

Cabalgadas en el mar de Alborán en tiempos de los Reyes Católicos

María Teresa LÓPEZ BELTRÁN

BIBLID [0544-408X]. (2001) 50; 169-186

Resumen: En este artículo analizamos las actividades depredatorias de los cristianos en el mar de Alborán en tiempos de los Reyes Católicos a través de las “cabalgadas” que se organizaban para entrar en territorio musulmán a la captura de esclavos.

Abstract: Analyses the predatory maritime activities of Christians in the Alboran Sea during the times of the Catholic Monarchs of Spain, specially through the expeditions (cabalgadas) organized to enter into Muslim territories to capture slaves.

Palabras clave: Reino de Granada. Medieval. Piratería. Esclavos musulmanes.

Key words: Kingdom of Granada. Mediaeval. Piracy. Muslim slaves.

Como ha puesto de manifiesto Miguel Ángel Ladero, en el reino de Granada preocupaba mucho más la defensa de su propia costa que no la preparación de *cabalgadas* semejantes a las que organizaban los marinos de la Baja Andalucía¹. Y aunque tal afirmación sea cierta, no dejan de ser significativas las noticias conservadas en el Archivo Histórico Provincial sobre las depredaciones y sus efectos desde uno y otro lado del mar de Alborán, y los sucesos cotidianos sobre capturas de vecinos alimentaban el miedo que se sentía, sobre todo entre los pobladores de la costa, a caer cautivos por el asalto de los *moros de allende*.

La documentación manejada no siempre denota en qué circunstancias se había producido la *presa*, si bien en muchos casos se trataba de *gente de la mar*, de vecinos que vivían de la pesca y que habían sido sorprendidos mientras faenaban en el mar. En mayo de 1508, por ejemplo, Antón de Roca, vecino de Salobreña, había sido capturado mientras pescaba en aguas de la zona y llevado a Vélez de la Gomera; la misma suerte corrió un año después el armador malagueño Alonso Martín, que había

1. Cf. M. A. Ladero Quesada. “Castilla, Gibraltar y Berbería (1252-1516)”. *Los mudéjares de Castilla y otros estudios de historia medieval andaluza*. Granada, 1989, p. 207.

salido de Málaga con su barco rumbo a Orán para pescar, pero fue capturado por unos moros². Y, en fin, de muy mala suerte cabe calificar lo sucedido durante la Semana Santa de 1516 a varios *hombres de la mar*, todos ellos vecinos de Málaga, quienes el martes de aquella semana, muy de mañana, habían robado de la ribera de la ciudad un barco de corredores de cinco bancos propiedad de Antón Martín, vecino de Málaga, con el propósito de pescar

“en las mares del término desta çibdad y el miércoles siguiente de la dicha semana santa los moros de allende hiçieron presa en el dicho barco y gente que en él iba, cautivando y llevándose a las tales personas, pero se dejaron el barco y lo rescataron después en el término de Véles Málaga y por orden del teniente de corregidor de Véles Málaga el barco fue varado y está allí detenido...”³.

En este caso, el barco había quedado *desamparado* y pudo recuperarlo su dueño; pero en otras ocasiones los asaltantes se quedaban con la totalidad de la *presa*, como sucedió a Martín de Pareja, vecindado en Orán, al que en diciembre de 1511 le fue robado un barco de pesquería “en la estanza de costa questá en la costa de la mar entre el Buñol y Castil de Ferro que era una zabra morisca”⁴.

También el comercio marítimo podía resentirse por los efectos de la piratería, no sólo musulmana, lo que justifica que más de un mercader recurriera al seguro marítimo para prevenir posibles pérdidas⁵, y que en más de un contrato de fletamento se incorporasen frases como “guardándome Dios de los moros henemigos de nuestra sancta fe católica e de françeses e ladrones cosarios”⁶.

El mar era, ciertamente, un espacio lleno de riesgos, pero al mismo tiempo, y si no surgían percances, era una empresa marítima rentable, más aún cuando la proximidad del enemigo permitía, a veces, ganancias inesperadas, por lo que no era inusual que en los contratos de fletamento se denotara el reparto de la posible *presa* en cláusulas tales como “cualquier trona o aventura que hubiese que Dios diere en el dicho viaje, que lo partan entre el maestre y el mercader segun uso de Espanna”, o ya “si en el viaje Dios diere alguna presa o ganancia que los mercaderes tengan su parte segun uso y costunbre”⁷.

2. *A(rchivo) H(istórico) P(rovincial) M(álaga)*, leg. 16, 23-V-1508; leg. 11, 24-VII-1509.

3. *A.H.P.M.*, leg. 28, 25-III-1516.

4. *A.H.P.M.*, leg. 13, 2-XII-1511.

5. Cf. M^a T. López Beltrán. “Financiación de los viajes y cobertura de los riesgos en el tráfico mercantil malagueño en época de los Reyes Católicos. II: seguros marítimos”. *Baética*, 21 (1999), 281-300.

6. *A.H.P.M.*, leg. 15, 31-I-1505.

7. *A.H.P.M.*, leg 3, 4-II-1503; leg. 8, 23-I-1504.

Pero, de derecho, no todas las *presas* capturadas en el mar gozaban de la consideración de legítimas, lo que justifica, por ejemplo, que en las cartas de compraventa de esclavos conseguidos de una *presa* se denotara que eran “habidos de buena guerra y no de paz”. Ello lo tenía muy claro el jurado malagueño Tomás de Plasencia, dueño de la nao “San Pedro”, con un porte de 180 toneladas aproximadamente, cuya mitad vendió a los hermanos *nizardos* Juan Martínez y Bartolomé Martínez, maestros de Villafranca de Niza, por 350 ducados y con una serie de condiciones, entre las que se contempla una referida indirectamente a las *presas*, expresiva y poco habitual en los convenios que conocemos sobre regulación de las ganancias derivadas de la explotación de navíos cuya propiedad se compartía. Se trata de una cláusula por la que se establecía que los maestros disfrutarían de entera libertad para fletar la nao a cualesquier personas y para los lugares que estimasen oportuno, siempre que “no la fleten ni den a ropa de contrabando ni para corsear ni haçer danno con ella eçcepto a enemigos y personas”⁸.

Sin duda alguna, en la ambigua divisoria amigo/enemigo el componente político, mucho más que el ideológico, definía esa oposición y de hecho, cuando en determinadas coyunturas políticas se producía una ruptura de las relaciones diplomáticas entre distintos estados, o bien no se respetaban las reglas establecidas, las *represalias* y los actos de pillaje entre cristianos quedaban legitimados⁹. Así, por ejemplo, en el verano de 1512, Diego de Madrid, Andrés de Pareja, Ruy García Luzero y Cristóbal Garrote, todos ellos consortes y vecinos de Málaga, habían iniciado un proceso criminal contra Alonso de Villegas, mercader vecino de Granada, “sobre razón de la presa que hiçieron andando por la mar en ropa de françeses”¹⁰.

