin embargo, sinónimo de ausencia

41. *Ídem*, Suplemento I, nº 42 (5-X-anterior 1377).

42. W. CHILDS, *Anglo-Castilian in the Later Middle Ages*, Manchester, 1978, p. 123.

43. A. COLLANTES DE TERÁN, «Un modelo andaluz de explotación agrariabajomedieval», *Actas de la I Jornadas de metodología aplicada de las Ciencias Históricas*. Santiago de Compostela, 1975, II, 135-154. *The Calendar of Patent Rolls*, vol. 1388-92, pp. 173-74: Antonio Spínola carga en Sevilla, entre otras cosas, 115 toneladas de aceite (1389). (Citado, como en las dos referencias anteriores, por M. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, «Genoveses en Sevilla. Siglos XIII-XV», en *Presencia italiana en Andalucía. Siglos XIV-XVII*, Sevilla, 1985, p. 125).

44. Los detalles, salvo indicación expresa, en F. SEVILLANO COLOM, «Mallorca y Castilla», *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, 321-366.

de relaciones pacíficas. En los años 30 y 40 de dicho siglo, en Cádiz y Sevilla se asentaron mercaderes mallorquines, que contaron con cónsules en la segunda de dichas plazas. Éstos podían ser comunes con los de catalanes o actuar de forma autónoma<sup>45</sup>. También los andaluces viajaron de manera amigable hasta Mallorca, en cuyo puerto anclaron cocas y leños sevillanos en 1321, 1324, 1330, 1332 y 1340<sup>46</sup>. Este dato no puede ocultar, no obstante, que su número era pequeño en relación con el de castellanos del Norte (vascos y de las cuatro villas). La información suministrada por este cúmulo de noticias muestra el papel que las escalas andaluzas jugaban en los tráficos mallorquines entre el Atlántico y el Mediterráneo: cueros de Sevilla enviados a Flandes; «hierro de Sevilla» reexportado a Mallorca; lana y paños enviados por venecianos y mallorquines desde Flandes a Sevilla, de donde eran trasladados a Mallorca, vía Cádiz; etc.

El comercio mallorquín también es un buen exponente del inicio de las navegaciones hacia el Atlántico Sur. En primer lugar hacia la Berbería de Poniente<sup>47</sup>. Desde mediados del siglo conocemos la existencia de cónsules de catalanes, dependientes de la Gobernación de Mallorca, en Arcila, Salé, Nife (Casablanca), Azamor y Safi. Parte del tráfico hacia esta zona se realizaba con el concurso de puertos y marinos castellanos. Es el caso de Fernando de Aragón, vecino de Cádiz y maestre de una barca descubierta, autorizado en 1358 por los jurados de Mallorca para transportar plomo, tártaro, alumbre, agalla, regaliz, gotzema, orchilla y vidrio desde la ciudad andaluza a Salé. Y ello a pesar que en dicha fecha el reino de Mallorca se hallaba reintegrado en la Corona de Aragón y que entre ésta y la Corona de Castilla existía un estado de guerra, uno de cuyos frentes se encontraba en el reino de Fez<sup>48</sup>. Lo dicho de los mallorquines es aplicable también a los catalanes. No en vano, en 1393 la nave del

45. Además de las referencias del artículo que venimos citando, puede consultarse sobre esta cuestión M. MITJÀ, «Abandó de les illes canàries per Joan I d'Aragó», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 8 (1962) 328, nota nº 5.

46. A. SANTAMARÍA, «La reconquista de las vías marítimas», *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980) 94.

47. Los detalles, salvo indicación expresa, en R. ROSELLÓ y J. BOVER, *Notes disperses...*

48. A. DE CAPMANY Y DE MONPALAU, *Memorias...* II, docs. nº 182 y 183: Embajada de Pedro IV al rey de Marruecos para que no preste auxilio al rey de Castilla, su enemigo (1-VI-1358).

R. ROSELLÓ y J. BOVER, «Notes disperses sobre Gibraltar, Ceuta, Tánger, Salé, etc., en documents mallorquins. Ss. XIV-XVI», *Al Andalus-Magreb*, 5 (1997) 345-353. Doc. 8: Una nave catalana se refugia en Mallorca para escapar a la persecución de galeras castellanas -cuando hacía la vía de Gibraltar cargada de mercancías del rey Boamer- (10-I-1362).

castellano Juan de Ocera cargó en Barcelona mercaderes y mercancías catalanas con destino a Safi y Azamor<sup>49</sup>. Por las razones referidas al analizar el comercio con la Berbería de Levante y zona del Estrecho, estos tráfico también se veían afectados por el corso y la piratería castellanos. Por ello, no puede sorprender la carta remitida en 1398 por el lugarteniente de gobernador de Mallorca a Diego Gonçalves y Lopo Baraça, patrones de dos naves armadas castellanas, comunicándoles la autorización dada a ciertos mercaderes de la isla para traer las mercancías que tienen en Safi.

La navegación catalano-mallorquina se dirigió también hacia las regiones insulares del «Mediterráneo Atlántico»<sup>50</sup>. La primera noticia segura sobre el *Redescubrimiento* de los archipiélagos atlánticos corresponde a la representación de Lanzarote y Fuerteventura en el portulano de Angelino Dulcert (1339), resultado sin duda del viaje del genovés Lanzarote Malocello (±1336). Sólo tres años después, se organizó en Mallorca una expedición a Canarias, de carácter privado pero con apoyo oficial. Los viajes se repiten, por lo que sabemos, al año siguiente y en 1345. Consta que éste se dirigió también a Gutzola (Gozola, Gozora, Gasula), última etapa conocida del periplo africano de los genoveses hermanos Vivaldi (1291), situada por el *Libro del Conoscimiento* y el Atlas de Cresques en el Sus marroquí<sup>51</sup>. La mejor prueba de la presencia de los mallorquines en el Archipiélago es que en 1351 vivían en la isla balear doce aborígenes grancanarios, conocedores del idioma catalán e instruidos en la fe. En 1352, 1366, 1370, y 1386 se organizaron nuevas expediciones misionales y comerciales. En la última viajaban unos «paupers heremite», que se instalaron en Gran Canaria. De tales contactos se seguirán los primeros procesos de aculturación, tanto en el plano material como ideológico<sup>52</sup>.

Aunque la mayoría de los primeras expediciones a los archipiélagos atlánticos fuesen de origen mediterráneo, la participación en ellas de los

49. M. MITJÁ, *Abandó...*, pp. 336-337, nota 30.

50. El mejor panorama de esta cuestión puede verse en A. RUMEU DE ARMAS, *El obispado de Telde*, Madrid, 1986, 2.<sup>a</sup> ed.

51. G. LLOMPART MORAGUES, «Un guanche en la corte del rey ceremonioso y otras notas de archivos mediterráneos», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 33 (1987) 326. *Libro del Conoscimiento de todos los regnos et tierras et señorios...* (Ed. M.<sup>o</sup>J. LACARRA-M.<sup>o</sup>C. LACARRA-A. MONTANER), Madrid, 1999. *Mapamundi del año 1375 de Cresques Abraham y Jafuda Cresques*, Barcelona (Ebrisa S.A.), 1983, p. 33.

52. Vid. E. AZNAR y A. TEJERA, «El encuentro de las culturas prehistóricas canarias con las civilizaciones europeas», *X Coloquio de Historia Canario-Americana*. Las Palmas de Gran Canaria, 1994. I, 23-73.

castellanos está plenamente probada. Sirva de ejemplo el viaje a Canarias de 1341, el primero en contar con un relato literario. En éste se afirma que su fuente son las cartas enviadas desde Sevilla por mercaderes florentinos, en las que se informaba que, junto a los dos navíos aprovisionados por el rey de Portugal, viajaba un barco pequeño, bien equipado por «florentinos, genoveses, castellanos y otros españoles»<sup>53</sup>. Aunque la mejor prueba del alto grado de conocimiento de la zona en Castilla es el llamado *Libro del Conoscimiento...*, redactado en Sevilla por un fraile mendicante a mediados del siglo XIV<sup>54</sup>. En él se hace una relación de escalas desde Fez hasta Río de Oro, incluyendo Canarias y Madeira. No merma su importancia el ser, en buena medida, la descripción de un mapa portulano, adscrito a un prototipo no conservado, intermedio entre el de Dulcert y el de Cresques (1375). La documentación de archivo se hace eco, aunque de manera indirecta, de la actuación castellana y de su cooperación con marinos mediterráneos en las navegaciones insulares. En 1391, por ejemplo, encontramos en Barcelona a un sevillano y a un genovés vendiendo esclavos de Fuerteventura<sup>55</sup>. Y dos años más tarde, un mercader de Bermeo hace lo propio con una esclava de la Gomera, traída en una nave de Zumaya<sup>56</sup>. Además, la llegada de productos canarios a los mercados andaluces sirvió para aumentar el interés de mercaderes septentrionales y mediterráneos por éstos, contribuyendo a hacerles perder el carácter de mera escala. Prueba de ello es la venta en Mallorca por un piloto de la flota veneciana de origen hispano, Fernando de Murcia, de una esclava canaria con tres hijos<sup>57</sup>. Aunque la fecha del documento, 29 de abril de 1389, parece indicar que se trata del viaje de ida, por lo que los esclavos podían haber sido adquiridos en puertos italianos; no es menos cierto que la estada de la flota veneciana en Cádiz era una magnífica ocasión para dichas adquisiciones.

Tales noticias tienen refrendo en los relatos sobre expediciones propiamente castellanas a Canarias. La mejor documentada es la de 1393,

53. Utilizamos la edición de S. PELOSO, «La spedizione alle Canarie del 1341 nei rescanti de Giovanni Bocaccio, Domenico Silvestri e Domenico Bandini», *VI Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 1988, II, 2.º, 813-827.

54. *Libro del conocimiento de todos los regnos, et tierras et señorios...*

55. M. MITJÁ, *Abandó...*, Apéndice nº 1, 3 y 5: Juan González, vecino de Sevilla, y Bartolomé Scarsafiga, genovés patrón de la barca «Santa Ana» (uno de cuyos propietarios es Bartolomé Bargayo, genovés vecino de Sevilla) venden 3 esclavas de Fuerteventura (4-XI y 16-XII-1391).

