

Fronteras que no son frontera: musulmanes a norte y sur del estrecho de Gibraltar en el siglo XV¹

*Frontiers without Frontier: Muslims North and South
of the Strait of Gibraltar in the Fifteenth Century*

Roser Salicrú i Lluch
Institución Milà i Fontanals
CSIC, Barcelona
<http://orcid.org/0000-0003-2805-7685>
rsalicru@imf.csic.es

Recibido: 30-07-2017; Revisado: 16-12-2017; Aceptado: 18-12-2017

Resumen

Las confesiones de cautivos musulmanes, capturados navegando en embarcaciones islámicas no piráticas y que llegaron a Valencia entre 1409 y 1434, permiten descubrir los intensos contactos existentes entre norte y sur del estrecho de Gibraltar. Comercio de cabotaje y de corto radio, pesca y migraciones muestran el pulso frenético de la navegación cotidiana y revelan la inexistencia de fronteras económicas, sociales y humanas entre el Norte de África y el sultanato nazarí de Granada.

Palabras clave: Fronteras marítimas, Mediterráneo medieval occidental, comercio islámico, migraciones islámicas, Granada, Norte de África.

Abstract

The confessions of Muslims, captured when sailing in Islamic non-pirate ships and brought to Valencia between 1409 and 1434, reveal the existence of intense contact between the northern and southern shores of the Strait of Gibraltar. Coastal and short-range trade, fishing and migration demonstrate the vibrant pulse of daily exchange, and reveal the lack of economic, social and human frontiers between the North of Africa and the Nasrid Sultanate of Granada.

¹ Este trabajo se inscribe en el marco del proyecto de investigación financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO) español titulado «Tripulaciones, armamentos, construcción naval y navegación en el Mediterráneo medieval» (HAR2013-48433-C2-1-P), y forma parte de las investigaciones realizadas por el Grupo de Investigación Consolidado por la Generalitat de Catalunya CAIMMed («La Corona catalanoaragonesa, l'islam i el món mediterrani», 2014 SGR 1559).

Keywords: Maritime Frontiers, Western Medieval Mediterranean, Islamic Trade, Islamic Migration, Granada, North Africa.

1. EN TORNO A LA(S) FRONTERA(S) MARÍTIMA(S)

En el contexto ibérico medieval, a menudo se ha declinado la frontera marítima en contraposición a la omnipresencia historiográfica de la frontera terrestre con el Islam, que, además, a pesar de la importancia de la flexión catalanoaragonesa, generalmente se ha conjugado en versión castellanogranadina.² Por consiguiente, nos hemos aproximado a la frontera marítima de forma reivindicativa y reactiva hacia un concepto cerrado de frontera terrestre en la que el mar no tenía cabida.³ Y es que, de hecho, tras el empleo del término «frontera» sin calificativo sigue subyaciendo, siempre, la frontera terrestre:⁴ la frontera marítima parece inexistente y precisa de un especificativo.

Aunque el concepto de frontera, y especialmente el de frontera marítima, sea poliédrico y, posiblemente, más procedente en plural que en singular, debemos distinguir claramente las manifestaciones de la frontera natural (estaciones, tempestades, vientos, corrientes, mareas, escollos...) de las manifestaciones de la frontera humana (piratería y corsarismo, fundamentalmente). Lógicamente, son estas últimas las que, en mayor medida, han hecho mella en las fuentes. Y, por consiguiente también, en la historiografía.

En cualquier caso, en el mar medieval, más allá de la orilla o del vínculo directo con la costa, la frontera se convertía en algo completamente impreciso e indefinido. Porque, aunque en el mar pudiera haber predominio o voluntad de dominio, el espacio marítimo medieval nunca llegaba a controlarse por completo, ni en los mismos términos que el espacio terrestre. Y, a menudo, la pretensión de dominio del espacio marítimo era más vinculable a finalidades fiscales (cobro de lezdas y peajes) que no a un sentido precoz de lo que hoy en día entendemos por aguas jurisdiccionales.

Esta imprecisión o indefinición de la frontera marítima la convertía en algo omnipresente y ubicuo. Porque, una vez se abandonaba el litoral y se perdía el contacto físico y directo con la tierra, y por lo tanto con su realidad política, institucional o jurisdiccional, el mar era frontera abierta, a la vez de todos y de nadie, cuyos límites solamente podían definirse en función del ser humano y de la borda de una embarcación.

La frontera marítima era, pues, independiente de la terrestre. Y, en el mar, la manifestación de la frontera no dependía de la ubicación geográfica. Porque, aunque pudieran existir fronteras marítimas de continuidad o de proyección de la frontera terrestre, y aunque la proximidad geográfica pudiera influir en la candencia de una frontera marítima, en cuanto una embarcación se cruzaba con otra, se arrimaba a la costa o entraba en un puerto, «creaba» una frontera

² Véase por ejemplo en BAZZANA (1997), cuyo «concepto de la frontera en el Mediterráneo occidental» es eminentemente terrestre.

³ Véase al respecto SALICRÚ (2000).

⁴ Un ejemplo reciente en PÉQUIGNOT Y SAVY (2016: 7-9 y ss).

marítima que no tenía por qué corresponderse con una frontera terrestre⁵. De este modo, podemos considerar que los límites de la frontera marítima eran móviles, ya que acompañaban a cada embarcación. O, incluso, que viajaban a bordo de ella. Porque si sus tripulantes eran súbditos de poderes distintos, dentro de cada embarcación podían ponerse de manifiesto múltiples fronteras, puesto que las presas podían seleccionarse en función de su procedencia.⁶ Así, el abrigo de un puerto no tenía por qué poner a salvo de la frontera marítima, que fácilmente podía manifestarse, también, en contacto con la tierra.⁷

Además de omnipresente, ubicua y abierta, la frontera marítima era, en muchas ocasiones, aleatoria e impredecible (SALICRÚ, 2013). Porque, a diferencia de la entrada en contacto con la frontera terrestre (llegada a un puerto o desembarco en un litoral), que solía ser un acto voluntario, el encuentro o cruce de dos embarcaciones podía ser fortuito. Y puesto que, tanto si eran teóricamente amigas como si eran teóricamente enemigas, las consecuencias del encuentro de dos embarcaciones eran imprevisibles, la manifestación de la frontera marítima no dependía directamente de las fronteras terrestres, por cuanto no venía determinada ni por las realidades del poder político terrestre ni por la procedencia de las personas o de las mercancías, sino, simplemente, por la voluntad humana de plasmarla.

En este sentido, podríamos incluso llegar a afirmar que la frontera marítima era una frontera sin leyes, o que la única ley infalible en la frontera marítima era la voluntad humana.

2. ACERCA DE LA SUPERPOSICIÓN DE FRONTERAS MARÍTIMAS EN EL ESTRECHO

Puesto que la base heurística que nos brindan las fuentes cristianas ha permitido estudiar ampliamente la(s) frontera(s) marítima(s) cristiano-musulmana(s) –o, por lo menos, las manifestaciones negativas de esa(s) frontera(s) plasmadas en las fuentes–, nuestras construcciones historiográficas y mentales han convertido el estrecho de Gibraltar en área de disputa y de conflicto permanentemente latente. Y, en consecuencia, en espacio de manifestación por excelencia de la frontera marítima bajomedieval.

La falta de fuentes araboislámicas capaces de reflejar muchos de los aspectos socioeconómicos y políticos internos de los estados islámicos bajomedievales,⁸

⁵ Así se plasmaban, por ejemplo, algunas de las fronteras marítimas por excelencia del Mediterráneo occidental, físicamente inexistentes, como serían las de la Corona de Aragón y Génova, la Corona de Aragón y el sultanato nazarí, o Génova y el sultanato nazarí. Véase por ejemplo SALICRÚ (2002-2003).

⁶ Resulta sumamente interesante, en 1435, la disquisición acerca de la distinción entre capturar legítimamente, por derecho de guerra, a musulmanes que viajaban en embarcaciones genovesas, y que los portugueses consideraban enemigos, y lesionar a las naves que los transportaban; cf. SALICRÚ (1997: 229 y 246, apéndice, documento XIV).

⁷ Múltiples ejemplos, de nuevo, en SALICRÚ (2002-2003).

⁸ En RODRÍGUEZ (2000: 81-145), obra que sería uno de los pilares para el conocimiento de los intercambios económicos y culturales entre las riberas nazarí y del Magreb entre los siglos XIII y XV, queda patente que los datos sobre «los intercambios comerciales» que relaciona la autora, por lo menos en

o de representarnos algo más que sus elites políticas, religiosas e intelectuales,⁹ no nos ha facilitado elementos capaces de contrarrestar esa imagen del Estrecho o de modelarla, también, mínimamente, desde la orilla islámica. Con ello, y de forma inconsciente, hemos proyectado la frontera cristiano-musulmana del Estrecho sobre el área islámica mediterránea occidental, asumiendo que Gibraltar fue también frontera entre los musulmanes del norte y sur geográficos. Y puesto que, al fin y al cabo, el Estrecho impone una separación física y esa división se plasmó en distintas construcciones estatales y dinásticas islámicas, la asunción generalizada del concepto de *dar al-islam* y la constatación de una mínima movilidad y de contactos esporádicos entre las dos orillas no había sido obstáculo para esa superposición o asimilación de fronteras: habíamos identificado implícita e inconscientemente la frontera externa entre *dar al-islam* y *dar al-harb* con una supuesta frontera interna de *dar al-islam*, sin plantearnos si y hasta qué punto verdaderamente existió, o si y hasta qué punto la frontera con *dar al-harb* causó interferencias internas en *dar al-islam* y llegó a condicionar suficientemente el área islámica como para imponerle fracturas.

¿Más allá de su evidente identidad religiosa y cultural, fue el estrecho de Gibraltar percibido y actuó verdaderamente como frontera social y económica interna entre granadinos y norteafricanos? Intentaré demostrar, a continuación, que la respuesta a esta pregunta es negativa.

3. SOBRE LA EMERGENCIA DE UNA NO-FRONTERA ISLÁMICA SUBYACENTE EN LA FRONTERA CRISTIANO-MUSULMANA DEL ESTRECHO: LAS PRESENTACIONES E CONFESIONES DE CAPTIUS

No me parece necesario insistir en las limitaciones inherentes a las fuentes araboislámicas. Y en que, pese a tratarse de fuentes externas y vinculadas al poder, las fuentes cristianas, empleadas con el debido espíritu crítico y adecuadamente contextualizadas, pueden arrojar luz sobre aspectos económicos y sociales de las sociedades islámicas acerca de los cuales, sin ellas, estaríamos casi completamente a oscuras (SALICRÚ, 2012).