No obstante, en la época que tratamos y en el espacio geográfico en que nos hemos centrado, las dos orillas del mar de Alborán, los enemigos por excelencia de la Corona castellana eran los musulmanes de la otra orilla, cuya proximidad entorpecía el proceso de repoblación del recién incorporado reino de Granada, pese a los esfuerzos invertidos por la Corona en la defensa de sus costas¹¹. Los *moros de allende* eran

8. Cf. M^a T. López Beltrán. “Las inversiones navieras en el reino de Granada en época de los Reyes Católicos”. *Chronica Nova*, (en prensa).

9. Cf. M^a T. López Beltrán. *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*. Málaga, 1986.

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

11. Cf. M. A. Ladero Quesada. *La defensa de Granada a raíz de su conquista*. La Laguna, 1973; J. E. López de Coca Castañer. “Financiación mudéjar del sistema de vigilancia costera en el reino de Granada (1492-1501)”. *Historia. Instituciones. Documentos*, 3 (1976), 397-415; J. M^a Ruiz Povedano. “El dispositivo militar de la ciudad de Málaga en la época de los Reyes Católicos”. *Jábega*, 23 (1978), 24-37, y “Problemas en torno a la reestructuración del aparato militar defensivo en el occidente granadino a fines del siglo XV”. *Baética*, 2 (I), (1979), 225-249; A. M^a Vera Delgado. *La última frontera costera en el obispato*

considerados enemigos políticos de Castilla, entre otras razones por sus continuas venidas a la costa para hacerse con cautivos cristianos y para transportar clandestinamente a mudéjares granadinos, moriscos después, a la otra orilla del Mediterráneo. Pero también eran enemigos ideológicos de la Cristiandad, eran infieles, “enemigos de nuestra sancta fe católica”, y en consecuencia, era legítimo “ir a las partes de allende y entrar en tierras de moros” para hacerse con buenas *presas* que reportaran beneficios.

Y si en los ataques de piratería que se producían entre cristianos interesaba apoderarse, sobre todo, del navío y de las mercancías que se transportaban¹², cuando se trataba de armar un navío con destino a Berbería, el botín predilecto eran las personas, que tras el regreso de la expedición a puerto se vendían como esclavos *de buena guerra* y en muchos casos eran adquiridos por particulares para canjearlos por familiares cautivos¹³.

1. ARMAR NAVÍOS PARA IR A LAS PARTES DE ALLENDE

Una parte importante de los repobladores que se establecieron en Málaga antes de que Castilla concluyese la incorporación definitiva del reino de Granada eran *hombres de la mar*, que procedían en su gran mayoría de los diversos puertos de la Baja Andalucía, sin que faltasen entre aquellos repobladores los portugueses y algún que otro marino oriundo del Cantábrico y de la confederación aragonesa¹⁴. Eran, en más de un caso, *mareantes* que habían participado en las numerosas *cabalgadas* que se organizaban desde los puertos de la Baja Andalucía para hacerse con botín y con experiencia en los ataques a Berbería¹⁵. Más de uno llegó con su propio navío, y algún que otro armador perdió la vida en aguas de Málaga por pretender hacerse con una *presa*, como ocurrió al marinero Fernán García Blanco, que había muerto “en la mar junto con Málaga por quitar la presa a los moros con su albatocha”, si bien su viuda y los cinco hijos habidos lograron establecerse en la ciudad con dos barcos y dos jábegas¹⁶.

do de Málaga en tiempos de los Reyes Católicos. Málaga, 1986.

12. *A.H.P.M.*, leg. 1, tomo II, 1-VII-1497: el maestre vasco Juan de Ollaogui, vecino de Deva, apodera a Diego de Carmona, vecino de Almería y a Ochoa de Alday, vecino de Bilbao, para que en su nombre reclamen una nao de 70 toneles llamada “Sebastián”, que le fue robada con todos los aparejos, jarcias y bienes que en la misma se transportaban por Miguel Pasajero y sus compañeros en la isla de Sancti Petri.

13. Cf. J. E. López de Coca Castañer. “Esclavos, alfaqueques y mercaderes en la frontera del mar de Alborán (1490-1516)”. *Hispania*, XXXVIII (1978), 275-300.

14. Cf. F. Bejarano Robles. *Los Repartimientos de Málaga*. 3 vols., Málaga, 1985-1990-1998.

15. Cf. M. Jiménez de la Espada. *La guerra del moro a fines del siglo XV*. Ceuta, 1940.

16. Cf. F. Bejarano Robles. *Op. cit.*, vol. I, p. 175.

Las *cabalgadas* eran actividades arriesgadas y lucrativas, en las que no sólo bastaba contar con experiencia para organizar una expedición¹⁷. Se precisaba, ante todo, disponer de barcos adecuados para adentrarse en territorio enemigo, y aunque en la época que tratamos los navíos se destinaban a todo tipo de actividades marítimas, las fustas eran particularmente las embarcaciones idóneas para entrar en territorio enemigo y para la práctica del corso y la piratería¹⁸. Se necesitaba, asimismo, disponer de dinero para equipar adecuadamente el navío, y era frecuente que dos o más particulares participaran con el maestre en el armazón del navío, no ya sólo porque el maestre no dispusiera de los recursos económicos necesarios, sino también para compartir el riesgo. Los particulares invertían determinadas sumas de dinero, que posteriormente se recuperaban si la *cabalgada* había sido provechosa, cada uno “la parte que le cabe según la mete en la dicha armazón y es uso y costumbre”. Tal fue el caso de Francisco Cantero, vecino de Jerez y dueño de la fusta “que irá a las partes de allende”, que en octubre de 1496 recibió de Pedro García y Juan de Medina, vecinos de Málaga, 2.000 maravedís para el *armazón* de la fusta

“obligándose a dar cuenta y razón de lo que más se tomare en la dicha fusta (...) y si alguna presa no va en la dicha armada con la dicha fusta, se partirá el dicho sueldo según lo que cada uno pusiere y oviere puesto en la dicha armazón; y la cuarta parte de todo lo que Dios diere sea para la armazón”¹⁹.

También se concertaron para armar un navío el armador Ruy García, Juan de Villa y Alonso Fernández de Molina, todos ellos vecinos de Málaga. El primero daba su bergantín a Juan de Villa “para que vaya a entrar en tierra de moros”, y Alonso Fernández de Molina, por su parte, entregaba un esclavo suyo llamado Pedro de Molina y la mitad de los bastimentos que se necesitaran para la susodicha entrada, recibiendo de cualquier ganancia que hubiese su parte proporcional, además de la décima parte de toda la *presa* que se tomara en el mar o en tierra por razón del esclavo que

17. En efecto, toda persona que participaba en una *cabalgada* tenía presente el riesgo que tal empresa podía conllevar (muerte, cautiverio...), por lo que no era infrecuente que antes de la partida quisiera hacer testamento. Sirva como ejemplo el caso de Fernando Mallero, de profesión armero, que en abril de 1514 decide testar porque marchaba “en la armada que se hace de las fustas de la ciudad de Málaga, en la fusta de Martín de Vergara, y podría ser que en el dicho viage mi vida oviere fin”. *A.H.P.M.*, leg. 59, fol. 363, 19-IV-1514.