56. *Ídem*, nº 6: Juan Pérez de Gámiz, mercader de Bermeo, vende una esclava traída en la nave de Pedro Minguelles, vecino de Zumaya (27-XII-1393).

57. G. LIOMPART MORAGUES, *Un guanche...*, Doc. n. 5.

recogida por la Crónica de Enrique III, en la que marinos vascos y andaluces recorrieron el Archipiélago, llevando a Sevilla al «rey y la reyna» de Lanzarote, con más de 160 personas y muchos cueros y cera<sup>58</sup>. Antes existieron otras, como la del vasco Martín Ruiz de Avendaño, cuya estancia en Lanzarote dio pie a la leyenda de la Infanta Ico<sup>59</sup>; o la del capitán Becerra, mencionada en la *Pesquisa* de Pérez de Cabitos y en la que debió viajar el francés Servant, citado como posible informador de Bethencourt, futuro conquistador del archipiélago canario<sup>60</sup>.

No debieron de ser las únicas como atestigua la nutrida presencia de esclavos canarios en Andalucía y otros lugares de Europa. Sirva de ejemplo el hecho que en 1402 Jean de Bethencourt trajese de Francia dos aborígenes para que le sirviesen de *lenguas*; mientras que su compañero Gadifer de la Salle pidió a Sevilla intérpretes de La Palma y otras islas para su viaje de exploración<sup>61</sup>. Estas acciones crecieron de tal forma, que en 1406 los arrendadores de la renta «de moros, tártaros y canarios» de Sevilla pudieron alegar una importante merma en sus ingresos por el apoyo del monarca castellano a la colonización del Archipiélago<sup>62</sup>. *Le Canarien*, crónica francesa de la conquista de Canarias, recoge la persistencia durante esta fase de exploración de viajes castellanos en busca de corambre y «de lo que pudiesen ganar»<sup>63</sup>. Además, existen otras pruebas de la presencia castellana, como las ofrecidas por la toponimia. *Le Canarien* recoge el término castellano «Gran Aldea» para designar la principal población de Lanzarote, lo que sería impensable sin una larga tradición de contactos<sup>64</sup>.

Algunas de estas expediciones debieron de tocar en el archipiélago de Madeira. A este respecto, hay que recordar que el retorno de los viajes a Canarias, aprovechando el contra-alisio, propiciaba la escala en aquellas islas para hacer carnaje y recoger sangre de drago. Así lo atestigua el *Manuscrito Valentim Fernandes*, al señalar que Zarco, futuro po-

58. *Crónica del rey don Enrique III*, título XX, en *Crónicas de los Reyes de Castilla*, Madrid (B.A.E.), 1954, p. 214.

59. J. ÁLVAREZ DELGADO, *Episodio de Avendaño. Aurora histórica de Lanzarote*, La Laguna, 1957.

60. E. AZNAR VALLEJO, *Información sobre cuyo es el derecho de Lanzarote y conquista de las Canarias (Pesquisa de Cabitos)*, Las Palmas de Gran Canaria, 1990, p. 23.

61. E. SERRA y A. CIORANESCU, *Le Canarien. Crónicas francesas de la conquista de Canarias*, La Laguna-Las Palmas, 1959-65, caps. 24 y 38 del texto «G».

62. M.A. LADERO QUESADA, «Los señores de Canarias en el contexto sevillano (1403-1475)», en *Los señores de Andalucía*, Cádiz, 1988, 487-520. Apéndice, nº 2.

63. E. SERRA y A. CIORANESCU, *Le Canarien...*, cap. 27 bis del texto «G».

64. *Idem*, *passim*.

blador de Porto Santo, conoció dicho lugar gracias a un castellano, cuando ambos estaban *de armada* por la zona<sup>65</sup>. Seguramente, dichas expediciones se encaminaron también hacia la Berbería de Poniente. Sólo Freville, al referirse al viaje de Servant, y Abreu Galindo, al citar la supuesta expedición de 1385, indican un reconocimiento de las costas africanas; aunque la lógica y el precedente mallorquín plantean la verosimilitud de tal posibilidad<sup>66</sup>. Además, *Le Canarien* recoge que, inmediatamente antes de la llegada de los franceses, los castellanos realizaron una incursión al Cabo Bojador desde Fuerteventura, con regreso a Gran Canaria<sup>67</sup>.

### 3. El apogeo (siglo XV)

El comienzo de la colonización en el Atlántico ofreció un nuevo campo al desarrollo de los itinerarios marítimos castellanos y a la pugna con Portugal por ellos. La ocupación de Canarias por los castellanos y la del reino de Fez por los lusitanos provocaron reacciones por ambas partes.

La respuesta castellana fue menor, a pesar de la teórica «intromisión» portuguesa en una zona que le estaba reservada por el Convenio de Soria o de Monteagudo (1291), que estableció el reparto del Norte de África entre la Corona de Aragón y el Reino de Castilla, con frontera en el río Muluya<sup>68</sup>. Ello se explica por la prioridad concedida a la reivindicación de Canarias y al efecto positivo que la ocupación portuguesa podía tener sobre el reino de Granada cuya conquista le estaba reservada y donde su expansión resultaba menos arriesgada. Por ello, y a pesar del cerco de Ceuta en 1418 y del desatendimiento de las bulas papales de 1419 que pedían se facilitase el paso de refuerzos a través de Andalucía, el monarca castellano se mostró contrario a la entrega de la plaza<sup>69</sup>. Ade-

65. A. BAIÃO, *O Manuscrito -Valentim Fernandes-*, Lisboa, 1940, p. 108.

66. E. FREVILLE, *Commerce maritime de Rouen*, París, 1857. Fr. J. DE ABREU GALINDO, *Historia de la conquista de las siete islas de Canaria*. (Ed. A. Cioranescu), Santa Cruz de Tenerife, 1977, Lib. I, cap. VII, pp. 43-44: Los datos parecen corresponder a la expedición de 1393 (vid. *supra*), por más que el autor hable de dos expediciones distintas.

67. E. SERRA y A. CIORANESCU, *Le Canarien...*, cap. 53 del texto «G».

68. Apud. M. GAIBROIS, «Sancho IV y la política de Tarifa», *Boletín de la R.A. de la Historia*, LXXIV (1919).

69. A. BAIÃO, *O Manuscrito...*, p. 33; cerco. B. ROSENBERG, «Le Portugal et l'Islam Maghrebain (XV-XVI siècles)», *Colloque Histoire du Portugal. Histoire Européenne*, París, 1987, p. 62; bulas.

más, utilizó sus buenos oficios para conseguir la liberación del Infante D. Fernando, amenazando a Çala ben Çala con cortar las relaciones económicas, «de donde venía la mayor renta que tenía»<sup>70</sup>. Dichas relaciones no eran nuevas, pues ya en 1393 se estimaba que el arrendamiento por 10 años de las rentas «de Berbería» y «de los cueros a pelo» bastaban para pagar las noventa mil doblas con que debían resarcirse los daños a los genoveses<sup>71</sup>. Y en 1415, año de la toma de Ceuta, conocemos una carta de Fernando I de Aragón al rey de Benamarin y Fez, para que sus oficiales devolvieran lo que habían tomado a catalanes y castellanos<sup>72</sup>. Otra prueba de la «laxitud» castellana la encontramos en el consorcio creado por el rey portugués con mercaderes portugueses y genoveses para abastecer Ceuta en 1423 y 1424 desde Castilla y otros lugares<sup>73</sup>.

Portugal, por su parte, veía con recelo las pretensiones castellanas sobre el reino nazarí<sup>74</sup>. Por ello, se opuso a que las paces de 1411 recogiesen su obligación de ayudar a Castilla en la conquista<sup>75</sup>, al tiempo que mostró interés por participar en campañas contra dicho reino, pretensión rechazada por la reina regente<sup>76</sup> y por el rey de Aragón<sup>77</sup>. En la misma línea, Zurara reconoce que la conquista de Ceuta facilitaba la conquista del reino de Granada y favorecía, por tanto, a Castilla<sup>78</sup>.

Además, la posición de Ceuta le concedía un importante papel en el curso que se desarrollaba en el Estrecho, especialmente en las relaciones entre el Reino de Granada y la costa atlántica del reino de Fez. Parte

70. Fr. J. ALVARES, *Trautado da vida e feitos do muito virtuoso senhor ifante dom Fernando* (Ed. A. de Almeida), Coimbra, 1960, cap. XX, p. 39: correspondencia con Çala ben Çala. V.M. GODINHO, *Documentos sobre a expansao portuguesa*, Lisboa, 1945, II, pp. 155-156: Carta de Afonso Anes, mercader de Oporto, al abad Gomes, en la que se recoge la solicitud del rey castellano al monarca lusitano para que no entregue la plaza, prometiéndole ayuda.

71. M.A. LADERO y M. GONZÁLEZ, *La población...*, Apéndice, nº 26.

72. *Monumenta Henricina*, Coimbra, 1960-1975, II, nº 111 (26-XI-1415).

73. V.M. GODINHO, «Les guerres du blé au Maroc», *Anuario de Historia Económica y Social*, 1 (1968) 232.

74. El marco general de esta cuestión puede verse en R. SÁNCHEZ SAUS, «Conjeturas sobre las relaciones entre Portugal y la nobleza andaluza en la región del Estrecho de Gibraltar durante el siglo XV», *Hispania*, 183 (1993) 35-56. Y en M.A. LADERO QUESADA, «Portugueses en la frontera de Granada», *En la España Medieval*, 23, (2000) 67-100.

75. H. BAQUERO, «Portugal, do Mediterrâneo ao Atlântico no seculo XV», *Revista da Faculdade de Letras (Historia)*, II serie, vol. XIII (Porto, 1996), pp. 190-191.

76. *Ibidem*.

77. *Monumenta...* II, nº 119 (29-III-1416).