Sin embargo, como fuentes del poder, las fuentes cristianas suelen invisibilizar «la gente común», esto es, la mayor parte de la población musulmana y cualquier dimensión relacionada con su vida cotidiana.

lo que respecta al período bajomedieval en el que se centra este artículo, son pocos y debidos, casi sin excepción, a las fuentes cristianas. Otra aportación destacable, FÁBREGAS (2008), que como la nuestra intenta evaluar la intensidad de los contactos entre el sultanato nazarí y el Magreb (en su caso, en el contexto de la conquista portuguesa de Ceuta (1415) y, en concreto, para el Magreb occidental), también se fundamenta en una fuente cristiana, la crónica de don Pedro de Meneses de Gomes Eanes de Zurara. Acerca de las limitaciones de las fuentes araboislámicas, sobre todo a partir de mediados del siglo XIV, y del valor de las aportaciones que pueden realizarse desde las fuentes cristianas, SALICRÚ (2012); incluso las Cartas Árabes conservadas en el Archivo de la Corona de Aragón, que constituyen una notable excepción, prácticamente se extinguen desde esa fecha (cf. ALARCÓN y GARCÍA, 1940).

⁹ La imagen que se desprende de «los intercambios del saber», o culturales, entre las orillas magrebí y nazarí que recopila RODRÍGUEZ (2000: 147-223) resulta, sin embargo, algo más rica en lo que a fuentes araboislámicas se refiere.

El análisis de una fuente que, excepcionalmente, da voz, en primera persona, a esa gente habitualmente silenciada y que, por lo tanto, difícilmente tiene un lugar en la historia, permite poner en cuestión, a través de la constatación de la fluidez de sus contactos a norte y sur de Gibraltar, que el Estrecho no fue frontera natural, ni social, ni económica, entre los musulmanes de las dos orillas.

Pese a ser también fuente del poder y poder estar, en alguna medida, mediatizada, la fuente que filtra la emergencia de la no-frontera interna islámica subyacente a la frontera cristiano-musulmana no es una fuente desconocida, pero sí una fuente que, por su complejidad –que corre pareja a su riqueza y potencial–, todavía no ha sido explorada ni explotada en profundidad. Por un lado, porque, cual fuente de tipología procesal cuyo contenido resulta tan variado como abrumador, metodológicamente es complicada de abordar en toda su inconmensurable dimensión. Pero, por otro lado, también, porque no se ha apelado a sus posibilidades para el conocimiento y reconstrucción de las sociedades islámicas.¹⁰

Se trata de las *presentacions e confessions de captius* conservadas en el Archivo del Reino de Valencia. Directamente relacionadas con las presas humanas que constituían el objeto primordial de la piratería cristiano-musulmana (SALICRÚ, 2013) y, por lo tanto, de la frontera marítima en negativo, las *presentacions e confessions de captius* transcriben los interrogatorios realizados por el principal oficial real del reino de Valencia, el baile general, a los cautivos musulmanes llegados a la ciudad que no habían sido legalizados previamente, para determinar si su captura había sido legítima (*de bona guerra*) y si, por consiguiente, podían ser vendidos como esclavos.

De cronología medieval, se han conservado tres registros, que cubren los años 1409-1412; 1419-1424 – 1433-1434; y 1494-1497.¹¹ Pero no se trata de registros continuos, sino de volúmenes facticios de cuadernillos religados conjuntamente, e incluso organizados por manos o años en algún caso, que no han conservado sistemáticamente todos los interrogatorios efectivamente realizados a todas las presas llegadas a Valencia.¹²

El objetivo de las preguntas realizadas a los cautivos era aclarar su procedencia y el modo en que fueron apresados,¹³ sin que, en realidad, se demuestre ningún

10 HINOJOSA (1979), que realizó el análisis más exhaustivo llevado a cabo hasta la fecha de los registros de confesiones de cautivos de los que aquí nos ocuparemos, no atendió, por ejemplo, ni a los productos con que traficaban las embarcaciones islámicas ni a las rutas que cubrían.

11 Archivo del Reino de Valencia (en adelante ARV), Real Cancillería (en adelante RC), 626; ARV, Bailía General (en adelante BG), 193; y ARV, BG, 194, respectivamente. Los registros correspondientes al período moderno son más abundantes. Véanse, en este sentido, los trabajos de Cortés (1964) y Graullera (1978).

12 Se han ocupado de los registros de época medieval CORTÉS (1964), HINOJOSA (1971, 1979), BLUMENTHAL (2009), MARZAL (2006) y SALICRÚ (2013, 2016, en prensa).

13 Aunque, en función de la coyuntura y de las circunstancias de los apresamientos, algunas preguntas pudieran variar, los cautivos eran preguntados, de forma más o menos sistemática, por su nombre, edad, lugar de origen («de dónde eran naturales»), oficio, estado civil, número de hijos, padres, tiempo, lugar y forma de la captura, y nombre de su captor. Pero esto no impide que, ocasionalmente, se realizaran indagaciones de orden estratégico. Así, a menudo, a los corsarios-piratas se les preguntaba por sus posibles anteriores acciones pirático-corsarias y por el nombre del patrón o armador de la embarcación; en otras ocasiones, sobre el armamento de naves corsarias en sus lugares de origen; o, más

interés por su pasado o por su forma de vida en sus tierras de origen.¹⁴ Con todo, y como es lógico, de las respuestas de los cautivos interrogados se desprenden, constantemente, chispazos de su *modus vivendi*, de sus actividades y de su previa realidad cotidiana.

Puesto que el tercer registro de confesiones es ya posterior a la conquista de Granada y a la desestructuración del área islámica occidental del Mediterráneo a raíz de la irrupción cristiana al norte y al sur de ella, la observación de la no-frontera islámica subyacente a la frontera entre *dar al-harb* y *dar al-islam* en el estrecho de Gibraltar la realizaremos a través de los dos primeros registros de confesiones (1409-1412 y 1419-1424 - 1433-1434), que desvelan el latido conjunto de *dar al-islam* a norte y sur del Mediterráneo expresado a través de las voces de la gente de a pie de ambas orillas.¹⁵

4. ENTRE EL LATIDO DE LAS EMBARCACIONES PIRÁTICAS Y EL FLUJO COTIDIANO COMÚN

Los musulmanes presentados e interrogados en Valencia son musulmanes capturados por embarcaciones cristianas, el objetivo de cuyos captores o «presentadores»¹⁶ era obtener una declaración de buena guerra para poderlos vender, luego, como esclavos. Acción que, a menudo, se realizaba de inmediato, tras ser declarados de buena guerra por parte del baile general del reino de Valencia.¹⁷

Esto no significa, sin embargo, que las capturas fueran siempre marítimas, ni que las presas fueran siempre de gentes de mar. *Grosso modo*, podríamos distinguir entre capturas de embarcaciones pirático-corsarias islámicas, capturas de embarcaciones de comercio de medio y corto radio, de cabotaje o, incluso, de micro-cabotaje y transporte tanto de mercaderías como de personas, además de capturas de embarcaciones de pesca cotidiana. Con todo, algunas presas eran terrestres, esto es, cautivos capturados en la frontera terrestre granadina¹⁸ o mientras trabajaban en zonas cercanas al litoral costero o se desplazaban por

excepcionalmente, sobre otras cuestiones: en 1420, por ejemplo, a un cautivo de Baza -que contestó no saber prácticamente nada- se le preguntó sobre el número de fuegos, la orografía, el número de portales de la muralla y el nombre del alcaide y de los oficiales de la plaza (ARV, BG, 193, ff. 38v-39r).
14 El ejemplo más concluyente en este sentido es el absoluto menosprecio del bagaje profesional y la nula incidencia que tenía la formación previa de los cautivos en sus inmediatas ventas como esclavos, ventas que, tras su declaración de buena guerra, los insertaban en el mercado esclavista valenciano. Véase, a este respecto, SALICRÚ (2016).

15 Pese a que aquí nos ocuparemos solamente de la movilidad y contactos marítimos, ambos registros son también riquísimos para la reconstrucción de múltiples aspectos de la realidad interna, terrestre, nazarí, cuyo análisis más sistemático reservamos para otra ocasión. De todos modos, y como podrá observarse, resultará inevitable que, a lo largo de este texto, se vayan filtrando ya, más o menos directamente, algunos de esos aspectos.

16 Acerca de los perfiles de quienes presentaron los cautivos al baile general de Valencia, que no siempre eran sus captores directos, cf. HINOJOSA (1979) y SALICRÚ (en prensa).

17 Cf. de nuevo HINOJOSA (1979), e igualmente SALICRÚ (2016).

18 Como un musulmán en el camino de Huércal en 1419 (ARV, BG, 193, ff. 11r-12v), o dos de Tabernas en 1421 (ARV, BG, 193, ff. 47r-48v).

él,¹⁹ o víctimas de ataques premeditados de cristianos a núcleos poblacionales cercanos al litoral, sobre todo magrebí.²⁰

Las embarcaciones pirático-corsarias islámicas eran, lógicamente, embarcaciones armadas, tripuladas por musulmanes que se habían enrolado con el fin de atacar embarcaciones o tierras cristianas. Por consiguiente, eran siempre hombres y, en su mayoría, navegantes avezados, que de potenciales asaltantes y captores de cristianos acababan convirtiéndose en sus víctimas.

Estos cautivos se definen, a menudo, en los interrogatorios, como marineros u hombres sin ninguna profesión concreta, que dicen haberse embarcado para ganarse el pan. No nos detendremos, aquí, en sus explicaciones sobre el modo en que fueron apresados, que permite observar las estrategias de abordaje empleadas por los cristianos; y que, indirectamente, también permite apreciar sus propias estrategias y métodos de actuación, evidenciando que, como las cristianas, las naves piráticas islámicas no se movían por un Mediterráneo de ámbito reducido, sino que recorrían también un mar abierto y sin fronteras. Podían navegar, en busca de botín, desde las costas norteafricanas hasta las nazaríes, castellano-andaluzas, catalanas, valencianas, baleares, sardas, sículas, provenzales...²¹

Astucia o, más bien, realidad, estos hombres se nos representan, por lo general, como seres desarraigados, con padres fallecidos y sin mujer ni hijos.²² Y, a menudo, nacidos en una orilla del Estrecho y traspasados a la otra, primer y claro reflejo del constante movimiento poblacional y migratorio sobre el que, luego, nos detendremos con más detalle.