18. La fusta era una embarcación alargada y ligera, con dos o tres remos por banco y con uno o dos palos, y cuya capacidad se medía por bancos. Su rentabilidad justifica las inversiones de particulares de todos los sectores sociales en compras de fustas. Cf. M^a T. López Beltrán. *Las inversiones navieras en el reino de Granada...*

19. *A.H.P.M.*, leg. 1, tomo I, 12-X-1496.

les entregaba²⁰. En esta ocasión, el bergantín de Ruy García formaba parte de una armada de fustas que los vecinos de Málaga estaban organizando y en la que participaba también la fusta de Martín de Vergara, que recibió del armero malagueño Fernando Mallero 13.000 maravedís para el *armazón* y un esclavo de su propiedad llamado Almanzor para que fuera de remero en la fusta²¹

Dos años después, en el verano de 1516, el susodicho armero volvía a invertir en el lucrativo negocio de las *cabalgadas*, entregando a Alonso Redondo, vecino de Málaga y señor del bergantín “San Julián”, “que va a ir y pasar a las partes de Berbería contra los moros enemigos de nuestra sancta fe católica”, para ayudar al *armazón* del dicho bergantín, 9 ducados en pan, vino y otras vituallas, además de seis picas, dos celadas y dos partesanas, comprometiéndose el armador a dividir a partes iguales las ganancias y “a entrar y penetrar en tierra de moros”²².

Pero equipar un navío llevaba su tiempo. El comendador Pedro de Vera, vecino de Jerez, consideró que dos meses largos bastaban para armar su galeota “Santa Clara”, varada en la playa de Málaga. Para ello se había concertado con Gómez de Molina y Andrés de Pareja, vecinos de Málaga, y se comprometía a entregarles

“çiento y veynte quintales de biscocho y todo el vino y vinagre y açeite y otros bastimentos que fueren menester para la dicha armazón (...) e a dar el socorro que fuese menester para la gente del dicho navío y también dos quintales de sebo o más si fuere menester para despalar el dicho navío en esta ribera de Málaga así como la polvora que fuere menester (...) e también él a su costa hará adobar las botas y barriles de la galeota, todo lo qual cumplirá desde hoy fasta finales del mes de março próximo”²³.

En estos contratos cerrados ante notario quedaban estipuladas las obligaciones y derechos de las partes implicadas, pero, en ocasiones, se producían conflictos por incumplimiento de lo acordado. Así ocurrió, por ejemplo, a Marcos de Segura, vecino de Lepe, que hubo de apoderar a Fernando de Gibraltar, vecino de Moguer, para que en su nombre reclamara de cierto capitán de una fusta cuyo propietario era Juan Castillo “la parte que le cupiere por razón de mil maravedís que en ella armó”²⁴. O a Cristóbal Sánchez Colchero, vecino de Sevilla y maestre de la nao “La Magdale-

20. *A.H.P.M.*, leg. 75, 2-VIII-1514. Ruy García y Juan de Villa se comprometían, además, y en el supuesto de que no le ocurriera nada al bergantín, a devolver el esclavo a su dueño o a pagarle 60 ducados, porque se trataba de un esclavo rescatado.

21. *A.H.P.M.*, leg. 59, fol. 363, 19-IV-1514.

22. *A.H.P.M.*, leg. 27, 2-VIII-1516.

23. *A.H.P.M.*, leg. 75, 17-I-1515.

24. *A.H.P.M.*, leg. 1, tomo I, 24-X-1496.

na”, que había demandado al malagueño Bermúdez a causa de “un esclavo y una esclava de los de Tripol que el maestre le pide”²⁵.

No cabe duda que situaciones como las descritas generaban un clima de desconfianza entre aquellos particulares que invertían una parte de su capital en las *cabalgadas*, y que procuraban no correr más riesgos de los necesarios. Así debió pensar Andrés de Estigarrivia, morador en Málaga y hermano del mercader vasco afincado en la ciudad, Blasio de Motrico, el cual compartía la propiedad de una fusta con el mercader Gregorio de Arbora y con Ochoa de Alday, criado de Juan de Lezcano, siendo la mitad suya y la otra mitad de los susodichos. En el verano de 1497, armada la fusta para partir a *allende*, Estigarrivia, que no tenía depositada su confianza en el capitán Lorenzo Portugués, nombró patrón de la fusta al vasco Sancho de Unda “para cobrar la parte de los dineros que diere de provecho la mitad de la dicha fusta y a él perteneciente, y acabada la partida que pueda apremiar al dicho Lorenzo a que traiga a esta çibdad de Málaga la dicha fusta con la presa, y si el dicho Lorenzo no obedecière, que le demande en su nonbre”²⁶.

El proceder de aquel vasco no era en modo alguno desacertado porque la sed de *presas* de algunos *mareantes* llegaba, a veces, a límites insospechables. Sirva como ejemplo lo ocurrido a principios de 1498 al lisboeta Enrique Vaes con el maestre Martín de Larraez, vecino de Bilbao. A principios de 1498 habían cerrado un contrato en Sevilla por el cual Martín de Larraez se comprometía a llevar en su nao a un grupo de judíos “que no se querían tornar christianos” desde el puerto de Sanlúcar de Barrameda hasta la ciudad de Orán, recibiendo por ello 700 ducados; pero el maestre, incumpliendo lo pactado, y quedándose con el dinero, los había traído al puerto de Málaga, donde fueron apresados²⁷. Sin duda alguna, tropelías de tal calibre exigían la intervención de la Corona, que no se hizo esperar. Y considerando que

“el dicho Martin de Larraes los tenia rescatados por DCC ducados con condyçion que fuesen deposedytados en poder de personas fiables fasta tanto que los llevasen a la çibdad de Oran e los pusesen en su libertar”

25. *A.H.P.M.*, leg. 34, 4-XII-1511.

26. *A.H.P.M.*, leg. 1, tomo III, 9-VIII-1497. Al año siguiente fallecía Andrés de Estigarrivia y su mitad de la fusta fue comprada por Juan de Bocanegra, vecino de Medina Sidonia, por 11.000 maravedís: leg. 2, 15-VIII-1498.

27. Enrique Vaez se había trasladado a Málaga, apoderando a su hermano Gonzalo Vaes para que reclamara a Larraez el cumplimiento del contrato que habían hecho en Sevilla. *A.H.P.M.*, leg. 2, 16-III-1498.

el 9 de mayo de aquel mismo año los Reyes Católicos enviaban una carta al corregidor de Málaga para que actuara contra el susodicho maestre y sus *facedores*, y que, asimismo,

“a los dichos judios soltarlos y faserlos poner en salvo allende en qualesquier navios (...) de manera que non esten mas en nuestros reynos”²⁸.