78. G.E. DE ZURARA, *Crónica da tomada de Ceuta por El-Rei D. Joao I*. (Ed. Francisco M.ª Esteves Pereira), Lisboa, 1915, cap. XII.



de esas posibilidades fueron explotadas por los castellanos, pues no en vano y como cita la crónica de D. Pedro de Meneses, «cualquier navío que se armaba contra infieles venía allí a hacer divisa»<sup>79</sup>. Además parte de las presas portuguesas se hacían en el lado norte del Estrecho<sup>80</sup> y con apoyo andaluz<sup>81</sup>. En este apoyo jugaba un papel fundamental Tarifa. La citada crónica contiene importantes datos al respecto. Sirvan de ejemplo los avisos dados al Conde acerca de un leño de Alcázar Seguer que había pasado a Gibraltar con mensajeros y sobre dos cárabos cargados con presentes para el rey de Fez<sup>82</sup>; o la opinión de uno de los cortesanos del emir de Granada, desaconsejando la toma de Ceuta por el posible apoyo desde Tarifa, cuyo alcaide era pariente muy allegado al Conde y donde se encontraba un escudero del rey lusitano con muchos hombres de a pie y presto a escribir a su monarca<sup>83</sup>. No puede extrañar, por tanto, que la presa efectuada por los portugueses en términos de Tarifa fuese devuelta por respeto a las treguas vigentes entre Castilla y Granada<sup>84</sup>. El buen entendimiento entre Tarifa y Ceuta —en este caso referido a la defensa de ambas plazas— también están recogido por otras fuentes<sup>85</sup>.

Lo anterior no es sinónimo de relaciones sin problemas. Las acciones de los corsarios castellanos afectaban en ocasiones al tráfico de abastecimiento de Ceuta, por lo que el rey portugués hubo de ordenar que se armase contra ellos<sup>86</sup>. En otros casos se trataba de extralimitaciones de marinos llegados y recibidos como amigos. Caso de dos galeras, patroneadas por Gonzalo de Cuadros y Alfonso de Eça, que capturaron hombres en Ceuta antes de regresar a Sevilla<sup>87</sup>.

La ocupación de Canarias provocó mayor reacción por parte de los lusitanos. Ello se explica por la importancia de este archipiélago en la

79. G.E. DE ZURARA, *Crónica do conde dom Pedro de Menezes*, Ed. Facsímil, Oporto, 1988, Lib. I, cap. XLVI, p. 360: Cita general y ejemplo de Juan Riquelme de Cartagena.

80. *Ídem*, Lib. I, cap. XXXI, p. 310: Gibraltar; cap. XXXIII, pp. 312-315: Gibraltar; y cap. LX, p. 413: Tarifa.

81. *Ídem*, Lib. II, cap. IX, pp. 505-515: Gonzalo y Juan de Saavedra colaboran con Gonzalo Velho en el ataque contra una aldea «que estaba contra Marbella».

82. *Ídem*, Lib. I, cap. LV, pp. 388-390.

83. *Ídem*, Lib. I, cap. LXXXII, p. 481.

84. Vid. nota nº 80 (c).

85. J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, «Granada y la expansión portuguesa en el Magreb Extremo», *Historia, Instituciones, Documentos*, 25 (1998) 351-367. Apéndice documental nº 1 y 2: Las actas municipales de Sevilla recogen el aviso del gobernador de Ceuta al alcaide de Tarifa sobre amenaza de ataque musulmán (7 y 9-VII-1459).

86. G.E. DE ZURARA, *Crónica do conde dom Pedro...*, Lib. II, cap. VII, 498: especialmente contra Gonzalo Correa y Bartolomé.

87. *Ídem*, Lib. II, cap. XXIII, p. 566.

navegación portuguesa hacia África y por las posibilidades insulares, especialmente en esclavos, cuya captura presentaba ventajas sobre las efectuadas en África o en el reino de Granada. Todo lo cual se tradujo en la colonización de Madeira, comenzada en 1418; y en intentos de ocupar las islas no conquistadas del archipiélago canario, como los protagonizados por las expediciones de 1415<sup>88</sup>, 1424<sup>89</sup> y 1427<sup>90</sup>. Estas dos décadas de fricciones concluyeron oficialmente en 1431, con la firma del tratado de paz de Medina del Campo-Almeirín, que buscaba impulsar las relaciones bilaterales y superar el régimen de *treguas* vigente desde 1399. A pesar de ello, la pugna política por dominar Canarias no cesó. El infante D. Enrique solicitó a Juan II la investidura señorial de las islas aún por conquistar y, ante la negativa de éste, parece que obtuvo concesión papal de las mismas<sup>91</sup>. Esta suposición parece encontrar refrendo en la expedición enviada por el citado infante a las Islas en 1434, que provocó las quejas de su obispo ante la Curia<sup>92</sup>. La contienda diplomática alcanzó su cota más alta en 1436<sup>93</sup>, cuando los portugueses vieron reconocidas sus pretensiones por la bula *Romanus Pontifex* (15 septiembre) y los castellanos consiguieron anulación de la misma por la bula

88. Citada por Diogo Gomes, quien hace referencia a la presencia de Juan de Castro en la región de Telde (Gran Canaria), parece confusión con la expedición de 1424. Vid. *O manuscrito -Valentim Fernandes-*, Lisboa, 1940, pp. 187-88.

89. G.E. DE ZURARA, *Crónica dos feitos notáveis que passaram na conquista da Guiné por mandado do infante D. Enrique*, Lisboa, 1978, cap. LXXIX: Expedición de D. Fernando de Castro a Gran Canaria. Recogida por las *Allegationes* como del año 1425. Vid. *Allegationes super conquesta Insularum Canariae contra portugalesenses* (de Alonso de Cartagena), Ed. T. González-F. Hernández-P. Saquero, Madrid, 1994.

90. Citada por Barros, quien la supone dirigida por Gonçalves da Cámara a Gran Canaria. Vid. J. DE BARROS, *Décadas*, Ed. A. Baiao, Lisboa, 1945, Dec. I, lib. I, cap. XI y XII.

91. La solicitud del infante está recogida en las *Allegationes* y generalmente se sitúa en 1425, aunque las gestiones diplomáticas debieron ser múltiples (Vid. E. SERRA RAFOLS, *Los portugueses en Canarias*. La Laguna, 1941, p. 25). La concesión se infiere de párrafos de la carta apostólica *Dudum cum ad nos* y Pérez Embid propone como fecha de la misma entre marzo de 1433 y marzo de 1434 (Vid. *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de Tordesillas*, Sevilla, 1948, p. 138).

92. La expedición está recogida en la carta enviada por el rey portugués al Papa en 1436 (Vid. *Allegationes...*, Apéndice, nº 3) y sus consecuencias en la carta papal *Regimini regis* de 29 septiembre de 1434 (Vid. *Monumenta...* V, nº 38). La queja episcopal apunta a las islas de misión, muy probablemente Gran Canaria y La Gomera.

93. Los detalles y un buen análisis de este proceso puede verse en L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, «La cuestión de derechos castellanos a la conquista de Canarias y el Concilio de Basilea», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 9 (1963) 11-21. Para el contexto general véase M.A. LADERO QUESADA, «Los debates sobre el Mare Clausum», *Cuadernos de Historia de España*, Buenos Aires, 1997, 233-253.

*Romani Pontificis* (6 de noviembre). La rectificación papal se basó en la falsa relación de los portugueses, que habían ocultado los derechos previos de los castellanos. La reclamación lusitana contra ella, presentada dos años después en el transcurso de las últimas sesiones del Concilio de Basilea, no obtuvo ningún fruto.

Las argumentaciones de las partes son conocidas por las *Allegationes* de Alonso de Cartagena. Las razones portuguesas son, básicamente, las contenidas en la carta de Alfonso IV contra la investidura papal del Reino de la Fortuna a don Luis de la Cerda (1345). Pueden sintetizarse en cuatro aspectos: el carácter de *res nullius* de las islas no ocupadas; el derecho nacido de las expediciones portuguesas; la mayor proximidad de las islas a las costas dominadas por los lusitanos; y el propósito del Infante de evangelizar a los infieles. La contestación de Alonso de Cartagena es desordenada, aunque contesta a la primera, tercera y cuarta razones con la ocupación efectiva de Castilla de las islas próximas, hecha con el propósito de extenderla a todas; la proximidad de Canarias a la costa de la Mauritania Tingitana, posesión de los monarcas visigodos y de sus herederos castellanos; y el hecho que la evangelización de los canarios por misioneros portugueses no suponía derechos para su rey. El grueso de su razonamiento se dirige, sin embargo, contra la segunda argumentación lusitana: los derechos nacidos de las expediciones ya realizadas. En este punto las proposiciones castellanas se vieron reforzados por el descuido del Infante al solicitar la conquista de las islas insumisas.

Como hemos dicho, en el reino de Fez las relaciones entre ambos países resultaron menos conflictivas. Buena muestra de ello es la reiteración en 1434 de la ayuda portuguesa para la guerra de Granada, sin esperar otra recompensa que no fuese «el servicio de Dios y la propia honra»<sup>94</sup>. Y lo son también la cooperación andaluza en la toma de Alcázar Seguer, Arcila y Tánger<sup>95</sup>, y el auxilio de Sanlúcar a Ceuta durante el asedio de 1458<sup>96</sup>. Por dicha causa, en este ámbito encontramos tempranas muestras de cooperación luso-castellana. La más antigua de las que tenemos constancia es la comercialización, por parte de mercaderes portugueses, de esclavos moros en Sevilla<sup>97</sup>. En 1447, según relata Zurara, el

94. *Monumenta...* V, nº 15 (12-V-1434).

95. A. DE PALENCIA, *Crónica de Enrique IV*, Ed. Paz y Meliá, Madrid, Atlas, 1973-75, I, p. 112 (Década I, Lib. V, cap. VII) y II, pp. 43-44 (Década II, Lib. V, cap. VII).