Si, en la frontera cristiano-musulmana del Estrecho, estas embarcaciones pirático-corsarias eran esperables, son el resto de embarcaciones –de comercio, de transporte de personas, de pesca cotidiana– las que resultan verdaderamente sorprendentes, por cantidad, apariencia de regularidad e intensidad de los contactos que transmiten, no solo en el seno de las costas norteafricanas o nazaríes, sino también, y eminentemente, entre ambas.

Lógicamente, son las capturas de estas embarcaciones no piráticas las que dejan más patente la no-frontera que aquí nos interesa y, por lo tanto, las que, dejando a un lado las naves piráticas, vamos a tomar ahora en consideración.

19 Como un musulmán del reino de Fez, labrador y cavador, capturado entre Estepona y Gibraltar mientras cavaba una pieza de tierra cercana al mar (ARV, RC, 626, ff. 40v-41r. Julio 1410); un musulmán de Tabahrit (Tremecén), mientras lavaba paños de lino en la costa (ARV, BG, 193, f. 50v. Marzo 1423); un negro que se desplazaba por tierra de Mostaganem a Orán, solo, cerca del mar (ARV, BG, 193, f. 94v. Septiembre 1423); u otro musulmán capturado mientras iba de Motril a Almuñécar por un camino próximo al litoral (ARV, BG, 193, ff. 100v-101r. Septiembre 1423).

20 Como un hombre, cinco mujeres y siete niños capturados al alba, mientras dormían, en un lugar llamado *Lupble*, en el reino de Túnez, (ARV, BG, 193, ff. 68v-70r. Abril 1423).

21 Ejemplos de corsarios Bugía-Cerdeña, o Bona-Córcega-Cerdeña, en ARV, BG, 193, ff. 60r-68r. Abril 1423; Bona- Cerdeña- Provenza, *ibidem*, f. 123r. Junio 1424; «vía de Provenza» desde Túnez, *ibidem*, f. 130v. Julio 1424; Bugía-Mallorca-Cataluña (Sitges y Garraf), *ibidem*, ff. 145r-155v. Junio 1433; Bugía-Mallorca-Valencia (Peñíscola-Vinaròs)-Cataluña (Tortosa), *ibidem*, f. 187r-189v. Julio 1434.

22 Precisamente ellos sabían mejor que nadie que esconder sus orígenes no les beneficiaba. Porque, a menos que consiguieran fugarse, si alguna esperanza de futuro en libertad en sus tierras de origen podían albergar esta pasaba por un rescate que solamente se podía activar y materializar desde su entorno y redes socio-familiares. Por consiguiente, que fingieran desarraigado podría ser un contrasentido.

5. EMBARCACIONES Y COMERCIO DE MEDIO Y CORTO RADIO, CABOTAJE Y PESCA EN EL ÁREA ISLÁMICA MEDITERRÁNEA OCCIDENTAL

Aunque, de vez en cuando, a través de las fuentes cristianas, ya se hubieran podido advertir algunos destellos de la no-frontera islámica subyacente a la frontera cristiano-musulmana, lo cierto es que, hasta la fecha, no la habíamos podido vislumbrar en toda su magnitud. Porque, con pocas excepciones, en el Estrecho, la actividad marítima islámica que había aflorado a la superficie era sobre todo la pirática, y no la posible actividad mercantil de carácter interno (SÁNCHEZ, 1988; LÓPEZ, 1995; RODRÍGUEZ, 2000; FÁBREGAS, 2008).

Aunque, ocasionalmente, las capturas piráticas cristianas de musulmanes ya hubieran permitido documentar algunos ejemplos de ese comercio interno (DUFOURCQ, 1979; SÁNCHEZ, 1988; LÓPEZ, 1995: 389-399; RODRÍGUEZ, 2000; FÁBREGAS, 2008), a remolque de las fuentes conservadas y ante la supuesta falta de datos²³ los contactos entre las dos orillas del Estrecho se habían diseñado bajo el prisma de un virtual dominio cristiano.

A nivel mercantil, los estudios habían podido reflejar, fundamentalmente, el gran comercio (las galeras venecianas o florentinas)²⁴ y, pensando más en la Corona de Aragón, o incluso en Génova, un comercio regional que se realizaba a bordo de embarcaciones cristianas. Y que, además, era dominado por mercaderes y capitales cristianos, que se desplazaban y que tenían sus propios factores en tierras islámicas.²⁵ Todo ello, en el marco de una relación de dependencia que, en la actualidad, no tildaríamos ya, como otrora, de colonial (LÓPEZ DE COCA, 1973), pero que se ha seguido considerando como relación de superioridad, puesto que los cristianos habrían sido los actores dinámicos interesados en la potenciación de los contactos frente a los pasivos actores musulmanes.²⁶

La imagen vigente sería, pues, la de naves cristianas surcando el área económica islámica occidental y cubriendo las rutas que interesaban a los cristianos, pero que, de vez en cuando, podían ser fletadas, para su propia conveniencia, por los poderes –y no por los supuestamente prácticamente casi inexistentes merca-

23 Más por dispersos y por carentes de una verdadera labor de recogida y sistematización que por inexistentes... Cf. por ejemplo, aunque sus elencos disten de ser completos, VALÉRIAN (1999, 2014a, 2014b), RODRÍGUEZ (2000).

24 Remito, para abreviar, para toda la bibliografía existente al respecto, al reciente trabajo de GONZÁLEZ (2016).

25 Véase por ejemplo en LÓPEZ (1995: 317-399).

26 Véase, con todo, FÁBREGAS (2007). Las referencias bibliográficas a señalar, ya clásicas, sobre el comercio entre cristianos y musulmanes serían infinitas, y no podemos ser, aquí, exhaustivos. A los incontables trabajos de Dufourcq (como DUFURCQ 1979, entre otros muchos del mismo autor), y a los ya señalados de SÁNCHEZ (1988) o LÓPEZ (1995), se les pueden sumar ahora, por ejemplo, las aportaciones más recientes de COULON (2004), entre otros trabajos del mismo autor; FÁBREGAS (2002, 2003-2004, 2004) o MALPICA y FÁBREGAS (2012), entre otros trabajos de la misma autora; HOUSSAYE (2013), entre otros trabajos de la misma autora; SALICRÚ (2001, 2005, 2007), entre otros trabajos de la misma autora; o VALÉRIAN (1999, 2006, 2014a, 2014b), entre otros trabajos del mismo autor. Sin olvidar, por supuesto, para ámbito italiano, trabajos como los de HEERS (1957) o MELIS (1956); o los más recientes de BALLETO (1995, 1996), entre otros trabajos de la misma autora, y PETTI (2000).

deres- musulmanes. En cualquier caso, siempre bajo el señalado punto de vista de implícito dominio cristiano.

Las presentaciones y confesiones de cautivos nos ofrecen, en cambio, una visión completamente distinta tanto de la actividad mercantil como de la movilidad interna islámica. Y nos descubren que el verdadero pulso o flujo sanguíneo islámico del Estrecho no se concretaba –o no se concretaba solamente– en esas esperables y ya conocidas *galiotes de moros* armadas, vinculables a la frontera con *dar al-harb*. Sino en todo un corolario, frenético, de pequeñas, incluso minúsculas, embarcaciones de musulmanes cuyo espectro cubriría desde la navegación de medio y corto radio y el cabotaje o micro-cabotaje cotidiano hasta la más mínima actividad pesquera diaria familiar. Que, desde luego, actuaban a otro nivel, por debajo de esas rutas regionales y de medio alcance atribuidas a los cristianos. Pero que, en cualquier caso, también podían cubrir circuitos regionales y que, sobre todo, comunicaban las tierras del sultanato nazarí de Granada y el Norte de África y tenían, claramente, su propio papel en el comercio y abastecimiento interno de esa área.²⁷

Más que a través de las presas de naves piráticas, pues, la multiplicidad y diversidad de conexiones existentes entre sur y norte del Estrecho, o entre las costas nazaríes y magrebíes en un sentido más amplio, queda plasmada con las capturas de aquellos musulmanes que fueron arrancados de su día a día mientras se desplazaban a bordo de las pequeñas naves que transitaban por el área islámica o, simplemente, mientras realizaban sus actividades cotidianas en tierra firme.

En el primer tercio del siglo xv, estas naves suelen ser designadas como barcas o, específicamente, como *caros* (cárabos), siendo *caro de moros* el término más habitual.²⁸ Pero encontramos también, algunas veces y a modo de sinónimo de *caro*, *falua* o *alfalua* (falúa).²⁹ Ocasionalmente, la fuente se refiere a fustas y leños. Y, en el nivel más ínfimo, para las embarcaciones de la cotidianidad pesquera, a *atzaura* (EBERENZ, 1975: 289-293) o *fusta de pescar*.³⁰

Caro (EBERENZ, 1975: 84-90) y *falua* (EBERENZ, 1975: 139-141)³¹ son, en la documentación de la Corona de Aragón bajomedieval, términos que parecen quedar restringidos a las embarcaciones islámicas, por cuanto no los vemos aplicados a la navegación ni a las embarcaciones cristianas, ni tan siquiera de

27 La intensidad de este tráfico «menor» entre las costas granadina y magrebí quedó ya patente en FÁBREGAS (2008: 162), de acuerdo con el relato de Zurara: no solo «casy cada semana avía preza grande ou pequena», sino que en un solo fin de semana se atacaron tres embarcaciones musulmanas.

28 Remito aquí, y en lo sucesivo, a la tabla aneja final que recoge el elenco de embarcaciones musulmanas no piráticas documentadas en las confesiones de cautivos presentados ante el baile general del reino de Valencia que nos ocupan.

29 SÁNCHEZ (1988: 57), en cambio, detecta el uso como sinónimos, a mediados del siglo XIV, de *caro* y *zaura* (*atzaura*); véanse la nota y el texto correspondiente a la nota siguiente.