En fin, cuando se trataba del provecho de las *presas*, no era imprevisible que se produjeran actos de pillaje como el antedicho. Pero no hay que olvidar que tales desmanes no eran propios únicamente de los *mareantes*. El regidor malagueño Alonso Cherino, que también invertía en las *cabalgadas* y que era propietario, por lo menos, de una fusta y de una tafurea, no siempre se comportaba con quienes se asociaba con la escrupulosidad que de él se podría esperar. La primera noticia que tenemos al respecto data de agosto de 1491, cuando los cincuenta y un vecinos que habían salido en armada en los navíos de Cherino, capturando “un caravo cargado de hierro con ocho moros”, se vieron obligados a pedir justicia al concejo malagueño porque el regidor pretendía quedarse íntegramente con el quinto de la presa conseguida, lo cual no procedía puesto que la Corona había hecho merced del quinto real a cualquier persona que tomara cualquier navío musulmán en las costas de Granada o en las de Berbería²⁹. Por otra parte, el celo mostrado por Alonso Cherino para reclamar la parte que le pertenecía de las *presas* hechas por la gente de su fusta “San Cristóbal” poco antes de la toma de Orán³⁰ no tenía su correspondía cuando a él le tocaba pagar, por ejemplo, los sueldos de los marinos que habían estado a su servicio³¹; asimismo tuvo problemas con el patrón de su tafurea, Cristóbal de Arango, con el que tenía pendiente un juicio relacionado con “la presa de moros y otras cosas que el dicho Christóbal tomó en la çibdad de Orán cuando se conquistó”³². Desconocemos el motivo concreto del pleito, pero no deja de ser ilustrativo que en aquella *presa* había correspondido a nuestro regidor una de las partes más voluminosas, pues pagó en concepto de *quin-*

28. *A(rchivo) G(eneral) S(imancas)*, R(egistro) G(eneral) del S(ello), mayo, 1498, fol. 281.

29. *A.M.M.*, L.A.C., I, fol. 117 vº, 16-VIII-1491.

30. *A.H.P.M.*, leg. 11, 25-VI-1509: otorga poder a Fernando Cherino para cobrar lo que le pertenece de las *presas* y tomas que hicieron y tomaron toda la gente de su fusta nombrada “San Cristóbal”, que trabaja a sueldo en la toma de la ciudad de Orán.

31. *A.H.P.M.*, leg. 19, 29-VIII-1511: Gonzalo (?), Alonso de Cuenca y Gonzalo de Utrera recurrieron al procurador Gonzalo de Alcaráz para reclamar al regidor cinco ducados que les debía del servicio que le habían hecho en sus fustas; a Gonzalo de Cuenca un ducado por un mes de servicio, y a los restantes dos ducados a cada uno por dos meses.

32. *A.H.P.M.*, leg. 12, 15-II-1510.

to real a Francisco de Mercado, receptor del impuesto, 55.975 maravedís por “ciertos esclavos, joyas y otras cosas”³³.

Poco escrupuloso se había mostrado también el Alcaide de los Donceles con ocasión de una *cabalgada* que habían llevado a buen término el capitán Alonso de Almenara y sus consortes. En mayo de 1511 Alonso Almenara vendía a un vecino de la ciudad un moro de los que se habían tomado con su bergantín por 9.635 maravedís, comprometiéndose a dar cuenta del dinero recibido a sus compañeros³⁴. El moro formaba parte de una *presa* de veinticinco moros que el capitán y sus compañeros habían tomado en alta mar con el citado bergantín en el mes de febrero; pero, sin embargo, aquella *presa* fue el inicio de un largo conflicto aunque en esta ocasión no se había producido entre las partes implicadas, sino entre los “tomadores de la presa de moros del vergantín” y el Alcaide de los Donceles, que les reclamaba sin tener derecho a ello una parte de la *cabalgada*, alegando que su galeota, de la que era capitán García Muñoz, vecino de Gibraltar, “había salido al dicho rebato”, lo cual era falso³⁵.

Y aunque se trate de un ejemplo algo más tardío, lo mismo cabe decir de Hernando de Joara, lugarteniente del Almirante en Málaga, que tenía su propia nao³⁶ e invertía como tantos otros en el negocio de las *cabalgadas*, si bien a veces sus expectativas de ganancia se desvanecían, como le ocurrió el verano de 1521 con una *presa* de ochenta y un esclavos procedentes de una *cabalgada* que sus consortes habían hecho en un poblado de la costa cercano a One, de los que no se pudo sacar provecho porque eran “moros de paz” y, por tanto, tuvieron que ser liberados y devueltos al reino de Tremecen³⁷.

En otras ocasiones, en cambio, posiblemente las más, no surgían problemas y cada consorte recibía la parte de la *cabalgada* que le correspondía, como queda reflejado indirectamente en los documentos de compraventa de esclavos³⁸, o ya de ma

33. Cf. R. Gutiérrez Cruz, R. *Los presidios españoles en el Norte de África en tiempo de los Reyes Católicos*. Melilla, 1997, pp. 312-316.

34. *A.H.P.M.*, leg. 34, 12-V-1511 y 26-V-1511. Sus compañeros eran Juan Arraez, Alonso Arraez, Rodrigo Yanes, Juan Díaz, Cristóbal Sánchez, Diego Bolado, Antón de Zamora y Fernand López, todos ellos vecinos de Málaga.

35. *A.H.P.M.*, leg. 34, 24-V-1511. Aunque se emitió una sentencia favorable al capitán Almenara y sus consortes, fue apelada por el Alcaide y por su capitán y consortes, quedando pendiente de resolución en la Chancillería de Granada. *Ibíd.*, leg. 13, 23-IX-1511.

36. Pese a la prohibición expresa de la Corona, el lugarteniente participaba en el tráfico mercantil con su nao “Santiago”. *A.H.P.M.*, leg. 76, 25-VI-1519.

37. Cf. N. Cabrillana Cíezar. “Málaga y el comercio norteafricano (1517-1551)”. *Cuadernos de la Biblioteca Española de Tetuán*, 19-20 (1979), 181-208.

38. No son infrecuentes las ventas de esclavos por patronos y maestros de navíos, presumiblemente producto de una *cabalgada*, pues no siempre figura la procedencia del esclavo. Sirva como ejemplo de lo dicho el esclavo blanco moro de 70 años que vende Batista de la Torre, patrón de la fusta de Luis Fajar-

nera directa, en los documentos de liquidación del botín, cuando el maestre o patrón del navío con el que se había hecho la *cabalgada* procedía a liquidar cuentas con los consortes ante notario y testigos, desembolsándoles las distintas cantidades que les correspondían³⁹.