96. J. MÜNZER, *Viaje por España y Portugal*, Polifemo, Madrid, 1991, pp. 185-187.

97. N. PALENZUELA DOMÍNGUEZ, *Las actas capitulares del concejo de Sevilla (1435-1447)*, Universidad de Sevilla, Memoria de Licenciatura inédita. Doc. 24(1): 3 moros enviados a la Aduana de Sevilla por Ruy Sánchez de Lisboa (19-VI-1437).

castellano Marcos Cifuentes rescató en Meça 28 moros por *guineos*, sirviendo de ejemplo para el ulterior comercio esclavista portugués<sup>98</sup>. Tres o cuatro años más tarde, el infante D. Enrique armó una carabela sevillana y mandó comprar bizcocho en Jerez para sus viajes a África<sup>99</sup>. La cooperación no se reducía al plano mercantil, pues los pescadores castellanos y portugueses solían compartir lugares de faena. En la mayoría de las ocasiones lo hacían de forma amigable, mediando acuerdos entre ambas coronas, como el suscrito para la utilización del río Mamora<sup>100</sup>. Sin embargo, a veces existían ataques, como el reseñado por la Crónica de Enrique IV contra pescadores andaluces que armaban sus jábegas cerca de Tänger<sup>101</sup>.

La no obtención de la soberanía sobre Canarias no erradicó el interés de los portugueses por este Archipiélago. El primer atractivo que encontraron en dichas islas fue la posibilidad de efectuar *cabalgadas* en busca de esclavos y ganados. Tales operaciones se sitúan en la órbita de la colonización de Madeira. Las mismas se realizaban fundamentalmente en La Palma y contaban con apoyo de algunos de los *bandos* aborígenes de La Gomera, tal como recoge Zurara<sup>102</sup>. El número de esclavos de este origen, en relación de la población madeirense, llegó a ser tan elevado que creó problemas sociales y de orden público<sup>103</sup>. Y ello a pesar de no fue éste su único destino, pues desde época muy temprana también los encontramos en el Portugal Continental<sup>104</sup>. Y no sólo como esclavos, pues, además de las referencias de Zurara a sus visitas a las cortes del infante D. Enrique y de los reyes de Castilla y Portugal<sup>105</sup>, sabemos que bailadores canarios estuvieron presentes en Lisboa en la boda del emperador Federico III y Leonor de Avis, celebrada en Lisboa en 1451<sup>106</sup>.

A este primer interés vendría a sumarse la utilización de las Islas como punto de abastecimiento en los viajes hacia África. La misma está

98. G.E. DE ZURARA, *Crónica... da Guiné...*, cap. LRIII.

99. *Monumenta...* XI, nº 116 (16-II-1452).

100. A. BAIÃO, *O Manuscrito...* (Descripção de Ceuta e Norte de Africa), p. 35.

101. A. DE PALENCIA, *Crónica de Enrique IV*, II, p. 216 (Década III, Lib. III, cap. VII)

102. G.E. DE ZURARA, *Crónica... da Guiné...*, caps. LXVIII, LXXXV y LXXXVIII.

103. L. SIEMENS y L. BARRETO, «Los esclavos aborígenes canarios en la isla de La Madera (1455-1505)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 20 (1974) 116 y ss.

104. *Monumenta...* VI, nº 122: Perdón a Beatriz Gomera, canaria, por un hurto cometido en Lagos (28-IV-1439).

105. G.E. DE ZURARA, *Crónica... da Guiné...*, caps. LXVIII y LXIX.

106. L. DE LA ROSA OLIVERA, «Bailadores canarios en unas bodas reales europeas», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 23 (1977) 661-663.

reconocida en la carta del regente D. Pedro prohibiendo la ida a Canarias sin licencia del infante D. Enrique, para no perjudicar las armadas de éste a Guinea<sup>107</sup>. Y también se encuentra en la Crónica de Rui de Pina, que recoge la solicitud de Canarias como dote «para mayor seguridad de Guinea»; y en la cualificada opinión de Zurara sobre la necesidad del archipiélago castellano para el Infante<sup>108</sup>.

En prosecución de estos objetivos, en 1448 el Infante D. Enrique compró los derechos de Maciot de Bethencourt a las rentas de Lanzarote<sup>109</sup>. Aprovechando la confusión entre rentas y propiedad, el príncipe portugués no sólo se tituló señor de la Isla sino que trabajó para conseguir un auténtico feudo dentro del Reino. Tales pretensiones provocaron la respuesta de las partes afectadas: el titular del señorío, los vecinos de Lanzarote y el monarca castellano. El resultado final fue la expulsión de los portugueses y nuevos actos de violencia, como los ataques lusitanos de 1450, 1451 y 1453 contra el archipiélago canario<sup>110</sup>.

La defensa militar y política de Canarias fue acompañada por dos series de acciones que ésta posibilitaba: los intercambios con las zonas próximas al Archipiélago y las navegaciones a Guinea. Las primeras tienen su plasmación política en 1449, con la concesión por Juan II del dominio desde el Cabo de Aguer hasta el Cabo Bojador y Tierra Alta al duque de Medina Sidonia<sup>111</sup>. Sintomáticamente, cuatro meses antes el monarca luso había otorgado al Infante D. Enrique los derechos de importación entre los cabos de Cantin y Bojador<sup>112</sup>. Las navegaciones hacia Guinea, conocidas por la carta de Juan II a Alfonso V de Portugal (1454) inquietaron aún más a los lusitanos que hubieron de aceptar un acuerdo, a pesar de su potencia naval. La paz luso-castellana, negociada en

107. *Monumenta...* IX, nº 95 (3-II-1446). G.E. DE ZURARA, *Crónica... de Guiné...*, cap. LXXXIV.

108. R. DE PINA, *Chronica d'el rei dom Joao II* (Ed. M. Lopes de Almeida), Oporto, 1977, cap. VIII. G.E. DE ZURARA, *Crónica... de Guiné...*, cap. LRV.

109. Los detalles sobre esta cuestión en E. AZNAR VALLEJO, *...Pesquisa de Cabitos*, pp. 27-29.

110. Museo Naval-Colección Fernández de Navarrete X, fols. 29-38 vº: Carta de Juan II al rey portugués sobre Canarias: En 1450 ocho carabelas y una fusta del Infante atacan Lanzarote (donde desembarcan) y La Gomera (donde son rechazados). En 1451 se produce el asalto contra Juan Íñiguez de Atabe, comisionado real; y un ataque de cinco carabelas contra Lanzarote (donde no pueden desembarcar). En 1453, Palencio y otros capitanes atacan las Islas. Cfr. *Monumenta...* XI, nº 236.

111. A. RUMEU DE ARMAS, *España en el África Atlántica*, Madrid, 1957, II, doc. nº 3 (8-VII-1449).

112. *Ídem*, doc. n. 2 (25-II-1449).

1454, supuso el reconocimiento de los distintos ámbitos de influencia y sus límites<sup>113</sup>. Portugal conservaba el reino de Fez, con frontera meridional en el Cabo de Aguer; Guinea, con límite septentrional en el Cabo Bojador; y los archipiélagos de Madeira y Azores. Castilla, por su parte, mantenía las Islas Canarias y el litoral africano comprendido entre las posesiones portuguesas.

A pesar del acuerdo, el infante D. Enrique mantuvo —al menos nominalmente— sus apetencias sobre Canarias. Así parece desprenderse de la obtención en 1456 de cartas de Calixto III a favor del franciscano Esteban de Loulé, para que éste predicase en las islas del Archipiélago que le estaban sujetas<sup>114</sup>. Tras la muerte de D. Enrique —ocurrida cuatro años después—, en 1464 asistimos a una nueva tentativa portuguesa. En este caso se trata de la concesión por Enrique IV de las islas aún por conquistar (Gran Canaria, La Palma y Tenerife) a los condes portugueses de Autogía y Vilareal, quienes las traspasaron al infante D. Fernando<sup>115</sup>. Aunque la concesión fue rápidamente anulada —al alegar el monarca que había sido sorprendido en su buena fe—, los portugueses la aprovecharon para una intervención militar, que se vio favorecida por la confirmación papal de la misma<sup>116</sup>. La principal consecuencia del episodio militar fue la ocupación, probablemente en 1466, de la torre de Gando, en Gran Canaria. La citada fortaleza hubo de ser recuperada por los señores de Canarias mediante la boda de su hija con el capitán portugués, Diego de Silva, a fin de compensar los dos mil enriques de oro solicitados como rescate. Esta situación generó, además, una serie de enfrentamientos, que enlazarán con la guerra entre los dos reinos, a raíz de la crisis sucesoria castellana. La *Pesquisa de Cabitos* recoge a este respecto una serie de acusaciones contra las depredaciones de los lusitanos, calificados como «peores que los moros», aunque algún testigo aseguró que los ataques alternaban con épocas de paz.

Estas dificultades político-militares no supusieron el fin de las relaciones, que siguieron creciendo, especialmente por la colonización de los archipiélagos. En 1462, Alfonso V concedió a un antiguo servidor del infante D. Enrique la exportación a Castilla, libre de derechos, de los es-

113. Los detalles del acuerdo pueden seguirse en la declaración de uno de sus negociadores: Juan Íñiguez de Atabe. Vid. E. AZNAR VALLEJO, ...*Pesquisa de Cabitos*, p. 233.

114. *Monumenta...* XII, nº 151 (28-IV-1456).

115. El análisis de este episodio puede verse en E. AZNAR y A. TEJERA, *El encuentro de las culturas...*, pp. 55 y ss.; y en E. AZNAR VALLEJO, ...*Pesquisa de Cabitos*, pp. 30, 133 y ss.

116. *Monumenta...* XIV, nº 140 y 145: solicitud a Paulo II y confirmación de éste de la concesión hecha por Pío II a favor de D. Pedro de Meneses (26-VI y s.d-VIII-1466).

clavos traídos por una carabela enviada a «los tratos de los negros, más allá del Cabo Verde»<sup>117</sup>. Cuatro años más tarde, los habitantes de la isla de Santiago fueron eximidos de pagar diezmo en sus transacciones con Canarias, Azores y Madeira<sup>118</sup>. Ese mismo año, los madeirenses pidieron al infante D. Fernando que les permitiese importar libremente de Canarias carne, sebo, quesos y esclavos<sup>119</sup>. Y en 1469, el rey portugués concedió salvoconducto a Juan y Pedro de Lugo, comerciantes sevillanos, para comerciar con la orchilla de Cabo Verde que les había concedido el infante D. Fernando<sup>120</sup>.