30 La propia fuente ya da, pues, en este caso, la equivalencia entre el término *atzaura* y *fusta de pescar*. Se trata de la captura, en abril de 1420, en Almuñécar, al amanecer, de una pequeña embarcación con dos hermanos a bordo, en el momento en que salían a pescar (ARV, BG, 193, ff. 30v-32v). El *Diccionari català-valencià-balear Alcover-Moll* [<http://dcvb.iec.cat/>] (en adelante DCBV) define la voz «atzaura» como «barca sarraïna», documenta una cita en la crónica de Jaime I y, remitiendo a Coromines, la vincula al árabe *zawraq*, «barca».

31 Pequeña embarcación para el transporte de pasajeros o mercancías, derivado del árabe *faluqa* (barca), según el DCVB, voz «faluca» [<http://dcvb.iec.cat/>].

cabotaje, del área catalanoaragonesa.³² Pero no sabemos hasta qué punto podrían ser, o no, embarcaciones con alguna característica diferenciada de las cristianas o si eran, simplemente, por el contrario, como parece, términos de designación contextual asociables a los musulmanes. Tampoco entraremos a discutir, aquí, sobre la posible morfología y forma de propulsión de estos navíos, ni sobre sus posibles y plausibles derivaciones etimológicas del árabe.

Lo que sí queda patente, en cualquier caso, es que *caro* (al igual que *barca*, de hecho) se emplea como genérico, ya que –independientemente de si se le añaden o no diminutivos– se puede usar tanto para designar las naves tripuladas por varias decenas de personas como las embarcaciones no-piráticas más características de los dos registros de confesiones de cautivos, que oscilan entre tres y cinco tripulantes. Por consiguiente, *caro* se aplica tanto a naves que realizan recorridos de medio o corto radio como a otras que recorren distancias mínimas, cosa que implica, evidentemente, que este término designaba embarcaciones de distintas medidas, alcance y –posiblemente– formas de propulsión.

Por ello, el número de tripulantes de *caros*, *falues* y *barques* es lo que nos acaba dando, en cada caso, la verdadera medida de sus a menudo reducidísimas dimensiones, avaladas por la reiterada aplicación de diminutivos, a veces incluso duplicados: *caruell*, *barqueta*, *falueta*, *fusta pocha*, *barqueta pocha*...

Además, siendo, como eran en muchos casos, pequeñísimas embarcaciones para la navegación costera o de cabotaje (*terra terra*, a decir de la fuente), a menudo se les asigna –y, por lo tanto, se reconocen por– una indicación toponímica o geográfica, descriptiva de su lugar de origen: *barqueta poca de moros* de Ceuta, *caro de moros* de Vélez, *caro de moros* de Gibraltar, *caro de moros* de Motril, *caro de moros* de Málaga, *fusta de moros pocha* de Tánger...

Son mini-naves que realizan viajes de ida y vuelta de corto radio y de cabotaje, que salen cargadas de algún producto desde de su lugar de origen, que lo descargan y venden en el lugar de destino, y que, según se especifica varias veces, invierten los beneficios en la compra de otro producto del mercado local antes de iniciar su viaje de regreso al punto de origen. En ocasiones, pues, incluso el término cabotaje parece resultar excesivo, por cuanto no se aprecia necesariamente una lógica de mercado o un tráfico integrado o conectado con un supuesto nivel superior. Porque la sensación es, a menudo, que estamos más frente a un abastecimiento o tráfico de consumo o de «necesidad» local, que no ante ramificaciones de esa supuesta lógica de mercado de mayor alcance que se atribuye al cabotaje y que se detecta, incluso en tierras islámicas, en las redes cristianas.³³

Sus derroteros pueden ceñirse a las costas nazaríes (Almería-Málaga, Almuñécar-Málaga, Motril-Málaga, Marbella-Almuñécar, Málaga-Salobreña,

32 Adviértase la ausencia de estos términos, por ejemplo, en IGUAL y SOLER (2006); GUIRAL-HADZIIOSSIF (1989: 69-70); o LÓPEZ (1995: 269-316).

33 No entraré, aquí, en el debate ni en ulteriores valoraciones al respecto, puesto que no es el objeto de este trabajo. Remito, en cualquier caso, para ello, y de nuevo sin voluntad de exhaustividad, a algunos de los trabajos de IGUAL (2006-2008, 2009), sin detrimento de otros trabajos de este mismo autor, o, por ejemplo, de otros autores como ABULAFIA (2000) o IRADIEL (2007), entre otros trabajos de los mismos autores.

Estepona–Gibraltar, por ejemplo, entre los casos documentados entre 1409 y 1434) o a las costas africanas (Bugía-Orán, Djerba, Tánger-Alcazarseguir-Ceuta, Vélez de la Gomera-Melilla, Vélez de la Gomera-Alcudia, Melilla-Tabahrit³⁴...).

Pero la mayoría de las veces estas embarcaciones cruzan el estrecho de Gibraltar, conectando tierras islámicas africanas y tierras islámicas ibéricas: Orán-Málaga, Tarifa-(reino de) Fez, Tenes-Málaga, Granada-Ceuta, Málaga-Salé, Granada-(reino de) Fez, Tánger-Gibraltar, Málaga-Tánger, Orán-Almuñécar, Ceuta-Gibraltar, Málaga-Ceuta, Larache-Gibraltar, Alcazarseguir-Gibraltar, Málaga-Vélez de la Gomera, Arcila-Málaga...

La función más habitual de este cabotaje o micro-cabotaje –o, a veces, de las rutas de corto y medio radio– es, evidentemente, mercantil o de transporte de mercaderías. Y, aunque no siempre conozcamos los cargamentos de ida y vuelta, en los casos en que las declaraciones los detallan muestran una pauta bastante homogénea: en agosto de 1409, por ejemplo, una barca que había salido de Bugía con destino a Orán con tres o cuatro mil astas de lanza las vendió en Orán y, de regreso hacia Bugía, cargó trigo; en marzo de 1423, dos *caruells* cargados de sal salieron juntos –en conserva– de Melilla, se dirigieron a la cercana población de Tabahrit y, de regreso, cargaron aceite y sábanas; en septiembre de 1423, un *caro* de Motril salió de Almuñécar con avena destinada a Málaga y cargó, luego, carbón de producción local; en fecha indeterminada, pero seguramente en 1434, salió de Málaga una fusta con destino a Vélez de la Gomera cargada de *obra de terra de Màlaga* (terracota malagueña) y regresaba a Málaga con trigo...

Los productos transportados e intercambiados eran, pues, fundamentalmente, materias primas y manufacturas o producciones locales (madera, terracota, carbón, sábanas, cuero, astas de lanza) o productos alimentarios de primera necesidad (cereales, aceite, pescado, sal). Los cereales (sobre todo trigo, aunque encontremos también avena y cebada) circulaban, lógicamente, en dirección norte, a excepción de algún caso interno a la costa africana o nazarí. Y los cargamentos solamente se diversificaban en las embarcaciones de mayores dimensiones que, lógicamente, podían practicar navegación de medio radio (como el leño capturado en mayo de 1411 –fletado a un mercader cristiano–, que transportaba trigo, mantequilla, miel, carneros, gallinas, alquiceles, garbanzos, habas, alquitrán, sebo, harina, fideos o sémola de Tenes a Málaga; o el que se capturó en agosto de 1424 con cautivos, seda, pimienta, laca, lino, tártaro, alumbre y paños de lana, de Málaga a Tánger).

6. MOVILIDAD MARÍTIMA Y DIVERSIDAD SOCIOPROFESIONAL DE LA POBLACIÓN ISLÁMICA

En 1434, un *caruell* de Málaga que regresaba a su origen desde Vélez de la Gomera transportaba, además de sus quince tripulantes iniciales, nueve pasajeros que se habían embarcado en Vélez con destino al puerto nazarí. Incrementó las personas que transportaba a bordo, pues, en más de un cincuenta por ciento.

³⁴ Núcleo poblacional que, según el mapa publicado por RODRÍGUEZ (2000: 223), se encuentra entre las islas Chafarinas y Hunayn.

De esos nueve pasajeros que se embarcaron en el viaje de regreso, fueron tres los que se presentaron como cautivos al baile general del reino de Valencia:³⁵ uno era un *home de cavall*, natural de Arcila, que iba a servir al rey de Granada con dos rocines de su propiedad; otro era natural de Bugía, vivía en Málaga y había ido a Vélez a comprar trigo para celebrar la boda con su esposa, malagueña; y el tercero, *natural de Marrochs, del realme de Ffez*, era estudiante e iba a Granada a *aprendre de letra*.³⁶

En marzo de 1423, los dos *caruells* que se habían desplazado en conserva de Melilla a Tabahrit cargados de sal y que volvían a Melilla con aceite y sábanas también transportaban, además de los cinco marineros y pescadores que conformaban su tripulación inicial, cinco pasajeros en tránsito: un alfaquí, un buhonero,³⁷ un vendedor de fruta, un bracero y un judío que iba al encuentro de su hijo.³⁸ Doblaron, pues, en este caso, en el viaje de regreso, su número de tripulantes inicial.

Estos dos ejemplos, que podrían completarse con otros muchos, son más que suficientes para ilustrar la función de medio de transporte de la población musulmana que cumplían las embarcaciones islámicas no piráticas que documentamos a través de las presentaciones y confesiones de cautivos. Pero, a su vez, también son ilustrativos de la variada condición de los pasajeros que las utilizaban, auténtica ventana abierta sobre la composición socioprofesional de la población musulmana, otro aspecto sobre el cual también estábamos prácticamente a oscuras por cuanto, por su naturaleza, no suele tener cabida en las fuentes árabes ni tampoco en las cristianas, puesto que, al no ser información de interés para los cristianos, no suele aflorar en sus fuentes.

Esta ventana nos presenta la imagen (quizás todavía desenfocada, pero que va mucho más allá de la que teníamos) de una sociedad islámica posiblemente mucho más compleja de lo que podíamos adivinar: la gran variedad de oficios que declaran los musulmanes presentados como cautivos ante el baile general del reino de Valencia resulta, verdaderamente, extraordinaria. Sobre todo, si tomamos en consideración que se trata de personas simplemente capturadas al azar, de forma completamente aleatoria, mientras se desplazaban por mar, y no de una representación equitativa y equilibrada de la sociedad.³⁹

35 Los cautivos presentados al baile fueron los siete de los veinticuatro que le correspondieron a Bernat Font, patrón de un leño armado de once bancos, por su intervención en la captura del *caruell* en colaboración con una embarcación portuguesa. Sin embargo, como veremos más abajo, Font presentó, de hecho, ocho cautivos: los siete de la captura del *caruell* que procedía de Vélez de la Gomera y otro que había comprado a un portugués en Ceuta.