No obstante, hay que tener presente que este procedimiento se seguía, sobre todo, cuando el botín conseguido no permitía que se repartieran los esclavos. En estos casos, en efecto, era el maestre del navío en cuestión quien solía encargarse de venderla⁴⁰. Así se hizo, por ejemplo, con la *presa* de cinco moros que “de las partes de allende en el vergantín de Martín Sánchez se traxeron a Málaga”, donde fueron vendidos a finales de agosto de 1516. En la *cabalgada* habían participado un total de nueve hombres, todos ellos vecinos de Málaga, que recibieron su parte del botín de manos del susodicho maestre y del arráez Alonso Redondo⁴¹.

Y a los pocos días de la liquidación, Martín Sánchez ya andaba preparando su bergantín “San Ginés” para una nueva partida, asociándose en esta ocasión con Fernando de Carrión y Cristóbal Cacharro, vecinos de Málaga, porque los tres

“por la voluntad de Dios van a ir en el vergantín en el armada que la Corona manda haçer contra los infieles (...) y todos y quelesquier provechos así por mar como por tierra que tuvieren con el dicho vergantín y con sus personas se reparta desde hoy de mancomún, de manera que el dicho Martín Sánchez reçiba la mitad y los dichos Fernando de Carrión y Cristobal Cacharro la otra mitad...”⁴².

do, vecino de Málaga, al genovés Bartolomé de Villodo y a Antón de Moguer, ambos vecinos de Almería. *A.H.P.M.*, leg. 9, 28-(?)-1505.

39. No era inusual, por otra parte, cuando el consorte de la *cabalgada* no vivía en Málaga, que dejara en depósito el dinero que le había correspondido del botín, como así hizo, por ejemplo, Pedro Benítez, vecino de Jerez y estante en Málaga, que había entregado en guarda a Alonso de Haya 7 ducados de una cabeza (2.625 mrs.) y 5.100 mrs. de otra, para que se los diera en piezas de oro cuando regresara a su casa. *A.H.P.M.*, leg. 6, fol. 331 vº, 20-IV-1507.

40. Tal fue el caso, por ejemplo, de Alonso de Almenara, por lo cual sus compañeros consortes apoderaron al vecino de Málaga Juan Arraez para que en sus nombres cobrase del dicho Almenara el dinero que les correspondía de la *presa* que habían tomado. *A.H.P.M.*, leg. 34, 26-V-1511.

41. *A.H.P.M.*, leg. 28, 30-VIII-1516. Las cantidades pagadas fueron las siguientes:

- Alonso Martín de Hinojos, Alonso de Sevilla y Sebastián el Feo: 1.456 mrs, pagados por Martín Sánchez. Fue testigo el tabernero Andrés Ortucho, vecino de Málaga.
- Juan de Montedoca: 527'5 mrs., pagados por Alonso Redondo. Fue testigo el tabernero Pedro de Palencia, vecino de Málaga en la isla de Arriarán.
- Hernando de Ronda: 546 mrs., pagados por Alonso Redondo. Fue testigo el mismo tabernero.
- Lope Díaz: 374 mrs., pagados por Martín Sánchez. Fue testigo Juan Bravo, vecino de Málaga en la colación de Santiago.
- Diego Hernández: 374 mrs., pagados por Martín Sánchez. Fue testigo Pedro de Pastrana, vecino de Málaga.

42. *A.H.P.M.*, leg. 48, 6-IX-1516. Los gastos de mantenimiento correrían por cuenta de los tres.

En el contexto de la confrontación con el Islam, no parece que los armadores tuvieran grandes problemas para conseguir consortes que participaran en la financiación de las *cabalgadas*, sin duda alguna por el atractivo que ejercía la ganancia fácil a costa del *moro de allende*.

Más difícil resultaba, por el contrario, la organización de las armadas reales, pues con mucha frecuencia se tenía que recurrir al embargo de navíos de particulares. En mayo de 1503, por ejemplo, la nao “Santa Bárbara”, propiedad de Marco de la Guardia, vecino de Bayona, estaba embargada por mandato de la Corona en el Puerto de Santa María⁴³; asimismo, en mayo de 1511 se encontraban retenidas en el puerto de Málaga “por mandato de la reyna para andar en su serviçio y armada real que manda hazer este anno” cinco naos de diversa procedencia⁴⁴; y, en fin, al año siguiente, el patrón y maestre de la nao “Santa Catalina”, Pedro Martín, cuya nao había sido embargada en el puerto de Málaga, se quejaba al comendador Diego del Águila porque

“al dicho maestre le sacaron las velas de la dicha su nao para estar çierto el dicho Diego del Águila de que no se iria y por estar las velas en tierra se pierden e gastan e comen los ratones, por lo qual el dicho maestre reçibe agravio...”⁴⁵.

Volviendo a las *cabalgadas*, interesa poner de relieve, asimismo, que una vez traída la *presa* a puerto, y antes de que se procediera a su reparto entre los consortes, una parte de su monto pasaba a la hacienda regia en concepto de *quinto real*⁴⁶, y otra parte pasaba al Almirantazgo por cesión perpetua de la Corona⁴⁷. Y si con la parte de la Corona no hubo problemas en la ciudad, el cobro de este impuesto por parte del Almirantazgo sí fue origen de tensiones⁴⁸, ya que el almirante bajo ningún concepto

43. A.H.P.M., leg. 3, 5-V-1503.

44. A.H.P.M., leg. 4, 13-V-1511: nao “Santa María del Camino”, cuyo maestre era Cristóbal de Avilés, vecino de la villa de Muros; nao “Buen Jesús”, cuyo maestre era Juan López Boro, vecino también de Muros; navío “San Miguel”, cuyo maestre era Gómez Romero, vecino del Puerto de Santa María; nao “Santa María”, cuyo maestre era Juan López de Yzarrazabal, vecino de la villa de Deva; y nao “Santiago”, cuyo maestre era Hernando Farina, vecino de la villa de Noya.

45. A.H.P.M., leg. 4, 1-IX-1512. El comendador acepta las quejas del maestre, a condición de que presente fianzas de que no abandonará el puerto de Málaga en toda la semana. Se constituye en fiador del maestre el mercader *nizardo* Bartolomé de Monte. Sobre testimonios de embargos de navíos por la Corona. Cf. M^o T. López Beltrán. *El puerto de Málaga...*, pp. 80-81.

46. Cf. M. Ación Almansa. “El quinto de las cabalgadas. Un impuesto fronterizo”. *Actas del II Coloquio de Historia Medieval Andaluza. Hacienda y Comercio*. 1982, pp. 37-51.

47. Cf. M. A. Ladero Quesada. “Almojarifazgo sevillano y comercio exterior de Andalucía en el siglo XV”. *Anuario de Historia Económica y Social*, 2 (1969), 69-115.

48. Cf. F. Bejarano Robles. “El Almirantazgo de Granada y la rebelión de Málaga en 1516”. *Hispania*, 58, (1955), 73-109; J. E. López de Coca Castañer. “Algunos aspectos de la amenaza señorial sobre Málaga (1509-1616)”. *Miscelánea de Estudios dedicados al profesor Antonio Marín Ocete*, I (1974), 439-452.

estaba dispuesto a ceder unos beneficios que por derecho le pertenecían de su *medio quinto*.