La guerra luso-castellana de 1475 puso en entredicho los anteriores repartos. Los portugueses atacaron Canarias, tanto las islas colonizadas como Gran Canaria, en fase de ocupación<sup>121</sup>. Los castellanos, por su parte, reconocieron a los vecinos de la isla de Santiago, en Cabo Verde, como súbditos del rey de Castilla<sup>122</sup>. Además, ambos reinos procuraron impedir el comercio de su rival, bloqueando los itinerarios marítimos con flotas de guerra y actividades de corso.

La primera flota fue organizada en 1475 y estaba compuesta por 4 galeras. Su misión fundamental fue la defensa del litoral andaluz frente a los portugueses y su aliado Coulon<sup>123</sup>. Al año siguiente se dispusieron dos expediciones, una con destino a la Mina de Oro y otra para la ocupación de la isla de Santiago, en Cabo Verde<sup>124</sup>. En 1477 se envió una nueva flota a Guinea y se renovó la de galeras en defensa del litoral. En 1479, e incluso en 1480, los monarcas castellanos proyectaron grandes armadas contra Portugal, que no llegaron a materializarse<sup>125</sup>. A estas ini-

117. J.M. DA SILVA MARQUES, *Descobrimientos...* III, nº 20 (23-VII-1462). Cfr. *Monumentalia...* XIV, nº 83.

118. *As Gavetas da Torre do Tombo*, Lisboa, 1960 y ss. Nº 5656, XX, 10-27: Carta de privilegios de los habitantes de la isla de Santiago (12-VI-1466).

119. L. SIEMENS y L. BARRETO, *Los esclavos...*, Doc. n. 2 (7-XI-1466).

120. J.M. DA SILVA MARQUES, *Descobrimientos...* III, n. 49 (30-IX-1469).

121. F. MORALES PADRÓN, *Canarias: Crónicas de su conquista*, Las Palmas de Gran Canaria, 1978, pp. 127, 200 y 278. E. AZNAR VALLEJO, *...Pesquisa de Cabitos*, p. 30.

122. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ, *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid, 1958-1960, I, nº 57 (6-VI-1477).

123. A(rchivo) G(eneral) de S(imancas)-C(ontaduría) M(ayor) de C(uentas) (1.ª época), leg. 5: Cuentas de Rodríguez de Lillo.

124. A.G.S.-C.M.C. (1.ª época), leg. 5: Cuentas de Rodríguez de Lillo. A.G.S.-R(egistro) G(eneral) del S(ello), 28-III-1476. (Cfr. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ, *Documentos... Portugal...* I, nº 39).

125. D. ORTIZ DE ZÚÑIGA, *Anales...*, t. III, lib. XII, año 1479. A.G.S.-R.G.S. 20-VI-1480: Comisión al Dr. Lillo sobre una armada que se hace en Sanlúcar contra los portugueses.

ciativas reales hay que sumar las de algunos grandes nobles, caso del Duque de Medina Sidonia, que intentó ocupar Ceuta<sup>126</sup>.

Además, durante la guerra se concedió licencia general para armar contra *contrarios*, incluyendo en ella la liberación de quintos, excepto del oro y de los cautivos procedentes de La Mina<sup>127</sup>. En virtud de esta autorización, se produjeron diversos apresamientos de naos y carabelas portuguesas<sup>128</sup>. La licencia sirvió, por otra parte, para organizar expediciones hacia las zonas de soberanía portuguesa sin incorporarse a la flota real<sup>129</sup>. Este es el caso de la preparada en la villa de Palos, que regresó con esclavos azanegas, incluido su rey<sup>130</sup>. En realidad, se trataba del rey de Gambia, devuelto a su país por la flota de Charles de Valera<sup>131</sup>.

Mayor repercusión aún tuvieron las licencias para comerciar con las zonas de soberanía portuguesa, especialmente con Guinea<sup>132</sup>. En este tráfico participaron la corona castellana y sus súbditos, pero también extranjeros venidos al reclamo de la ruptura del monopolio portugués. Además del conocido viaje del flamenco Eustache de la Fosse, realizado en 1479 en un navío castellano<sup>133</sup>, el *Esmeraldo de Situ Orbis* menciona otro de 1475, emprendido por una embarcación flamenca con piloto castellano<sup>134</sup>. Todavía en 1480, los reyes hubieron de prohibir la contratación de pilotos andaluces por parte de los mercaderes ingleses que

126. A. DE PALENCIA, *Crónica de Enrique IV*, II, pp. 309-11 (Década III, Lib. XXVII, cap. V y VI).

127. M. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los viajes que hicieron por mar los españoles desde finales del siglo XV*, Madrid, 1954. I, Apéndice Almirantazgo nº 5 (7-V-1479).

128. Citamos, a modo de ejemplo, E. AZNAR VALLEJO, *Documentos canarios en el Registro General del Sello (1476-1517)*, La Laguna, 1981, nº 28: carabela portuguesa cargada de oro, malagueta, bacines y otras mercancías, que procedente de la Mina de Oro fue apresada en Lanzarote (10-VIII-1478).

129. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ, *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid, 1958-60, I, nº 65: Comisión sobre las carabelas tomadas por vecinos de Palos a portugueses que venían de Guinea, por haber ido «contra los defendimientos» (13-IX-1477).

130. A. DE PALENCIA, *Crónica de Enrique IV*, II, pp. 261-62 (Década III, Lib. XXIV, cap. IV).

131. Vid. nota nº 124 (a).

132. Los detalles pueden verse en E. AZNAR VALLEJO, «Navegación oceánica y expansión comercial», *La Península Ibérica en la Era de los Descubrimientos (1391-1492)*, Sevilla, 1997, 349-350.

133. Versión castellana en E. AZNAR y B. PICO, *Viaje de Eustache de la Fosse*, edición, traducción y estudio, Santa Cruz de Tenerife, 2000.

134. D. PACHECO PEREIRA, *Esmeraldo de Situ Orbis (Côte occidentale d'Afrique, du Sud Marocain au Gabon)*, Ed. R. Mauny, Bissau, 1956, Lib. II, cap. 3.



deseaban trasladarse a la Mina de Oro<sup>135</sup>. Algunos de estos contactos tuvieron continuidad, como se desprende de la reclamación de un armador sevillano contra connaturales por el robo de azúcar, calderas, esclavos y otros bienes en la isla de Santiago<sup>136</sup>.

La solución al conflicto forma parte del tratado de Alcaçovas-Toledo. En él se volvió a las antiguas zonas de soberanía al tiempo que se establecía una política de cooperación en diferentes ámbitos. En el reino de Fez, dicha política adoptó un cariz marcadamente comercial y pesquero. De acuerdo con esta orientación, ambos monarcas aseguraron a los mercaderes ocupados en estos tráficos e intentaron solucionar los ataques piráticos<sup>137</sup>. Además, el rey de Castilla autorizó *sacas* de cereal y armas para el sostenimiento de las plazas portuguesas<sup>138</sup>; al tiempo que sus súbditos auxiliaban a las guarniciones lusitanas<sup>139</sup>. Hacia Guinea, las posibilidades fueron menores y de otro signo. El límite del Cabo Bojador sólo pudo ser franqueado para realizar cabalgadas, que por otra parte quedaron restringidas al espacio comprendido entre dicho punto y Río de Oro<sup>140</sup>. El comercio quedó completamente vedado, aunque las dos coronas arbitraron mecanismos para comercializar ciertos artículos, caso de los acuerdos para producir en Castilla paños de colores o para comprar conchas «de Canarias»<sup>141</sup>. Además hay que contar con la realización de *rescates* y *saltos* de forma fraudulenta, tanto desde la Baja Andalucía como desde Canarias<sup>142</sup>. De esta prohibición hay que excluir las is-

135. A.G.S.-R.G.S., 3-XI-1480, fol. 81. Cfr. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ, *Documentos... Portugal...* II, nº 263.

136. P. RUFO YSERN, *Documentación andaluza en el Registro General del Sello (1463-1482)*, Huelva, 1996, nn. 513 y 613: Reclamación de Fernando González contra Juan Fernández de la Alcoba y otras personas (31-VII-1477 y 30-VIII-1477).

137. Los detalles pueden seguirse en E. AZNAR VALLEJO, «Curso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la Baja Edad Media», *En la España Medieval*, XX (1997) 409-411.

138. A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ, *Documentos... Portugal...* II, nº 408: exportación de armas a La Graciosa; II nn. 440, 441 y III nn. 487, 500: envío de cereal a Tánger, Arcila y Alcázar Seguer.

139. J. LÓPEZ DE TORO, *Cuarta década de Alonso de Palencia*, Madrid, 1974, pp. 184-85 (Lib. XXXV, Cap. IX): expedición del adelantado Pedro Enríquez para ayudar a Tanger (1479).

140. E. AZNAR y M.A. LADERO, «La Hacienda Real en Canarias: peculiaridades y rasgos comunes con el régimen general con Castilla a comienzos del siglo XVI», *IV Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 1982, vol. I, pp. 87 y 98.

141. E. AZNAR VALLEJO, *Navegación oceánica...*, pp. 349 y 368.

142. E. AZNAR y M.A. LADERO, *La Hacienda...*, pp. 86 y 98.

las de Santo Tomé y Príncipe, cuyo comercio con Canarias estaba exento de derechos<sup>143</sup>.

En el caso del archipiélago canario, los contactos eran tan intensos que desafiaron las dificultades de la guerra. Por esta razón, los reyes castellanos encargaron a Diego de Herrera, señor de Canarias, que hiciese pesquisa de quiénes eran los vecinos de dichas islas «que van a Portugal, comercian con portugueses y los acogen, dándoles armas y mantenimientos en contra de las disposiciones reales»<sup>144</sup>. No obstante lo cual, un año antes los propios monarcas habían concedido salvoconducto a Nuño Cayado, mercader portugués, que desde hacía más de quince años comercializaba en Castilla mercancías de Madeira y Canarias<sup>145</sup>. Concluidas las hostilidades, se restablecieron las relaciones habituales, que se vieron incrementadas por el acercamiento de portugueses en el archipiélago castellano. Ya en 1481, la cámara municipal de Funchal decidió la compra de ganado en Canarias para cubrir las cabras bravas que se habían soltado en las Islas Desiertas<sup>146</sup>. Y en 1494, el almojarife de Madeira pagó a Fernando Poo el bizcocho que entregó a Diego de Silva en Gran Canaria, lo que apunta a una especie de *factoría* en este Archipiélago<sup>147</sup>.