36 ARV, BG, 193, ff. 210r-213r. Julio 1434.

37 *marxant de garbell anant venent per la terra mercaderies*, esto es, «marchante de criba que va por el mundo vendiendo mercancías».

38 ARV, BG, 193, ff. 50r-54v. Marzo 1423.

39 HINOJOSA (1979: 29-31) ya había listado la amplia variedad de «oficios» que aparecen en los dos registros de confesiones de cautivos que tomamos en consideración, y recientemente yo misma he realizado un análisis pormenorizado del bagaje profesional de los que declaran en el primero, demostrando que no hubo ningún interés, en la sociedad cristiana, por aprovecharlo. De los 187 cautivos presentados ante el baile entre 1409 y 1412, en torno a un centenar y medio declararon su profesión, mientras que el resto se definió como gente sin oficio. Lógicamente, muchos de los cautivos que declararon su oficio eran marineros (en torno a un 15%), y casi una cuarta parte dijo tener ocupaciones

Pero, y ante todo, lo que mayormente me interesa destacar aquí de los dos ejemplos apuntados es que dejan patentes las estrechas conexiones sociales y familiares y la intensa, constante e irrefrenable movilidad poblacional y migratoria existente entre el Norte de África y Granada.

7. MIGRACIONES ENTRE LAS DOS ORILLAS DEL ESTRECHO: OCHO TRAYECTORIAS VITALES (Y ECOS DE ALGUNA MÁS)

Si, más arriba, señalaba que los tripulantes de las embarcaciones piráticas se nos representan a menudo como hombres nacidos en una orilla del Estrecho y traspasados a la otra, basta recuperar (de nuevo al azar entre otros muchos posibles ejemplos disponibles), para advertir hasta qué punto eran frecuentes y profundas esas conexiones, lo que sabemos –a través de sus propias declaraciones– de las trayectorias vitales de los ocho musulmanes –siete de ellos procedentes del *caruell* que regresaba de Vélez de la Gomera a Málaga cargado de trigo en 1434– que, en julio de ese año, Bernat Font presentó ante el baile general del reino de Valencia.

El primer musulmán, de unos 35 años, era natural de Arcila, del reino de Fez, donde tenía mujer, cuatro hijos y una hija. Tres años antes se había marchado a Granada, pero hacía medio año que había regresado a su hogar, a Arcila. «Hombre de caballo» de profesión, había comprado, en Arcila, dos rocines para su uso y, cuando fue capturado, volvía a Granada con la intención de ponerse al servicio del monarca nazarí. Desde Arcila se había desplazado hasta Vélez de la Gomera para embarcarse hacia Málaga con sus dos rocines, sus espadas y sus adargas.

La declaración de este hombre nos descubre, indirectamente, que el recorrido vital del patrón del *caruell* apresado también estaba a caballo del estrecho de Gibraltar, por cuanto era natural de Túnez pero vivía en Málaga y tenía mujer malagueña.

El segundo musulmán, loro, de unos 24 años, era natural de Bugía, «del reino de Fez» (*sic*),⁴⁰ y declaró ser *bastaix* (ganapán) y marinero de profesión. No tenía padres, ni mujer, ni hijos. Hacía un año que se había marchado de Bugía

relacionadas con tareas agrícolas. Con todo, aparecen una cincuentena de profesiones distintas, y de todo tipo. Oscilan desde un trasfondo rural (leñadores, pastores, un cazador de pájaros...) y marítimo (pescadores) hasta el sector artesanal, representado por sastres, zapateros, herreros o carpinteros, junto con oficios más específicos, como un maestro de fabricación de cajas. Sin embargo, seguramente lo más llamativo es la presencia –más significativa a nivel cualitativo que cuantitativo– del sector textil, que trasluce una especialización nada menospreciable (tejedores, caneadores de paños, caneadores de paños de lino, lavadores de paños...). Obviamente, también aparecen distintos tipos de comerciantes (mercaderes, revendedores, tenderos, vendedores de aceite...) y de profesionales del sector alimentario (carniceros, panaderos, horneros, buñoleros, pescaderos...), que se codean con aguadores, carboneros, molineros, barberos, corredores, alfaquies y escribanos, mozos y transportistas, además de una dilatada variedad de servidores de la más diversa condición (desde criados de caballeros hasta servidores de alcaldes y monarcas), pasando por mendigos y vagabundos (SALICRÚ, 2016). Aunque, por el momento, yo no le haya dado todavía tratamiento sistemático, el registro de 1419-1434 diversifica aún más el elenco de profesiones, y no hace sino confirmar las tendencias ya apuntadas.

⁴⁰ Me limito a reproducir aquí, literal y acriticamente, el testimonio de los cautivos tal como aparece registrado en la fuente, sin entrar a valorar sus posibles incongruencias. Advértase, aquí, que, pese a estar bajo obediencia hafsí, se habla de Bugía como «reino de Fez», y sin embargo se menciona, luego, el rey de Bugía.

a Granada, «para pasar su vida», con fustas del rey de Bugía que llevaban un regalo al rey de Granada. Y, luego, estando en Málaga, se había embarcado como marinero en el *caruell* que fue capturado.

El tercer cautivo, de unos 30 años, era también natural de Bugía, «del reino de Fez» (*sic*). Declaró ser marinero y haberse trasladado al sultanato nazarí, donde ahora vivía, «cuando el rey Izquierdo» (Muhammad IX de Granada) «volvió de Bugía a Granada» —es decir, en otoño de 1429—. ⁴¹ Tenía esposa en Málaga. Y hacía unos tres meses que había ido a Vélez de la Gomera a comprar trigo para la celebración de su boda, trigo que ahora, de regreso, transportaba en la nave apresada.

El cuarto cautivo, de unos 30 años, era natural de Granada. Bracero, hortelano y labrador, ya no tenía padre, pero sí madre, en Granada. Estando en Málaga, había tenido noticia del *caruell* que iba a Vélez de la Gomera y se había enrolado en él como tripulante. Aunque, evidentemente, su enrolamiento atestigüe la movilidad poblacional entre las dos orillas del Estrecho, este es el único de los musulmanes relacionados con la captura del *caruell* malagueño procedente de Vélez de la Gomera y que prestan declaración, cuya trayectoria personal no se nos presenta arraigada a ambos lados a través de una migración.

El quinto musulmán tenía unos 23 años. Resulta interesante que, a diferencia de los demás, al serle preguntado de dónde era natural respondiera, sin definirse personalmente, que su padre era natural de Tedelis, del reino de Tremecén, y que se había ido a vivir a Málaga, donde se había casado con su madre, malagueña. Y que, por consiguiente, él había nacido y vivido en Málaga. Sus padres ya habían fallecido y él todavía no tenía mujer, pero sí esposa. ⁴² Su declaración nos permite descubrir que el *caruell* capturado ya había realizado, anteriormente, por lo menos otro viaje de Vélez a Málaga cargado de trigo. Y que él se enroló en él como balletero cuando, en ese viaje anterior, la nave regresaba de Málaga a Vélez para ir a buscar más trigo.

El sexto cautivo, de unos 30 años, dijo ser natural de Marruecos, del reino de Fez. Y, al serle preguntado su oficio, contestó que era estudiante y que aprendía morisco. No tenía ni padre, ni madre, ni mujer, ni hijos. Y, según he señalado ya más arriba, se embarcó en el *caruell* de Vélez de la Gomera hacia Málaga para ir al reino de Granada a aprender a leer.

⁴¹ *con passà lo rey Squerdo de Bogia en Granada ladonchs se'n passà ell, dit confés, ab lo dit rey en Granada, e des ellavors ençà sta en lo dit regne* (ARV, BG, 193, f. 211r). Muhammad IX el Izquierdo fue destronado por Muhammad VIII el Pequeño (a quien él mismo había destronado con anterioridad) en enero de 1427. De acuerdo con el estado de nuestros conocimientos, Muhammad IX se exilió en Túnez, donde recibió, además del apoyo del monarca hafsí, el de Castilla y de la Corona de Aragón. En junio de 1429 todavía estaba en el sultanato hafsí, pero a mediados de octubre ya había regresado a tierras nazaríes y tenía guerra abierta con su rival. Al parecer, se embarcó desde Orán, con apoyo naval hafsí, después de haber recorrido, por tierra, durante dos meses, la costa norteafricana. (cf. SALICRÚ, 1998: 213-256, y 242-243 en particular). Adviértase, sin embargo, que la declaración del cautivo señala Bugía como punto de embarque hacia Granada.

⁴² Aunque tampoco aquí me detendré en ulteriores consideraciones, adviértase que tanto en este caso como en el del tercer cautivo se distingue entre esposa (previa celebración de la boda) y mujer (tras celebración de la misma).

El séptimo cautivo, que tenía unos 50 años y también dijo ser natural de Marruecos, del reino de Fez, declaró ser, como el primero, «hombre de caballo». Dijo que no tenía padres, pero que tenía mujer en Málaga, donde hacía veinte años que residía. Y que se había embarcado allí, en Málaga, hacia Vélez, en el *caruell* que iba a buscar trigo. Según confesó, estando en Vélez pidió –no dice a quién– y le dieron, «por amor de Dios», dos rocines, que luego cargó en la embarcación.⁴³

Las circunstancias del octavo cautivo que Bernat Font presentó al baile general del reino de Valencia son algo distintas, porque no procedía del *caruell* capturado. Constituyen, sin embargo, el colofón final de la puesta de manifiesto de los intensos contactos entre las costas septentrionales y meridionales del occidente islámico. El cautivo tenía unos 30 años y era natural de Marruecos. Dijo ser, de oficio, eremita. Explicó que había llegado a Tánger unos cuatro años antes. Y que, desde allí, se había trasladado a Granada para seguir mendigando y pidiendo limosna en el sultanato nazarí «en nombre de Dios». Lo hizo durante unos dos años. Y, luego, decidió regresar a su tierra, a bordo de una *fusta de moros* que iba de Málaga a Tánger. Dicha embarcación fue capturada por otra de Ceuta y, desde entonces, había permanecido en Ceuta cautivo hasta que su propietario, un portugués llamado Vasco Gil, lo vendió a Bernat Font.