2. EL QUINTO DE LAS CABALGADAS

2.1. EL QUINTO REAL

Como ya ha sido puesto de manifiesto, fue en las Cortes de Toledo de 1480 cuando se formalizó el interés de los monarcas por controlar el viejo impuesto del *quinto real*, insistiéndose de manera especial en las presas y ganancias por mar ante las posibles pretensiones señoriales⁴⁹. Pero también sabemos que la Corona fracasaría en su intento de asegurarse el cobro del *quinto real*, no sólo porque se iba mermando por los rescates y mercedes, sino también por la extrema dispersión de las expediciones marítimas y su carácter privado⁵⁰.

Centrándonos en el reino de Granada, llama la atención que apenas encontremos referencias al cobro del *quinto marítimo* en la documentación consultada⁵¹, lo que podría considerarse como indicativo de que la Corona con frecuencia y en determinadas coyunturas cedía el impuesto a los vecinos. Nos consta que en 1491 se pagó el *quinto* del botín por cabalgadas a Motril y Jolúcar, realizadas la primera por las gentes de Salobreña y la segunda por ellos más los de Almuñécar⁵². Pero también sabemos que antes de concluirse la incorporación del reino de Granada a Castilla, los Reyes Católicos habían promulgado desde el real de Granada una provisión fechada en 28 de julio de 1491 por la que daban licencia a cualquier persona, tanto de sus reinos y señoríos como de fuera de ellos, para que “pudieran armar fustas de más de doce bancos o carabelas, concediéndoles donación del *quinto real* de todo lo que tomaren en los navíos de moros que cruzaran el mar sin su licencia, en la costa de Berbería o en la costa del reino de Granada, ordenando a todos los arrendadores, oficiales y recaudadores del *quinto real* que no les exigieran nada de las presas que hicieren”⁵³.

Ignoramos, en cambio, si la citada provisión continuó teniendo vigencia una vez finalizada la conquista de Granada, aunque no es desacertado pensar que no fuera

49. Cf. M. Ación Almansa. *Op. cit.*, 48.

50. Cf. M. A. Ladero Quesada. “Unas cuentas en Cádiz (1485-1486)”. *Cuadernos de Estudios Medievales*, II-III (1975-76), 85-120.

51. En efecto, no hemos hallado referencias directas ni indirectas sobre el cobro del citado impuesto por la Corona en los protocolos notariales consultados, así como tampoco en la documentación municipal. Y lo mismo se constata en los textos sobre privilegios fiscales. Cf. J. E. López de Coca Castañer. “Privilegios fiscales y repoblación en el reino de Granada (1485-1520)”. *Baética*, 2, I (1979), 205-223.

52. Cf. A. Malpica Cuello. *Medio físico y poblamiento en el delta del Guadalfeo. Salobreña en época medieval*. Granada, 1996, p. 250.

53. A.M.M., L.A.C., I, fol. 114 vº. Cf., asimismo, N. Cabrilla Ciézar. *Almería morisca*. Granada, 1982, p. 161.

derogada, puesto que las continuas venidas de los norteafricanos para hacerse con cautivos cristianos y para transportar clandestinamente a los mudéjares del reino no habían cesado.

Transcurridos varios años, y ya en vísperas de la revuelta general de los mudéjares granadinos, la Corona cedía de nuevo su *quinto marítimo* a las guardas, escuchas y atajadores de la costa, según se contiene en el capítulo dedicado a los mismos en la Primera Instrucción para las guardas de la costa de la mar:

“que si las dichas guardas e escuchas e atajadores tomaren algund moro en su estança o saliendo a rebato o paziendo el atajo o estando por escucha que sea suyo e que dello no pague quinto pues de dinero no lo fa de pagar pero que no disponga de tal moro syn que los nuestros visytadores vean e pregunten e tomen lengua delante nuestro escrivano de la costa de la mar so pena de perder el abçeso que a ello toviere”⁵⁴.

De la cesión del *quinto* también se beneficiaron los alcaldes de las fortalezas costeras, si bien el procedimiento que al parecer se seguía hasta disponer del producto del botín no siempre era ágil. Nueve años hubo de esperar, por ejemplo, el alcaide Pedro de Plasencia, vecino de Motril, para cobrar los 8.000 maravedís que le adeudaba la Corona porque en 1514 “prendió un chriptiano nuevamente convertido del reino de Granada que se paso a allende a se tornar moro y bolvya al dicho reino a saltar en el, el qual el dicho Pedro de Plazençia entrego al marques don Ynnygo Lopez de Mendoça ya difunto nuestro capitan general que a la sazón era del dicho reyno de Granada...”⁵⁵.

Si tenemos en cuenta que con el transcurso de los años no había desaparecido la inseguridad en las costas por la presencia de piratas musulmanes⁵⁶, no es desacertado pensar que la Corona continuara cediendo el *quinto real* a los vecinos, lo que justificaría que apenas dispongamos de datos sobre el cobro del impuesto. Nos consta que en años posteriores los monarcas cedían sus beneficios a los vecinos. A principios de mayo de 1522, por ejemplo, el emperador Carlos, que había sido informado “de las incursiones que muchos moros hacen contra la ciudad y sus costas”, hacía merced a los vecinos del *quinto real*, de manera que “cualquier moro o sus bienes que tomen

54. Cf. A. M^a Vera Delgado. *La última frontera medieval...*, esp. p. 92, de donde hemos tomado el texto.

55. A.G.S., Consejos y Juntas de Hacienda, leg. 8, fol. 26. La merced tiene fecha de 23 de marzo de 1523.

56. Así, por ejemplo, en un denso documento sobre los privilegios de franquicias disfrutados por la ciudad de Antequera desde el año 1411 hasta bien entrado el siglo XVI, se recoge el testimonio de que con frecuencia salían de Antequera destacamentos para socorrer Marbella y Málaga cuando “ay rebato de moros”. Cf. F. Alijo Hidalgo. “Antequera y la frontera con el Islam en la transición a la época moderna”. *Baética*, 19, II, (1997), 48.

los vecinos de Málaga y su comarca se repartan entre las personas que hicieren la cabalgada que saliere a capturarlos según costumbre recogida en las leyes de la Partida⁵⁷. Y al año siguiente, en agosto de 1523, la Corona cedía de nuevo su *quinto* por espacio de un año, si bien en esta ocasión la merced beneficiaría “a todos los súbditos que quisieren armar e ir de armada contra los franceses y moros enemigos de nuestra santa fe”⁵⁸.