La importancia en esta época de los destinos ultramarinos queda de manifiesto en el reparto de los fletes contratados en los puertos andaluces. En el estudio de E. Otte sobre el puerto sevillano en el período 1474-1515, Canarias ocupa el primer lugar y el Atlántico Medio —sin contar la fachada sur peninsular— supone más del 30%<sup>148</sup>. Dentro de los itinerarios atlánticos, el peso del archipiélago canario resulta aplastante. En un muestreo propio en protocolos sevillanos, cuyo límite es 1503<sup>149</sup>, dichas islas suponen más del 40% en viajes exclusivos y más del 50% si se le añaden los viajes en conexión con otros archipiélagos. La importancia de los tráficos insulares queda reforzada al considerar que los archipiélagos portugueses constituían —contando los viajes en co-

143. J.M. DA SILVA MARQUES, *Descobrimientos...*, III, nº 284 (pp. 422 y ss.), 360 (pp. 585 y ss.) y 362 (pp. 589 y ss.).

144. E. AZNAR VALLEJO, *Documentos canarios en el Registro General del Sello (1476-1517)*, La Laguna, 1981, n. 24 (26-V-1478).

145. *Ídem*, n. 16 (30-XI-1477).

146. L. SIEMENS y L. BARRETO, *Los esclavos...*, p. 117.

147. V. RAU y J. DE MACEDO, *O azucar da Madeira nos fins de século XV*, Funchal, 1962, p. 91.

148. E. OTTE, *Sevilla y sus mercaderes*, Sevilla, 1996. Apéndice documental.

149. E. AZNAR VALLEJO, *La experiencia marítima...*, p. 132, nota nº 24.

nexión— un 20% del total y que el conjunto insular superaba el 60%. Los viajes al continente africano representan en este recuento un 17,5%, del que el 12,5 corresponde a la Berbería de Poniente y el resto a Guinea. Por último, los viajes dentro de la fachada sur peninsular significan un 20%, del que tres cuartas partes se vinculan a puertos andaluces y el resto al Algarbe portugués. El examen de los protocolos notariales de Canarias arroja conclusiones parecidas. En un muestreo de 62 fletes, correspondientes al periodo 1505-1526, 19 de ellos están referidos a Andalucía, 13 a Portugal, 16 a Berbería (aunque 9 de éstos corresponden a *armadas* y *cabalgadas*), 6 a tráficos interinsulares, 2 a Indias, 2 a Flandes, 2 a Galicia y 1 a «Castilla», que seguramente hay que agregar a la fachada sur-atlántica del reino<sup>150</sup>.

El aumento de presencia en el Atlántico Medio no se hizo a costa de menguar antiguos intercambios. Al contrario, la actividad ultramarina potenciaba las relaciones con otros ámbitos mercantiles. No en balde, muchos de los productos comercializados en esta zona tenían origen o destino en Levante o en el Atlántico Norte<sup>151</sup>. Esta idea queda reflejada en los fletes y seguros que establecen escalas en Andalucía de la conexión entre el ultramar atlántico y diversas regiones europeas<sup>152</sup>. Y en el envío a Andalucía de productos europeos especialmente destinados a los nuevos mercados atlánticos<sup>153</sup>. Además, no parece ser ajena al incremento de la presencia andaluza en diversos puertos del Continente. En Valencia, por ejemplo, el estudio de las licencias relativas a productos *vedados* muestra el aumento de la presencia castellana en dicho puer-

150. E. AZNAR VALLEJO, *La integración...*, p. 301, nota nº 88.

151. Buena muestra de ello es la licencia a Pedro de las Colonias, mercader genovés estante en Sevilla, «que suele comerciar con mercancías de Génova, Flandes y otros lugares, tanto cristianos como moros, para enviar y recibir productos de Safi». (Vid. P. RUFO YSERN, *Documentación andaluza...*, nº 1534 [13-IX-1478]). El comercio con los archipiélagos puede servir de ejemplo general. Sobre el mismo vid. E. AZNAR VALLEJO, *La integración...*, p. 431, nota nº 116; y E. AZNAR y M. BORRERO, «Las relaciones entre la Andalucía Bética y los archipiélagos portugueses del Atlántico», *II Jornadas Luso-Espanholas de Historia Medieval*, Oporto, 1987, II, 645-661.

152. Además de la información recogida en la nota anterior véase M.ª T. FERRER MALLOL, «El comercio catalán en Andalucía a fines del siglo XV», *La Península Ibérica en la Era de los Descubrimientos (1391-1492)*, Sevilla, 1997, I, 421-452.

153. A.G.S.-Cámara de Castilla (Pueblos), Cádiz, leg. 4, fol. 366: Cádiz solicita que no se le aplique la pragmática de paños porque «se descargan en ella muchos paños bajos, de Flandes y otras partes, sin venir tundidos ni mojados conforme a las pragmáticas de estos Reinos, y en la ciudad se vuelven a cargar por junto para Canaria y otras partes, donde se gastan los dichos paños bajos y no se cargan paños de mejor suerte» (1512).

to<sup>154</sup>. La misma pasa, en términos aproximados, de un 4% en 1404 y 1459 a un 18% en 1494. Dentro de ella destaca el creciente papel de los andaluces, ya que en la última de dichas fechas de los 77 navíos castellanos 57 procedían de la zona sur del reino y 38 de ellos eran andaluces. En el caso de Barcelona, los viajes con origen o destino en Andalucía suponen entre el 5% y el 10% durante el período 1498-1503<sup>155</sup>. Estos datos, que significan más de cuatro operaciones al año, contrastan claramente con las 16 embarcaciones registradas para todo el período 1439-1477<sup>156</sup>.

Los itinerarios castellanos en el Atlántico Medio no se limitaban al tráfico comercial, a pesar de su creciente auge. Actividades de tipo «tradicional», como la pesca o el corso, siguieron ocupando un amplio renglón en estas singladuras.

En el desarrollo pesquero de la zona podemos distinguir dos sectores, uno próximo y otro lejano<sup>157</sup>. El primero es fruto de la evolución de la pesca tradicional en ríos, canales y playas. El aumento de la demanda llevó a completar las artes habituales —anzuelos, jábegas y almadrabas<sup>158</sup>— con otras nuevas, como las nasas. La utilización de éstas entre Saltes y Barrameda se pone en relación con el influjo valenciano, a través de la reconquistada Málaga y el Puerto de Santa María. Además, el concurso de barcas y carabelas se hizo más necesario y se generalizaron nuevos sistemas de pesca, como el cerco. El incremento de actividad se advierte igualmente en el intento señorial de percibir derechos en el sector Palos-Sanlúcar, en contra de los privilegios de Fernando IV a los pescadores de Sevilla, y en la concesión regia de la haceduría de la sardina de dicha ciudad.

Su principal polo de actividad era la pesca de la sardina, que constituía un importante renglón en la renta del pescado salado de Sevilla. Se

154. J. GUIRAL, «Les relations du littoral valencien avec la Méditerranée et l'Atlantique au XV siècle», *Anuario de Estudios Medievales*, 14 (1984) 518-527.

155. A. DE CAPMANY Y DE MONPALAU, *Memorias...* II-2, pp. 942-952.

156. C. CARRERE, «Le droit d'ancrage et le mouvement du port de Barcelone au milieu du XV siècle», *Estudios de Historia Moderna*, III (1953) 79 y ss.

157. Los detalles de este epígrafe, salvo indicación expresa, pueden verse en E. AZNAR VALLEJO, «La experiencia marítima. Las rutas y los hombres del mar», *Andalucía 1492, razones de un protagonismo*, Sevilla, 1992, 133-138. Allí se encontrarán también abundantes referencias bibliográficas, comenzando por el pionero estudio de A. RUMEU DE ARMAS, «Las pesquerías españolas en la costa de África (siglos XV-XVI)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, 23 (Madrid-Las Palmas, 1977).

158. Sobre la evolución de las almadrabas véase M.A. LADERO QUESADA, «Las almadrabas de Andalucía (siglos XIII-XVI)», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, tomo CXC, cuaderno III (1993) 345-354.

desarrollaba en las aguas próximas al Algarbe portugués y al litoral onubense (Tavira, Huelva, Palos). Así lo ponen de manifiesto la información sobre la haceduría de la sardina antes mencionada, la disminución de la renta del pescado salado a causa de la guerra con Portugal y las sacas de dinero para procurarse pescado en el vecino país. Se trataba de una actividad antigua, ya que las actas capitulares de 1469, hablan de la importación de sardina desde las jábegas que se armaban en la Tuta y Montegordo<sup>159</sup>. Parte de las capturas eran realizadas por castellanos, como queda de manifiesto en el contrato establecido por un armador de Triana con tres marineros para pescar sardina desde agosto a Pascua Florida en Monte Gordo<sup>160</sup>. A este hecho debe referirse la denuncia presentada en 1459 por el lugarteniente de almirante en Sevilla contra Diego Vázquez, factor del infante D. Fernando, por cobrar derechos a los pescadores sevillanos que pescaban en mares portugueses<sup>161</sup>. Convocado ante el cabildo, negó tener licencia del monarca castellano, pero argumentó que realizaba esta función porque los pescadores habían llegado a un acuerdo con el Infante «e aún porque los dichos pescadores ruegan al dicho ynfante que les dexen vender el dicho pescado e después le pagarán, e que, por tanto viene él a lo recabdar». A pesar de ello, los regidores le ordenaron cesar en la recaudación de una dobla castellana por cada 600 peces.