8. CONCLUSIONES

Estos recorridos personales –más de sur a norte que de norte a sur–,⁴⁴ el entorno familiar de los cautivos y la propia captura del *caruell de moros* en que viajaban los musulmanes que Bernat Font presentó, en 1434, ante el baile general del reino de Valencia, elegidos, como he dicho, al azar entre las docenas de ejemplos y de cautivos cuyas declaraciones tenemos documentadas entre 1409 y 1434, no pueden ser más elocuentes acerca de la intensidad, regularidad y vivacidad de los contactos socioeconómicos mantenidos entre granadinos y magrebíes en un entorno geográfico, el estrecho de Gibraltar, y en un contexto histórico, el primer cuarto del siglo xv, que no se distingue, precisamente, por su tranquilidad en lo que a relaciones y frontera cristiano-musulmana se refiere.

Nos movemos –desde la óptica fronteriza ibérica que necesariamente imponen unos cautivos llevados a Valencia por cuanto mayoritariamente fueron capturados y/o presentados por valencianos (SALICRÚ en prensa)– entre la coyuntura de las campañas de Fernando de Antequera contra el sultanato nazarí (primer registro, 1409-1412) y la agitación inherente al nuevo despertar de la guerra castellano-granadina a principios de los años treinta del siglo xv (que afecta

43 En su declaración, el primer cautivo, también «hombre de caballo», había dicho que, de los cinco rocines que viajaban en el *caruell* capturado, dos eran suyos, uno de un musulmán que había formado parte de otro lote del botín de los captores, y dos de un primo hermano suyo que estaba con él y que también fue presentado ante el baile general del reino de Valencia. Debería ser, pues, por lógica, este séptimo cautivo. Con todo, dice llamarse Mahomat Benalacen y el primer cautivo dice que su primo hermano se llamaba Mohamat Almagrahuy.

44 Justo lo contrario de lo que detecta RODRÍGUEZ (2000: 156, 228), para quien, en el siglo xv, la corriente migratoria de intelectuales sigue la dirección norte-sur.

de lleno al segundo registro, 1433-1434), pasando por unos años de tranquilidad exterior (segundo registro, 1419-1424) pero que, como hemos visto de pasada, fueron, en cambio, de una agitación interna (entronizaciones y deposiciones de sultanes nazaries) que repercutió (posiblemente más de lo que podíamos pensar *a priori* sin ser conscientes del grado de intensidad de los contactos mantenidos no solo por las elites sino también por la población común norteafricana y nazarí) en todo el arco occidental mediterráneo islámico.⁴⁵

Sin embargo, no parece que la agitación e intranquilidad de esa frontera externa coartara dramáticamente el devenir cotidiano de la no-frontera interna islámica. Es evidente que lo que nos permite observar la no-frontera interna islámica son, precisamente, las interferencias de la sí-frontera marítima externa cristiano-musulmana sobre ella (los apresamientos de cautivos). Pero también está claro que las interferencias de la sí-frontera no impidieron que los contactos en la no-frontera siguieran fluyendo regular y naturalmente, sin solución de continuidad.

En cualquier caso, lo que hay que destacar es que, a través de las presentaciones y confesiones de cautivos, emergen, en el seno del área islámica occidental, unos contactos internos mucho más sólidos e intensos de lo que, por ahora, habíamos podido visualizar.

Por un lado, y desde un punto de vista económico y mercantil, resulta evidente que, más allá de los circuitos regionales operados por naves cristianas y al servicio de intereses fundamentalmente cristianos, existía una activísima red de corto radio que interactuaba a otro nivel, a bordo de pequeñas e incluso minúsculas embarcaciones que mantenían constantemente en contacto Granada y las costas africanas más cercanas.

En este sentido, también queda claro que Granada estaba perfectamente integrada en *dar al-islam*, cosa que significa, a su vez, que los musulmanes no percibían obstáculos en la existencia de supuestas fronteras políticas entre los distintos estados islámicos; ni percibían, tampoco, la existencia de ninguna frontera económica;⁴⁶ ni, mucho menos, la existencia de fronteras socioculturales.

Y no se trata, solo, de que los cautivos musulmanes no establezcan diferencias. Sino de que, además de su constante ir y venir, mucho más fácil de lo que creíamos, descubrimos también que muchos de ellos eran, personalmente, fruto de esos contactos.

A consecuencia de las divisiones políticas y con visión externa, el análisis del área económica islámica occidental lo habíamos realizado, a menudo, de forma sectorial, compartimentado. Deberíamos, pues, intentar construir un nuevo modelo, mucho más integrado y, por consiguiente, mucho más real. Porque,

45 Para mayor detalle de la coyuntura política, remito a SALICRÚ (1998: 21-349).

46 Es tan poco lo que se sabe –y, además, siempre a través de la tributación de los mercaderes cristianos– sobre la existencia y funcionamiento de las aduanas y sobre el pago de impuestos mercantiles en tierras islámicas (VALÉRIAN, 2006: 256-273, y en especial 271 y 273), que nada puede aventurarse, tampoco, acerca de la posible tributación de los musulmanes. Con todo, sí sabemos que los mudéjares podían beneficiarse de un trato fiscal preferencial o de una discriminación positiva con respecto a sus «connacionales» cristianos (SALICRÚ, 2002). De todos modos, ante la fluidez de los contactos que se detecta entre las dos riberas del Mediterráneo, de ninguna manera puede considerarse que la posible tributación fiscal o derechos a pagar por los musulmanes en tierras islámicas coartara su movilidad.

aunque los resultados presentados puedan considerarse, todavía, provisionales,⁴⁷ son ya lo suficientemente contundentes como para justificarlo.

El elevado nivel de movilidad de la población musulmana occidental; la flexibilidad de sus estructuras sociales y económicas, que interactuaban independientemente de las estructuras y divisiones políticas internas de *dar al-islam* y de la percepción externa, cristiana, de divisiones; la realidad de unas estructuras familiares reflejo de la movilidad entre las dos orillas del Estrecho; y tanto una realidad socioprofesional como unos modelos familiares (aparentemente monógamos y nucleares) bastante más próximos a los del mundo cristiano de lo que pensábamos, constituyen, en su conjunto, si nos remitimos a uno de los conceptos historiográficos actualmente más en boga, un magnífico ejemplo de conectividad mediterránea (HORDEN y PURCELL, 2000).

Una frontera sin fronteras, una frontera sin los límites que la historiografía había creado y sostenido a causa de sus propias fronteras mentales. Y unas fronteras que, desde luego, deberíamos empezar a difuminar.

9. BIBLIOGRAFÍA

- ABULAFIA, D. (2000): «L'economia mercantile nel Mediterraneo occidentale: commercio locale e commercio internazionale nell'età di Alfonso il Magnanimo», en *XVI Congresso Internazionale di Storia della Corona d'Aragona. La Corona d'Aragona ai tempi di Alfonso il Magnanimo*, vol. II, Paparo Edizioni, Nápoles: 1023-1046.
- ALARCÓN Y SANTÓN, M. A.; GARCÍA DE LINARES, R. (1940): *Los documentos árabes diplomáticos del Archivo de la Corona de Aragón*, Imprenta de Estanislao Maestre, Madrid.
- BALLETTO, L. (1995): «Gênes et le Maghreb au XVe siècle», en *L'Occident musulman et l'Occident chrétien au Moyen Âge*, Publications de la Faculté des Lettres et des Sciences Humaines-Université Mohammed V, Rabat: 91-106.
- BALLETTO, L. (1996): «Famiglie genovesi nel Nord-Africa», en *Dibattito su grandi famiglie del mondo genovese fra Mediterraneo ed Atlantico. Atti del convegno. Montoggio, 28 ottobre 1995*, Génova: 49-71.
- BAZZANA, A. (1997): «El concepto de frontera en el Mediterráneo occidental en la Edad Media», en *Actas del congreso La frontera oriental nazarí como sujeto histórico (s. XIII-XVI): Lorca-Vera, 22 a 24 de noviembre de 1994*, Instituto de Estudios Almerienses, Almería: 25-46.
- BLUMENTHAL, D. (2009): *Enemies and Familiars. Slavery and Mastery in Fifteenth-Century Valencia*, Cornell University Press, Ithaca and London.
- CORTÉS ALONSO, V. (1964): *La esclavitud en Valencia durante el reinado de los Reyes Católicos (1479-1516)*, Publicaciones del Archivo Municipal de Valencia, Valencia.

⁴⁷ El análisis de los dos primeros registros de presentaciones y confesiones de cautivos que tengo en marcha culminará, espero, con su edición y con la sistematización completa de los datos que aportan.

- COULON, D. (2004): *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Âge: un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine (ca. 1330 - ca. 1430)*, Casa de Velázquez-Institut Europeu de la Mediterrània, Madrid-Barcelona.
- Diccionari català-valencià-balear Alcover-Moll [http://dcvb.iec.cat/]
- DUFOURCQ, CH-E. (1979): «Commerce du Maghreb médiéval avec l'Europe chrétienne et marine musulmane: données connues et problèmes en suspens», en *Actes du Congrès d'Histoire et de Civilisation du Maghreb*, Tunis: 161-192.
- EBERENZ, R. (1975): *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel. Eine kulturgeschichtliche Untersuchung zur Schiffstypologie und -terminologie in den iberoromanischen Sprachen bis 1600*, Herbert Lang-Peter Lang, Berna-Frankfurt.
- FÁBREGAS GARCÍA, A. (2002): *Un mercader genovés en el reino de Granada: el libro de cuentas de Agostino Spinola (1441-1447)*, Granada.
- FÁBREGAS GARCÍA, A. (2003-2004): «Redes de comercio y articulación portuaria del reino de Granada», *Chronica Nova* 30: 69-102.
- FÁBREGAS GARCÍA, A. (2004): *La familia Spinola en el reino nazarí de Granada: contabilidad privada de Francesco Spinola (1451-1457)*, Granada.
- FÁBREGAS GARCÍA, A. (2007): «Actividad comercial de los reyes nazaríes y su implicación con los representantes del gran comercio occidental a finales de la Edad Media», *Studia Historica. Historia Medieval* 25: 171-190.
- FÁBREGAS GARCÍA, A. (2008): «Actividad marítima y mercantil nazarí en el Magreb occidental: relatos de un observador portugués en el estrecho», *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino* 20: 151-173.
- GONZÁLEZ ARÉVALO, R. (2016): «Acordes y desacuerdos. Navegación y comercio de las galeras mercantiles de Venecia y Florencia en el Mediterráneo ibérico desde una perspectiva comparada», en R. GONZÁLEZ ARÉVALO (ed.), *Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval*, Granada: 145-191.
- GRAULLERA SANZ, V. (1978): *La esclavitud en Valencia en los siglos XVI y XVII*, Instituto Valenciano de Estudios Históricos-Institución Alfonso el Magnánimo-Diputación Provincia-Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Valencia.
- GUIRAL-HADZHOSSIF, J. (1989): *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Edicions Alfons el Magnànim, Valencia.
- HEERS, J. (1957) «Le royaume de Grenade et la politique marchande de Gênes en Occident (XVe. siècle)», *Le Moyen Age* LXIII: 871-21; con reedición en (1979): *Société et économie à Gênes (XIVe-XVe siècles)*, Variorum Reprints VII, London.
- HINOJOSA MONTALVO, J. (1971): «Confesiones y ventas de cautivos en la Valencia de 1409», *Ligarzas* 3: 113-127.
- HINOJOSA MONTALVO, J. (1979): «Tácticas de apresamiento de cautivos y su distribución en el mercado valenciano (1410-1434)», *Qüestions valencianes* 1: 5-41.
- HORDEN, P.; PURCELL, N. (2000): *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*, Blackwell, Oxford.
- HOUSSAYE MICHIEZI, I. (2013): *Datini, Majorque et le Maghreb (14e-15e siècles). Réseaux, espaces méditerranéens et stratégies marchandes*, Brill, Leiden-Boston.