Efectivamente, el peligro de la piratería musulmana justificaba las frecuentes mercedes de los monarcas cediendo su *quinto* a las ciudades y lugares más expuestos a sus ataques. Pero no hay que olvidar, igualmente, que la expansión castellana en la otra orilla del Mediterráneo abría nuevos espacios y prometía mejores expectativas para los *cabalgadores* y para la hacienda regia. Tengamos en cuenta que la cantidad estimada en concepto de *quinto real* por el receptor del presidio de Melilla en 1499 ascendía a 3.000 ducados⁵⁹.

Al otro lado del mar de Alborán la Corona tan sólo prosiguió la política de cesión de su *quinto* en el presidio de Melilla. En efecto, si en los primeros momentos del presidio Alonso de Villanueva actuó como receptor de las presas, cabalgadas y *quintos* pertenecientes a la Corona, gestión que no estuvo exenta de enfrentamientos con los oficiales del duque de Medina Sidonia⁶⁰, a partir del 14 de junio 1500, y a raíz de la capitulación firmada con don Juan de Guzmán, los reyes hacían merced al duque por espacio de cuatro años del *quinto real* de todas las cabalgadas y presas que por mar y tierra se llevaran a cabo por los hombres y navíos puestos por él para la guarda y defensa de las costas o que hubiese enviado a Melilla para a hacer guerra⁶¹. Pero quedaban fuera de tal merced aquellas cabalgadas que se realizaran por hombres y navíos ajenos al duque, aunque salieran del puerto de Melilla o se cobijaran en él⁶². Posteriormente, en 1510, la Corona volvía a ceder su *quinto real* por espacio de nueve meses, hasta que, finalmente, en junio de 1513, el rey Católico hacía donación del citado impuesto a Alonso Pérez de Guzmán, incluyéndose en la donación los benefi-

57. *A(rchivo) M(unicipal) de M(álaga)*, Col. Originales, V, fol. 8.

58. *A.M.M.*, Provisiones, IX, fols. 71-72.

59. Cf. R. Gutiérrez Cruz. *Los presidios españoles...*, p. 256.

60. Cf. *Ibid.*

61. Ello justifica que en noviembre de 1502 el duque de Medina Sidonia apoderara a su criado Antón Rodríguez Lucero para que reclamase el *quinto* del botín de un navío del genovés Nicolás Cataneo que fue interceptado cerca de Orán por una escuadra andaluza, que había sido movilizada para perseguir a los corsarios berberiscos. La escuadra la integraban navíos particulares y de la casa ducal de Medina Sidonia. Cf. J. E. López de Coca Castañer. “Orán y el comercio genovés en la transición a los tiempos modernos”. *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), 280.

62. Cf. M^a T. López Beltrán. “Notas sobre la expansión castellana en el Magrib a partir de 1492”. *Baética*, 3 (1980), 155-165, donde incorporamos la citada capitulación.

cios de las cabalgadas de Cazaza⁶³. En los restantes presidios, por el contrario, no se firmaron capitulaciones que conllevasen la cesión del *quinto real*, recaudándose el producto de las cabalgadas por funcionarios designados por la Corona⁶⁴.

En Málaga se registran ventas de esclavos que procedían en muchos casos de las cabalgadas efectuadas en el reino de Tremecén, aunque no siempre se haga constar. Sirva como ejemplo la que hizo a principios de 1515 Rodrigo Pareja, escudero de Melilla y criado del capitán Pedro Afán de Ribera, vendiendo en nombre de su señor a Gonzalo de Jeréz, vecino de Málaga, una esclava de sesenta años por 6.000 maravedís. La citada esclava formaba parte de una cabalgada en la que “Pero Afán de Ribera y otros cabalgadores de la çibdad de Melilla tomaron çiertos moros y moras”⁶⁵.

Las mercedes reales cediendo por un espacio de tiempo determinado el *quinto real* no incluía, en modo alguno, la parte del almirante, lo que originará serios problemas en la ciudad, que culminarían, como ya sabemos, en la revuelta contra el Almirantazgo en 1516⁶⁶.

2.2. EL MEDIO QUINTO DEL ALMIRANTE

Conocidos en los puertos de la Baja Andalucía⁶⁷, los derechos señoriales del almirante no comenzarían a originar problemas en el reino de Granada sino a partir de 1505, cuando Felipe I confirmaba a don Fadrique Enríquez el Almirantazgo de Castilla “e de las otras provincias y puertos de mar segun e por la forma que lo tenía por privilegio confirmado del rey don Juan y de sus sucesores”, al tiempo que le hacía merced del Almirantazgo del reino de Granada con las mismas preeminencias⁶⁸. Es decir, se ampliaba el ámbito jurisdiccional del Almirantazgo al reino de Granada, y las protestas de las ciudades que se verían afectadas por este nuevo impuesto no se hicieron esperar. Hubo de transcurrir algunos años para que la Corona dictaminara, y en agosto de 1512, en efecto, se daba una resolución favorable al almirante, ratificándolo en su oficio y desestimando las reclamaciones que se habían formulado en contra de su nombramiento⁶⁹.

63. Cf. R. Gutiérrez Cruz. *Op. cit.*, p. 256.

64. Cf. M^a T. López Beltrán. “Aportación al estudio de los presidios castellanos: Mazalquivir”. *España y el Norte de África. Bases históricas de una relación fundamental*. Granada, 1987, pp. 305-315.

65. A.H.P.M., leg. 75, 16-1-1515. De la presa conseguida, varios de aquellos esclavos y esclavas fueron enviados a Málaga a Lope López de Arriarán.

66. Cf. F. Bejarano Robles. *El Almirantazgo de Granada y la rebelión de Málaga*.

67. Cf. F. Pérez Embid. “El Almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe”. *Anuario de Estudios Americanos*, I (1944), 1-70.

68. La carta fue dada en Bruselas el 5 de mayo de 1505, confirmándose de nuevo en la misma ciudad el 29 de octubre, *CODOIN*, tomo VIII, 295 y 360.

69. La carta de ratificación fue expedida en Burgos el 12 de agosto de 1512; y unos meses después, el

Sin embargo, la llegada a Málaga de Gregorio de Coca, lugarteniente del almirante, no iba a cambiar el parecer de los vecinos⁷⁰. En septiembre de 1513, ante la negativa de los vecinos a pagar la parte del almirante, el rey Fernando enviaba desde Valladolid una carta a Pedro Laso, “reçebtor de los quintos de las presas e cavalgadas en el reyno de Granada”, ordenándole

“que sin embargo de qualquier merçed que le aya fecho e hiziere al capitan de las dichas galeras o a otros qualesquier capitanes que son o fueren de las dichas armadas, recudades e fagades recudir al dicho almirante o a quien su poder oviere con la mitad de los dichos quintos de todas las dichas presas e cavalgadas que se hizieren en los moros aunque se hagan con las dichas nuestras galeras e armadas, por quanto de las dichas cavalgadas e presas de que a nos perteneçen el quinto a de aver el dicho almirante la mitad por virtud de la dicha merçed que de nos tiene...”⁷¹.