Las pesquerías lejanas fueron desarrolladas por los mismos grupos, utilizando técnicas similares. El descenso por el litoral africano hacia caladeros cada vez más lejanos hubo de adecuarse al reparto político antes mencionado, por lo que cabe distinguir tres zonas. En la zona norte, los pescadores castellanos simultaneaban sus faenas con los portugueses, como hemos visto. Los principales caladeros de la zona eran los comprendidos entre Alcázar Seguer y Salé, especialmente el río de Marmora; y Azamor. Desde este punto llegaban los famosos sábalos, que representaban un importante renglón económico, como lo evidencian el constituir un epígrafe en los derechos de almirantazgo y el concitar el interés de mercaderes genoveses, como Doménigo Spíndola, quien en 1500 importó a Sevilla 6.000 de ellos.

En la zona central, la iniciativa correspondía a los castellanos, aunque curiosamente existieron importantes tensiones en ambos extremos

159. A. COLLANTES DE TERÁN, «Las relaciones entre Sevilla y Portugal en el siglo XV», *Actas das I Jornadas de Historia Medieval do Algarve e Andaluzia*, Loulé, 1987, p. 92.

160. Archivo de Protocolos de Sevilla, V, 8, fol. 6 (28-IV-1483). Apud. C. HERRERO GRILLE, *El abastecimiento de carne y pescado en Sevilla a fines del siglo XV*, Sevilla (Memoria de licenciatura inédita).

161. A. COLLANTES DE TERÁN, *Las relaciones...*, p. 98.

de la misma: Cabo de Aguer y Bojador. La situación fue especialmente grave en este último, tanto por la riqueza de la zona como porque los castellanos extendían su acción hacia otros caladeros próximos, como Angra de los Rubios y Angra de los Caballos. En 1491 se acordó que ninguno de los dos reinos pescaría en el caladero hasta que se resolviese el litigio, cosa que no se cumplió; y en 1494 se falló a favor de Castilla. Esto último se hizo a condición de que no pescase entre este punto y Río de Oro, primero temporalmente y luego de manera definitiva. Lo que tampoco se cumplió, como sabemos por la documentación notarial canaria del siglo XVI<sup>162</sup>. Los principales caladeros de la región eran, aparte de los citados, San Bartolomé y Mar Pequeña.

En este sector, el interés pesquero estuvo presente desde las primeras intervenciones castellanas en la zona, como queda patente en la donación al de la misma al duque de Medina Sidonia; en la nueva concesión a Gonzalo de Saavedra, comendador de Monte Alvar, y Diego de Herrera, señor de Canarias; y en la confirmación a este último. Sin embargo, serán los reyes tras su recuperación en 1477, quienes mayor beneficio obtengan de tales pesquerías. El medio para lograrlo fueron los arrendamientos. El del año 1489 se celebró sobre «las de Cabo Bojador y la de los cazones, que es en la Mar Pequeña» y estuvo a cargo de los alcaldes ordinarios de Palos, quienes pagaron por los asientos hechos a las carabelas 50.000 mrs., más una cantidad concedida por la reina a Juan Vanegas y Pedro Alonso Cansino, vecinos de dicha villa. Estos obtuvieron por 45.000 mrs. anuales, el arrendamiento en 1490 y 1491 sobre las pesquerías «de la costa de Canaria, del Cabo Bojador hasta Mar Pequeña y 20 leguas abajo, que es lo que se descubrió el año pasado de 1488, que hasta entonces no se pescaba por castellano alguno». En la comunicación de dicho arrendamiento a las villas pesqueras andaluzas se especifican esas «20 leguas abajo», ya que se habla del Cabo Bojador, Angra de los Caballos y seis leguas abajo; además se precisa «que es al través de la costa de Canaria hasta la postrimera isla de El Hierro». El arrendamiento reaparece en el período 1503-1507, aunque circunscrito al Angra de San Bartolomé y Cabo Bojador. El mismo fue realizado mediante poder del adelantado de Canaria a Andrés García Cansino, vecino de Palos.

Caso aparte es el de Santa Cruz de Mar Pequeña, tras la construcción de la torre real. Se trata aquí de un monopolio regio, aprovechando la riqueza pesquera de su río en el interior de la barra. Los derechos son,

162. E. AZNAR VALLEJO, *La integración...*, p. 569.

por tanto, mucho más altos. En 1498 el gobernador de Gran Canaria concedió licencia a dos navíos, pagando cada uno 11.250 maravedís. El enclave contaba con otro ingreso pesquero, pues funcionaba en él un *chinchorro* confeccionado en Gran Canaria, servido por un *arráez* y tres oficiales<sup>163</sup>. Estaba confeccionado con hilo galludero, alquitranado y empalomado con esparto; y contaba con trallas para calarlo y guarnecerlo. Se utilizaba también en Gran Canaria y consta su presencia en las primeras expediciones a Indias. Su precio, superior a 6.000 mrs., da idea —junto al número de servidores— de su capacidad. Estos aprovechamientos reservados no son los primeros de la Mar Pequeña, pues, al menos desde 1472, existe documentación en los protocolos sevillanos relativa a *préstamos a riesgo* para los mismos.

Las pesquerías de la zona consistían en cazones, lisas, pescadas, pargos y pescado de cuero, y se desarrollaban desde principios de marzo hasta final de septiembre. La lejanía y duración de las campañas son prueba de su interés económico y de su peso en el consumo local. A tenor de los arrendamientos, el papel preponderante correspondía a los pescadores de Palos, pero también participaban otros de Moguer, Huelva, Gibraleón, Cartaya, Lepe, Ayamonte, Sanlúcar, Puerto de Santa María y Sevilla. A ellos se unirán los pescadores de Canarias y de otras regiones de Castilla<sup>164</sup>.

Más al sur se abrían las pesquerías de Guinea. Durante la guerra con Portugal fueron autorizadas<sup>165</sup>, por lo que no puede extrañar la referencia de Eustache de la Fosse a dos carabelas de castellanas pescando en el Río de Oro. Concluida la contienda, dichas actividades fueron prohibidas. Seguramente se trataba de caladeros bastante al sur, ya que, como hemos dicho, la corona castellana no admitió las reclamaciones sobre las zonas próximas al Bojador hasta mucho después. Lo mismo cabe interpretar de la existencia de una pesquería «de los cazones de Guinea»,

163. E. AZNAR, M.<sup>a</sup> GONZÁLEZ y A. LARRAZ, «Las cuentas de armada, fuente para el estudio de la vida cotidiana. Gran Canaria en 1496», *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 2000, pp. 2244-2259.

164. Citamos, a modo de ejemplo, P. RUFO YSERN, *Documentación andaluza...*, n. 882 y 1130: Receptoría, a petición de Juan de Meso, vecino de Bermeo, en el pleito que le enfrenta con Antón Martínez Neto y Francisco Fernández Esquerdo, vecinos de Palos, que le robaron su carabela cuando se encontraba en la pesquería de «las pescadas de Berbería» (20-IX-1477 y 28-I-1478).

165. Sirva de ejemplo, A. DE LA TORRE y L. SUÁREZ, *Documentos... Portugal...* I, n.º 49: Licencia, por juro de heredad, al mayordomo Andrés Cabrera para armar 4 fustas o carabelas e ir desde Palos, Moguer y Huelva a las pesquerías de las islas de Guinea (6-II-1477).

una de cuyas escalas de aprovisionamiento era la Gomera. Tras los tratados de Tordesillas y Sintra estos caladeros debieron tener menor importancia, aunque las ordenanzas de Palos de 1521 los recogen taxativamente<sup>166</sup>.

De ambos sectores llegaba abundante pescado a los mercados andaluces. Los derechos de almirantazgo recogen la importación de sardinas, corvinas, ostras, atunes, almejas y anchoas<sup>167</sup>. En los tres primeros casos se establece distinción pecuniaria entre los barcos «de la tierra» o «arzo-bispado» y los restantes. Las ordenanzas de Sevilla, por su parte, regulan la venta de las siguientes especies marinas: sollos, atunes, jibias, pámpanos, corvinas y delfines<sup>168</sup>. Sus homónimas de Palos mencionan pescadas, cazones, sardinas y marisco; y las de Lepe sardinas, pescadas, cazones y bastinas<sup>169</sup>. En Sanlúcar de Barrameda se comercializaban acedías, pámpanos, palometas, corvinas, cazones, rayas y langostinos<sup>170</sup>.

El pescado atlántico era intercambiado por pan del interior, actuando Sevilla como centro redistribuidor. Por esta razón, las ordenanzas de la Alhóndiga exigían la entrada de pan a los recueros que querían sacar pescado. A pesar de ello, parte de lo obtenido se destinaba a la exportación<sup>171</sup>. En estas salidas jugaba un importante papel el aprovisionamiento de flotas. La organizada en 1475 para la guarda del Estrecho recibió pescadas<sup>172</sup>; la despachada un año después para Guinea llevó sardinas arenadas<sup>173</sup>; la preparada en 1496 para la construcción de Santa Cruz de la Mar Pequeña cargó en Lanzarote pescadas y pargos, obtenidos de una

166. A. GONZÁLEZ GÓMEZ, «Ordenanzas municipales de Palos de la Frontera (1484-1521)», *Historia, Instituciones, Documentos*, 3 (1976) 247-280. III: Ordenanzas de 1519-21 («usos y costumbres»).

167. Un análisis de los aranceles de 1506 y 1512 puede verse en E. AZNAR VALLEJO, «Navegación atlántica y orígenes del estado moderno. El papel del almirantazgo», *Coloquio Internacional Historia de la Navegación (Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico)*, Granada (en prensa).

168. *Ordenanzas de Sevilla*. Sevilla, 1632 (Ed. facsímil, Sevilla, 1975). Título de «los pescados y pescaderas».

169. A. GONZÁLEZ GÓMEZ, *Ordenanzas... Palos de la Frontera...* III: ordenanzas de 1519-21. Y *Ordenanzas municipales de Lepe*, Huelva, 1982, título XVI.

170. A. MORENO OLLERO, *Sanlúcar de Barrameda a fines de la Edad Media*, Cádiz, 1983, p. 150.

171. E. OTTE, «El comercio exterior andaluz a fines de la Edad Media», *II Coloquio de Historia medieval andaluza*, Sevilla, 1982, p. 223.