- IGUAL LUIS, D. (2006-2008): «Operadores económicos y espacios de comercio en el Mediterráneo occidental (siglos XIII-XV)», *Revista de Historia Medieval* 15: 189-214.
- IGUAL LUIS, D. (2009): «Great and small trade in the Crown of Aragon. The example of Valencia in the Late Middle Ages», *Imago Temporis. Medium Aevum* 3: 231-248.
- IGUAL LUIS, D.; SOLER MILLA, J. L. (2006): «Una aproximació al comerç marítim de les comarques castellonenques (segles XIII-XV)», *Millars. Espai i Història* 29: 93-132.
- IRADIEL MURUGARREN, P. (2007): «El comercio en el Mediterráneo catalano-aragonés: espacios y redes», en *Comercio y hombres de negocios en Castilla y Europa en tiempos de Isabel la Católica*, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid: 123-150.
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E. (1973): «Málaga, "colonia" genovesa (siglos XIV y XV)», *Cuadernos de Estudios Medievales. Homenaje al profesor Seco de Lucena* 1: 135-144.
- LÓPEZ PÉREZ, M. D. (1995): *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*, Institución Milà i Fontanals-CSIC, Barcelona.
- MALPICA CUELLO, A.; FÁBREGAS GARCÍA, A. (2012): «Embarcaderos y puertos en la costa del reino de Granada, en Navegación y puertos en época medieval y moderna», en A. FÁBREGAS GARCÍA (ed.), *Navegación y puertos en época medieval y moderna*, Grupo de investigación Toponimia, Historia y Arqueología del Reino de Granada, Granada: 68-102.
- MARZAL PALACIOS, F. J. (2006): *La esclavitud en Valencia durante la Baja Edad Media (1375-1425)*, Universitat de València-Servei de Publicacions, Valencia, [<http://hdl.handle.net/10803/9996>].
- MELIS, F. (1956): «Malaga nel sistema economico del XIV e XV secolo», *Economia e Storia* 3 fasc. I: 19-59, fasc. II: 139-163, con reediciones en (1976) *Mercaderes italiani en España (Investigaciones sobre su correspondencia y su contabilidad)*, Publicaciones de la Universidad, Sevilla: 365, y en (1990), *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, Le Monnier, Prato.
- PETTI BALBI, G. (2000): «Gli insediamenti genovesi nel Nord-Africa durante il '400», in *Medioevo. Mezzogiorno. Mediterraneo. Studi in onore di Mario del Treppo, a cura di Gabriella Rossetti e Giovanni Vitolo*, Liguori-GISEM, Nápoles: 121-137.
- PÉQUIGNOT, S.; SAVY, P. (2016): «Introduction», en *Annexer?*, Presses Universitaires, Rennes: 7-19.
- RODRÍGUEZ GÓMEZ, M.^a D. (2000): *Las riberas nazarí y del Magreb (siglos XIII-XV). Intercambios económicos y culturales*, Universidad de Granada, Granada.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (1997): *Génova y Castilla, genoveses y Granada. Política y comercio en el Mediterráneo Occidental en la primera mitad del siglo XV*, en *Le vie del Mediterraneo. Idee, uomini, oggetti (secoli XI-XVI)*, ECIG, Génova: 213-257.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (1998): *El sultanat de Granada i la Corona d'Aragó, 1410-1458*, Institució Milà i Fontanals - CSIC / Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona.

- SALICRÚ I LLUCH, R. (2000): «La frontera marítima en el Mediterráneo bajomedieval», en *III Estudios de Frontera. Convivencia, defensa y comunicación en la frontera. En memoria de don Juan de Mata Carriazo y Arroquia*, Diputación Provincial, Jaén: 681-709.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (2001): «The Catalano-Aragonese Commercial Presence in the Sultanate of Granada during the Reign of Alfonso the Magnanimous», *Journal of Medieval History* 27: 289-312.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (2002): «Mudéjares y cristianos en el comercio con Berbería: quejas sobre favoritismo fiscal y acusaciones de colaboracionismo mudéjar, una reacción cristiana a la defensiva», en *De mudéjares a moriscos: una conversión forzada. VIII Simposio Internacional de Mudejarismo. Teruel, 15-17 de septiembre de 1999*, Instituto de Estudios Turolenses, Teruel: vol. I, 283-301.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (2002-2003): «Manifestacions i evolució de la rivalitat entre Gènova i la Corona d'Aragó a la Granada del segle xv, un reflex de les transformacions de la penetració mercantil», *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia* 23/24: 575-596.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (2005): «Els catalans a Tunis a mitjan segle xv. A l'entorn dels Vives i dels monopolis de la pesca de corall», en *Actes del XVIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó: la Mediterrània de la Corona d'Aragó (ss. XIII-XVI) & setè centenari de la sentència arbitral de Torrellas (1304-2004)*, vol. I, Universitat de València, Valencia: 985-1013.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (2007): «¿Repensando Granada? Presencia y penetración diferencial cristiana en el sultanato nazarí en la Baja Edad Media», en *XXXVIII Settimana di Studi. Relazioni economiche tra Europa e mondo islamico. Secc. XIII-XVIII. Prato, 1-5 maggio 2006*, vol. I, Istituto Internazionale di Storia F. Datini - Le Monnier, Prato-Florenca: 135-146.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (2012): «Desde la otra orilla: las fuentes cristianas catalano-aragonesas y los círculos de poder del Islam occidental bajo-medieval», en Méouak, M. (ed.), *Biografías magrebíes. Identidades y grupos religiosos, sociales y políticos en el Magreb medieval*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid: 389-415.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (2013): «Luck and Contingency? Piracy, Human Booty and Human-Trafficking in the Late Medieval Western Mediterranean», en *Seeraub im Mittelmeerraum: Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Nikolas Jaspert-Sebastian Kolditz (Hg.), Wilhelm Fink-Ferdinand Schöningh Verlag, Konstanz: 349-362.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (2016): «Des êtres sans passé? La question du bagage professionnel des esclaves musulmans dans la Méditerranée au bas Moyen Âge», *Rives méditerranéennes* 53: 125-138.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (en prensa): «¿Captadores o mediadores? Dinámicas de aprovisionamiento y de introducción de los esclavos musulmanes en el Mediterráneo occidental bajomedieval», en M. F. FERNÁNDEZ CHAVES y R. M. PÉREZ GARCÍA, *Los negocios de la esclavitud. Tratantes y mercados de esclavos en el Atlántico ibérico, siglos XV-XIX*, Sevilla.

- SÁNCHEZ MARTÍNEZ, M. (1988): «Comercio nazarí y piratería catalano-aragonesa (1344-1345)», en *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb*, CSIC-Instituto Hispano-Árabe de Cultura, Madrid: 41-86.
- VALÉRIAN, D. (1999): «Ifriqiyan Muslim Merchants in the Mediterranean at the End of the Middle Ages», *Mediterranean Historical Review* 14/2: 47-66.
- VALÉRIAN, D. (2006): *Bougie, port maghrébin. 1067-1510*, École Française de Rome, Roma.
- VALÉRIAN, D. (2014a) «La diaspora andalouse et le commerce des ports maghrébins (XI^e-XV^e siècle)», *Les Cahiers de Framespa* 16. [En ligne], mis en ligne le 01 juillet 2014, consulté le 23 juillet 2017. URL: <http://framespa.revues.org/2939> ; DOI: 10.4000/framespa.2939
- VALÉRIAN, D. (2014b): «Les marchands musulmans dans les ports chrétiens au Moyen Âge», en Boisselier, S. y Tolan, J., *La cohabitation religieuse dans les villes Européennes, xe - xve siècles / Religious cohabitation in European towns (10th-15th centuries)*, Brepols, Turnhout: 109-120.