Así y todo, el cobro del *medio quinto* del almirante fue causa de numerosos pleitos, pues los vecinos se negaban a pagarlo, alegando desconocer el privilegio en que se fundamentaba Gregorio de Coca para exigirles el impuesto⁷². Y, en fin, el 27 de agosto de 1514 el lugarteniente del almirante hubo de presentar ante el regimiento de la ciudad copias de los privilegios, insistiendo de manera especial en el *quinto*, y declarando que él, a tenor de los privilegios del Almirantazgo que presentaba, debía cobrar el *medio quinto*, lo cual “ha venido haciendo”; e insistía también en el contenido de una de las cartas, en la que se indicaba que “aunque haya persona o colectividad con franquicia respecto al quinto, eso se ha de entender respecto a la mitad real pero no a la del almirante”⁷³.

Eran muchos los vecinos que tenían juicio pendiente en la Chancillería de Granada por haberse negado a pagar al Almirantazgo su *medio quinto* y otros gravámenes. Tal era el caso, por ejemplo, de Sebastián de Jaúregui, vecino de Lequetio y maestre de la nao “Santa María”, que había sido llevado a pleito por el teniente del Almirantazgo ante su negativa a pagar el anclaje de su nao y otros derechos que le demanda-

6 de noviembre de 1512, la reina Juana ratificaba definitivamente el nombramiento y desestimaba las reclamaciones que se habían formulado contra el Almirantazgo del reino de Granada. *A.M.M.*, Provisiones, VI, fols. 140-150, 176-186v°.

70. Por carta expedida en Valladolid el 16 de febrero de 1513, la Corona instaba al corregidor de la ciudad a que no se inmiscuyera en los asuntos del mar y su gente, pues esas eran funciones del almirante conforme a los privilegios que le confería el oficio. *A.M.M.*, Provisiones, VII, fols. 132 y v°.

71. *A.G.S.*, Cámara Pueblos, leg. 11, fol. 75. La transcripción completa del documento en M^a T. López Beltrán. *El puerto de Málaga...*, pp. 285-286, documento 16.

72. *A.M.M.*, Provisiones, VII, fol. 107; Col. Originales, VI, fols. 76-77.

73. *A.G.S.*, Cámara-Pueblos, leg. 11-75.

ba, “siendo él franco y no teniendo derechos que pagar”. Y como el maestre tenía que partir de la ciudad con su nao, apoderó a Pedro García de Aróstegui, vasco avecindado en Málaga, “encomendándole el dicho negocio y pleito, y obligándose a pagarle por cada día que fuere de Málaga a Granada por asunto del pleito tres reales por el viaje de ida y vuelta de Granada”⁷⁴.

También eran numerosos los pleitos que mantenía el concejo malagueño con aquella institución señorial; y una vez sofocada la revuelta contra el Almirantazgo, la Corona nombraba el 12 de mayo de 1517 almirante en funciones a Alonso de Estrada, continuo real y regidor de Ciudad Real, hasta que se resolviera el pleito que había entablado la ciudad de Málaga con el Almirantazgo⁷⁵. Unos meses después, en marzo de 1518, se restablecía la odiada institución del Almirantazgo en Málaga⁷⁶ y el nuevo lugarteniente del almirante, Fernando de Joara, puso todo su empeño en el cobro de las deudas debidas al almirante “desde que fue despojado del dicho oficio hasta que se le restituyó”⁷⁷. Apoderó a su sobrino Juan de Joara para que reclamase las deudas del Almirantazgo en el reino de Sicilia y en Cataluña⁷⁸; asimismo, en mayo de 1519 nombraba oficial del Almirantazgo a Juan de Bretes, vecino de Motril, para que se hiciera cargo del oficio en las villas de Motril, Salobreña y Almuñécar, “cobrando los derechos que pertenecen al dicho oficio y que se le adeudan de tienpos del despojo”; y días después, avanzado el mes de junio, otorgaba poderes a Antón de Jerez y a su hijo Francisco Martín de Jerez, vecinos de Marbella, para que asumieran las funciones del Almirantazgo en la ciudad de Marbella⁷⁹.

Nada sabemos de las cantidades que pudieron cobrar de deudas atrasadas en el reino de Granada Fernando de Joara y sus oficiales, pues los datos que tenemos sobre el particular, además de alejados de nuestro ámbito cronológico, son discontinuos y, por otra parte, en el monto no aparecen desglosadas las cantidades percibidas por el almirante de su *medio quinto*⁸⁰.

74. A.H.P.M., leg. 59, 6-XI-1514.

75. El nombramiento se hacía sin prejuzgar el derecho sobre la propiedad y posesión del oficio; y el susodicho regidor tenía que llevar “libros de carga y descarga y de entrada y salida de navíos, con expresión de sus maestros y de los mercaderes que intervengan en las operaciones, no pudiendo entregar el producto de lo recaudado sin mandato expreso y hasta que se determine en el pleito pendiente”. A.M.M., Provisiones, VIII, fols. 54-56.

76. Cf. N. Cabrillana Ciézar. *Málaga y el comercio norteafricano (1517-1551)*, en part. pp. 207-208.

77. A.H.P.M., leg. 720, 16-XII 1518. Apodera a Alonso Álvarez de Ciudad Real, procurador de causas en la Chancillería de Granada, para que actúe en su nombre.

78. A.H.P.M., leg. 720, 25-X-1518.

79. A.H.P.M., leg. 76, 19-V-1519, 25-VI-1519.

80. Cf. M^a T. López Beltrán. *El puerto de Málaga ...*, pp. 195-203.

En conclusión, como ya se apuntaba al inicio de este trabajo, en la ciudad de Málaga no encontramos noticias referidas a *cabalgadas* semejantes a las que organizaban los marinos de la Baja Andalucía. Es cierto que por iniciativa de los particulares se *armaban navíos* para conseguir *presas* en territorio enemigo, constituidas buena parte de las mismas por norteafricanos que se vendían como esclavos en la ciudad, y de las que se sacaba un dinero que permitía complementar los ingresos habituales de muchos vecinos. Pero, por lo general, eran empresas de pequeña envergadura, que se identificaban más con la simple *correría* que con la *cabalgada*, y cuyos protagonistas eran considerados a veces *salteadores*, como se desprende de una investigación hecha a Remón Carroz, alcaide y capitán del presidio de Bujía, acusado, entre muchos otros cargos,

“de haber vendido cierta cantidad de pólvora procedente de la munición de Bujía para la fusta de un tal Pareja, vecino de Málaga, que andava a saltear”⁸¹.

81. La controvertida gestión de Remón Carroz en el presidio de Bujía, del que era alcaide y capitán desde 1513, motivó que a principios de 1518 se le abriera una investigación con el objeto de verificar los cargos que se le imputaban. Cf. M^a T. López Beltrán. “Ordenanzas de Bujía (1536-1540)”. *Baética*, 7, (1984), 221-223; R. Gutiérrez Cruz. *Los presidios españoles...*, p. 91.