172. A.G.S.-Contaduría Mayor de Cuentas (1.<sup>a</sup> época), leg. 5: Cuentas de Rodríguez de Lillo.

173. *Ibidem*.



carabela de Rota<sup>174</sup>; entre los pertrechos de las primeras armadas a Indias figuran cazones y *pescado de cuero*<sup>175</sup>, etc.

El corso y la piratería no eran actividades privativas de regiones oficialmente enemigas, ya que afectaban a las relaciones entre los más diversos países, e, incluso, entre regiones de un mismo país. Ahora bien, en las regiones fronterizas —como las que estamos tratando— adquirían tal volumen y continuidad que constituían, casi, un modo de vida. Aunque entre dichas actividades existían diferencias de tipo legal, en la práctica solían confundirse. La primera iba dirigida bien contra súbditos de otros países europeos, con quienes existían hostilidades generalizadas o de quienes se exigía una compensación económica concreta; o bien contra *infielos*, con quienes existía un régimen de hostilidad permanente, salvo que mediaran paces expresamente concertadas. Estas acciones estaban reguladas por la Corona, que daba autorización para ellas y se lucraba con una parte del botín. Dicha autorización se guardaba sobre todo en el primer supuesto, ya que en el segundo se entendía como *perenne*. Las acciones piráticas, por su parte, nacían de la contravención de las normas nacionales e internacionales sobre tráficos marítimos, por lo que no obedecen a ninguna regla. En ocasiones, los asaltos piráticos eran producto de la marcha de los viajes de comercio o de pesca, por lo que eran *ventura* más del mar. Así queda recogido en los recordatorios para que tanto los navíos «de armada como mercantes» pagasen las rentas sobre las *presas*<sup>176</sup>.

En la zona que nos ocupa estas actividades siguieron teniendo un amplio desarrollo, debido al entrecruzamiento de numerosas rutas comerciales en sus costas y a la peculiar personalidad jurídica del comercio norteafricano. La inestable situación del comercio con Berbería se traducía en una larga serie de seguros, que muestran la falta de confianza en el ordenamiento general. Tales seguros podían ser generales, bien a favor de los naturales del Reino, bien a favor de los portugueses que comerciaban con Berbería o bien a favor de moros bajo obediencia lusitana. Ello

174. A.G.S.-Contaduría Mayor de Cuentas (1.ª época), leg. 45/16.

175. Archivo General de Indias-Contratación (Libros de Armadas), leg. 3249, fols. 7-46, Asientos para Indias (1495): 15.000 mrs en cazones y pescado de cuero que viene en una carabela de Mar Pequeña.

176. Los detalles sobre este apartado pueden verse, salvo indicación expresa, en E. AZNAR VALLEJO, «Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la Baja Edad Media», *En la España Medieval*, XX (1997) 407-419. En dicho artículo se encontrarán abundantes referencias bibliográficas, con especial referencia al *Memorial de la guerra del moro*, en M. JIMÉNEZ DE LA ESPADA, *La guerra del moro a fines del siglo XV*, Ceuta, 1940).

no era impedimento para que existieran otros individuales a favor de miembros de los citados grupos o de otros, como los genoveses. La casuística de los mismos era muy variada: castellanos que deseaban traer sus bienes desde *allende*, salvoconducto a portugueses que debían atravesar las aguas castellananas para dirigirse a tierra de moros, etc. En algunos de dichos seguros se añadía la coletilla «con tal que no sean mercancías vedadas», lo que no dejaba de ser un mero formulismo. Ello se debía a una razón estructural: el comercio de Berbería descansaba precisamente sobre tales productos (cereales, armas, caballos, moneda y metales).

Dentro de los ataques de corso-piratería, un primer grupo iba dirigido contra el comercio entre Portugal y sus plazas norteafricanas. La corona castellana justificó alguno de ellos, en los que sus súbditos alegaban que los lusitanos transportaban mercancías vedadas o actuaban como corsarios. Y condenó otros, especialmente los perpetrados contra el monarca portugués, aunque la argumentación era siempre la misma. Así, en uno de ellos se adujo que vecinos de Palos hundieron una carabela del rey lusitano «porque llevaba bastimentos a los moros de allende». En ocasiones los afectados no eran portugueses sino otros castellanos, que transportaban mercancías entre Portugal y Berbería «en paz con los cristianos». Mención aparte merecen los judíos portugueses que se trasladaban allende. Los ataques que conocemos corresponden a 1489, 1493 y 1494, por lo que son anteriores a su definitiva expulsión de Portugal, a pesar de lo cual constan como abandonos de dicho reino.

Los castellanos, como hemos dicho, también se veían afectados por el corso y la piratería en estas rutas. En ocasiones eran víctimas de portugueses, que aguardaban su paso a la ida o vuelta de Berbería. Más a menudo, los responsables de los ataques eran connaturales. Las acciones de éstos afectaban tanto a barcos que realizaban *cabalgadas* como a los que se dedicaban a la pesca o al comercio.

El tercer frente de acción de las *presas* marítimas era el de los ataques contra musulmanes. La documentación real recoge menos reclamaciones que en los casos anteriores, aunque sin desaparecer. En algunas ocasiones se hicieron por medio del rey de Portugal, que reclamó el carácter de «moros de paz» para algunos de los capturados. En otra ocasión, fue el propio «capitán de cabo de Aguer» quien reclamó por la presa de una zambra por vecinos de Cádiz. El primer hecho que debemos destacar de las reclamaciones es su elevado número, que no mengua en épocas de paz generalizada o de reforzamiento de la autoridad monárquica. En el Registro General del Sello existe una cincuentena de reclamaciones por actividades de este tipo en el Atlántico Medio entre 1477 y 1499. De ella, la mitad corresponde a navegaciones que tienen su origen

o destino en la Berbería de Poniente, repartiéndose el resto en tráficos desde o hacia Guinea, Archipiélagos Atlánticos, Atlántico Norte y Mediterráneo Occidental. Los lugares de comisión de estos ataques eran, fundamentalmente, los próximos a las costas andaluzas, berberiscas y portuguesas. En un solo caso se cita a Azores, faltando los otros archipiélagos y la costa africana al sur del Cabo de Aguer.

Las presas marítimas contra musulmanes las conocemos en detalle gracias a las cuentas de Cádiz, que recogen el resultado de dicha actividad durante 1485. Entre febrero y diciembre de dicho año se hicieron siete presas en el Estrecho, que reportaron unos 200 cautivos, cuatro embarcaciones y mercancías diversas.

Las *cabalgadas* constituían una prolongación en tierra de las presas marítimas. En nuestro ámbito las zonas de cabalgadas comprendían las islas del archipiélago canario aún por conquistar y la costa africana<sup>177</sup>. En la primera de ellas quedaban excluidos los *bandos de paces*, aunque la práctica lo desmintiera a menudo; mientras que en la segunda, la regulación obedecía a los convenios entre las coronas de Castilla y Portugal.

El memorial «Sobre la guerra del moro», redactado hacia 1505 y destinado al Cardenal Cisneros, da noticia de los aspectos prácticos de estas expediciones en Andalucía. Aunque el informe estaba pensado para la organización de una flota de cierta envergadura, su modelo, desde los barcos a emplear hasta los bastimentos, puertos y otros detalles, es el de las cabalgadas. El primer aspecto que conviene retener de información es la clara distinción, a la hora de las cabalgadas, entre la Berbería de Levante (desde Bugía hasta la Punta de Tetuán) y la Berbería de Poniente (desde Larache hasta la Mar Pequeña). Para cada zona existían *adalides*, que en el caso que nos ocupa eran vecinos de Jerez de la Frontera y Puerto de Santa María. El lugar idóneo para organizar la expedición era el Puerto de Santa María, que reunía facilidades para embarcar tropas y buena conexión con Jerez para recibir provisiones. Luego había que contar con Gibraltar, como lugar de reabastecimiento. Las localidades más propicias para el ataque parecían ser Tite, Casa del Caballero, Azamor y Safi.

#### 4. Conclusión

Lo dicho hasta aquí muestra el decisivo papel de los itinerarios marítimos en la vertebración de la fachada meridional del espacio hispánico.

177. Vid. E. AZNAR VALLEJO, *La integración...* pp. 150-153.

En el eje este-oeste los caminos del mar servían para relacionar las tierras peninsulares, tanto portuguesas como castellanas, al tiempo que constituían una porción de la conexión entre la Europa del Norte y la del Mediterráneo. En el eje norte-sur su misión era conectar los litorales luso y castellano con el nuevo ultramar, primero con el más próximo y conocido (el Algarbe norteafricano) y luego con el de la Mar Océano, en fase de descubrimiento. Conviene recordar que el desarrollo de tales ejes, a pesar de sus diferencias en cuanto a origen y ritmo de crecimiento, no se oponían entre sí, sino que se reforzaban mutuamente.

De lo anterior se desprende también la importancia de las actividades marineras en la configuración de las regiones del mediodía hispano. Este hecho afectaba tanto al poblamiento como a las iniciativas económicas o la organización administrativa. Además, tales actividades tenían un carácter peculiar fruto del carácter fronterizo y pionero de dichas regiones. Prueba de ello son el peso del corso-piratería, el desarrollo de las cabalgadas y otras actividades bélicas, la importancia del contrabando y el carácter singular de su comercio, marcado por las diferencias de naturaleza y de términos de cambio que separaban a los productos del norte y del sur.

El resultado de estos procesos fue la creación de unas comunidades muy dinámicas, que atraían productos, hombres y capitales de otras comarcas europeas, aunque concediendo un papel cada vez más activo a sus naturales. La ordenación de los mencionados aprovechamientos marítimos, especialmente en las regiones *nuevas*, propició la pugna política entre los diversos reinos, primero entre los mediterráneos y los atlánticos, y luego entre estos últimos. La violencia a ella asociada no interrumpía, sin embargo, las relaciones de cooperación. Tampoco se puede hablar de una identificación plena entre soberanía y explotación de los itinerarios marítimos, si exceptuamos algunos casos, como el de Guinea. Por último, la íntima conexión entre navegaciones atlánticas y mediterráneas, permite mantener la idea de un «Mediterráneo Atlántico», al que es preciso unir un emergente «Atlántico Mediterráneo».