EMBARCACIONES MUSULMANAS NO PIRÁTICAS QUE TRANSITAN POR DAR AL-ISLAM DOCUMENTADAS EN LAS CONFESIONES DE CAUTIVOS PRESENTADOS ANTE EL BAILE GENERAL DEL REINO DE VALENCIA (ARV, RC, 626 y ARV, BG, 193)

fecha de presentación ¹	referencia	tipo de embarcación	número de tripulantes	origen	destino	lugar de captura	productos transportados
agosto 1409	ARV, RC, 626, ff. 2r-7v ² , 8r-10r	<i>barca amarinada / barca de mercadería / barca</i>	28 ³	(ida) Bugía	Orán	mares de Orán	astas de lanza ⁴
enero 1410	ARV, RC, 626, ff. 29v-33r	<i>caro</i>		(vuelta) Orán	España (Málaga)		trigo
abril 1410	ARV, RC, 626, ff. 34r-36r	<i>caro de moros</i>	26	Bugía	Orán	golfo cercano a las islas Kerkennah	trigo, avena
agosto 1410	ARV, RC, 626, ff. 51r-53r	<i>fusta</i>		Tarifa	reino de Fez		
mayo 1411	ARV, RC, 626, ff. 88r-114r	leño (fletado a un mercader cristiano) ⁵		playa de Tenes	Málaga	playa de Tenes	<i>lleyyam</i> (maderamen) - <i>fusta</i> (madera) y <i>cutram</i> (cotambre)
octubre 1411	ARV, RC, 626, ff. 115r-116v	<i>fusta del rey de Granada</i>		reino de Granada	Ceuta		
diciembre 1411	ARV, RC, 626, ff. 118r-122r	<i>caro</i>	38	Málaga	Salé	mares de Gibraltar	trigo, mantequilla, miel, carneros, gallinas, alquiceles, garbanzos, habas, alquitrán, sebo, fideos, sémola, harina, telas de vestir, doblas moriscas
mayo 1412	ARV, RC, 626, ff. 127r-129r	<i>barca de moros</i>	8 ⁶	España	reino de Fez	mares de Estepona	
mayo 1412	ARV, RC, 626, ff. 134r-136r	<i>caro de moros</i>	11 ⁷	partes de Tánger	Gibraltar		

junio 1412	ARV, RC, 626, ff. 148v-150r	<i>caro</i> de moros	20 ⁸	Málaga	Tánger	mares de Estepona y Gibraltar	
junio 1412	ARV, RC, 626, ff. 152r-154v	<i>laud</i> de moros		Vélez de la Gomera	Melilla	mares de Alcutia	
junio 1412	ARV, RC, 626, ff. 152r-154v	<i>caro</i> de moros		Estepona	Gibraltar	cerca de Gibraltar	
agosto 1412	ARV, RC, 626, ff. 159r-160v	<i>caro</i>	10 ⁹	Ceuta	Gibraltar - Málaga		
septiembre 1412	ARV, RC, 626, ff. 162v-167v	<i>caro</i> de moros de Málaga	12	Ceuta	Málaga		pescado salado (del rey de Granada)
septiembre 1412	ARV, RC, 626, ff. 162v-167v	<i>barqueta pochá de moros de Ceuta</i>	8	Málaga	Ceuta	entre Málaga y Estepona ("hacia la vía de Estepona")	ninguno
septiembre 1412	ARV, RC, 626, ff. 162v-167v	<i>fusta de moros pochá de Tánger</i>	3 ¹⁰	Tánger	Alcazarseguir		sal y <i>obra de terra</i> (terracota)
septiembre 1412	ARV, RC, 626, ff. 162v-167v	<i>fusta pochá de moros</i>	4 ¹¹	Tánger	Ceuta	entre Tánger y Ceuta	<i>obra de la terra</i> (terracota)
septiembre 1412	ARV, RC, 626, ff. 162v-167v	<i>fusta pochá</i>	4 ¹²	Almería	Málaga	entre Almería y Málaga	
marzo 1420	ARV, BG, 193, ff. 29r-30r	<i>caro</i>	13 ¹³	Bugía	Orán	mares de Argel	madera llamada <i>adzen</i>
abril 1420	ARV, BG, 193, ff. 30v-32v	<i>atzaura o fusta de pescar</i>	2	Almuñécar		mares de Almuñécar	
agosto 1420	ARV, BG, 193, ff. 33r-35r	<i>caro de moros de Almuñécar</i>	18 ¹⁴	Málaga	Almuñécar	mares de Maro	"ninguno, solamente <i>rajoles</i> [baldosas] de Málaga a Almuñécar"
septiembre 1420	ARV, BG, 193, ff. 42r-43v	<i>falueta</i>		Almería	Málaga		

			4	Málaga	Almería	<i>punta de la Alena</i>	
marzo 1423	ARV, BG, 193, ff. 50r-54v	<i>caruell</i> dos <i>caruells</i> de Tabahrit que navegaban en conserva	5 + 5	(ida) Melilla (vuelta) Tabahrit	Tabahrit (Tremecén) Melilla	sal 7 odres de aceite, 13 sábanas y 1 quintal de aceite, y 30 sábanas, respectivamente	
agosto 1423	ARV, BG, 193, ff. 88v-91v	varios <i>caros</i> que pasaban del reino de Fez a Gibraltar	4	Larache	Gibraltar	en el estrecho llamado de Gibraltar	sal
		<i>caro</i> de Vélez	14 ¹⁵	Alcazarseguir	Gibraltar		cebada
septiembre 1423	ARV, BG, 193, ff. 97v-102r	<i>caro</i> de moros de Gibraltar <i>caro</i> (de Motril)	3	(ida) Almuñécar	Málaga		avena
		<i>caruell</i> ab lo qual tenia son trijfeh de Málíqua a Gibraltar e a Monechia e en altres parts del regne de Granada	5	(vuelta) Málaga	Málaga	ante los molinos de Málaga [Torremolinos]	carbón a cargar en <i>Cuey</i> (entre Marbella y Málaga), producido en el cabo de <i>Almacén</i> (término de Málaga), para llevar a Málaga
			4 ¹⁶	cargador de Motril, "que está cerca de Almuñécar"	Málaga	frente a <i>Betzilliana</i> (Bezmilliana [Kincón de la Victorial])	avena

julio 1424	ARV, BG, 193, ff. 126v-128r	<i>alfalua / falua</i> pequeña	2	Almuñécar (ivan y venían de Marbella con sardina fresca)	Almuñécar	mares de Almuñécar (pescaban en el cabo <i>del Marro</i> [Maro])	(habían salido a pescar) sardina fresca
agosto 1424	ARV, BG, 193, ff. 49r-v. ¹⁷	leño armado de once bancos		Málaga	Tánger	estrecho de Gibraltar	mercaderías, cinco cautivas negras y dos <i>borids</i> (bastardos) negros, seda, pimienta, laca, lino, tártaro, alumbre, paños de lana
agosto 1424	ARV, BG, 193, ff. 133v-135v, 137v-139v	dos <i>falues</i> o <i>caruells</i> que navegaban en conserva para pescar				<i>en les mars de cap Cerenya (...), denant la torre de la guarda vella del terme de Olives (...) que són entre Almeria e Málitqua, los quals ananen ab sardina salada que portaven a Málitqua</i>	
		<i>falua</i>	3 ¹⁸	Málaga	Málaga	mares del cabo de Salobreña	pescado
		<i>falua</i> o <i>caruell</i>	3		[Málaga]	mares del cabo de Salobreña	(había salido a pescar)
		<i>falua</i> (noticia indirecta)		Bugía	Orán		
		<i>falua</i> (noticia indirecta)		Orán	Almuñécar		

julio 1434	ARV, BG, 193, ff. 210r-213r, 240r-241r		15	(ida) Málaga	Vélez de la Gomera	"viendo la tierra de Berbería y de Málaga pero más cerca de Málaga que de Berbería"	trigo, cebada, avena, caballos
fragmento sin fecha ²⁰	ARV, BG, 193, f. 214r-v	[fusta de moros de Málaga]	24 ¹⁹	(vuelta) Vélez de la Gomera	Málaga		<i>obra de terra de Málaga</i> (terracota de Málaga)
julio 1434	ARV, BG, 193, ff. 240r-241r	fusta	21 ²¹	(vuelta) Vélez de la Gomera	Málaga		trigo
		barca		Gibraltar	Tánger		
		barca	10	Tánger	Gibraltar		trigo
		<i>barqueta</i>	5	Vélez de la Gomera	Alcudia		
septiembre 1434	ARV, BG, 193, ff. 244r-v	barca de Málaga	40	Vélez de la Gomera	Málaga		trigo
[octubre 1434]	ARV, BG, 193, f. 250r-v	barca		Arcila	Málaga		trigo
		barca	6	Tánger	Málaga		trigo

Notas al pie de la tabla

1 La fecha de presentación no siempre es inmediata a la captura, sino que, dependiendo de las circunstancias, pueden producirse decalajes de varios meses. *Cf.*, para los varios tiempos del primer registro, SALICRÚ (en prensa), ¿Captores o mediadores?

2 Ed. HINOJOSA (1971: 123-125).

3 12 de los 28 murieron en la captura.

4 Algunos cautivos dicen que son 3000, otros 4000.

5 Lo incluyo pese a ser embarcación cristiana puesto que se trata del único caso documentado en los dos registros, y ejemplifica el flete de naves cristianas por parte de musulmanes para realizar trayectos internos al área islámica. Se trata de una presa que deriva en reclamaciones entre cristianos que aquí no tomo en consideración, sino que me limito a recoger el testimonio de los musulmanes capturados que fueron presentados ante el baile general del reino de Valencia.

6 Se trata del número de personas capturadas en la barca, no sabemos si se corresponde con el número total de tripulantes.

7 7 fueron capturados y 4 murieron en el ataque, pero no sabemos si se corresponde con el número total de tripulantes.

8 Se trata del número de cautivos capturados con el declarante, no sabemos si se corresponde con el número total de tripulantes.

9 Se trata del número de cautivos capturados con el declarante, no sabemos si se corresponde con el número total de tripulantes.

10 Se trata del número de cautivos capturados con el declarante, no sabemos si se corresponde con el número total de tripulantes.

11 Se trata del número de cautivos capturados con el declarante, no sabemos si se corresponde con el número total de tripulantes.

12 Se trata del número de cautivos capturados con el declarante, no sabemos si se corresponde con el número total de tripulantes.

13 11 musulmanes, un mozo y el declarante. Le capturaron a él y a otros 8. 3 murieron en la captura.

14 Todos menos él, otro musulmán y una negra, huyeron nadando.

15 El declarante, 12 musulmanes más que sobrevivieron y otro que se lanzó — y ahogó — en el mar.

16 3 tripulantes y un mercader; uno de ellos huyó nadando.

17 El asentamiento empieza en el folio 49r-v y luego queda cortado, incompleto.

18 Uno huyó nadando.

19 Los 15 del viaje de ida de Málaga a Vélez de la Gomera y 9 que subieron como pasajeros en Vélez de la Gomera para trasladarse a Málaga.

20 Podría corresponderse con el anterior viaje Málaga - Vélez de la Gomera - Málaga o, más plausiblemente, relacionarse con el otro fragmento posterior, sin fecha, atribuible a octubre de 1434.

21 Se trata del número de cautivos capturados con el declarante, no sabemos si se corresponde con el número total de tripulantes.