

VÉLEZ DE LA GOMERA Y SU PUERTO DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI

JOSÉ ENRIQUE LÓPEZ DE COCA CASTAÑER
Universidad de Málaga

INTRODUCCIÓN

En las páginas que siguen me propongo trazar las líneas fundamentales de la historia de Badis (Vélez de la Gomera) durante el período comprendido entre la caída del reino de Granada y los años treinta del s. XVI, momento éste, en el que la monarquía española se plantea seriamente la conveniencia de suprimir el comercio con el Magreb. Las fuentes que manejo, inéditas en su mayoría, son de origen europeo, lo cual acarrea no pocos inconvenientes, debo admitirlo. Pero son lo suficientemente ricas como para poner de relieve muchos aspectos que han sido descuidados o maltratados por una historiografía ya obsoleta.

Uno de los objetivos del presente trabajo consiste en mostrar la importancia política y económica que tuvo Vélez de la Gomera durante una etapa crucial para las relaciones hispanomagrebíes. Asimismo, pretendo precisar y/o rectificar algunos tópicos vigentes en relación a la ocupación española del Peñón de Vélez. Por último, deseo ofrecer materiales que puedan ser útiles para los estudiosos de la historia de Marruecos bajo la dinastía wattasi.

I. VÉLEZ DE LA GOMERA, “REYNO DE POR SÍ”

Juan León el Africano, que debió visitar Badis entre 1512 y 1515, escribe que la ciudad estaba situada entre dos montes altísimos y cerca de una llanura que se inundaba cada vez que llovía torrencialmente. Aparte de una ciudadela o alcazaba, el recinto urbano contaba con una sola mezquita y una plaza con numerosas tiendas. En cuanto a su población, que estima en unos seiscientos vecinos, estaba dividida en dos sectores bien diferenciados: de un lado los pescadores, y de otro los corsarios que tenían por costumbre “barajar” las costas cristianas. Esto indica que la ciudad vivía por y para el mar; máxime, si su montañoso traspaís, poblado de bosques, apenas ofrecía posibilidades para el cultivo. En este sentido, el conocido exiliado granadino cuenta que los montañeses solían acudir con cebada y madera al mercado de Vélez, de donde volvían cargados de pescado. La orientación marítimo-comercial de Badis se veía reforzada por la presencia de una importante colonia judía que surtía de vino a la población local y de un pequeño arsenal. Sin olvidar, además, que una vez al año

o cada dos hacían escala en su puerto los convoyes de galeras mercantiles de la república de Venecia¹.

Resulta extraño que el autor citado no mencione la existencia del gran escollo o peñón que dominaba y protegía la entrada a la bahía de Badis, a escasa distancia de la playa de ésta. Pero este peñón y su valor estratégico no escapan a la atención del comendador Juan Gaitán, autor de un memorial sobre la costa berberisca en el que destaca todos aquellos enclaves que tenían utilidad militar. Refiriéndose a la ciudad, escribe además:

*“Vélez de la Gomera es lugar de hasta CCCC⁹ veçinos. La poblaçión está asentada al pie de una sierra muy alta donde se recogen quando se les ofresçe nesçesidad, e puestos en la sierra no se les puede haçer daño por la aspereza de la sierra”*².

Otro memorial coetáneo celebra la calidad de los navíos que se construían en el arsenal de Vélez:

*“por cabsa de la madera de los alerzes, que los ay en Belez y muchos, y non en otra parte de la costa”*³.

En el plano político Badis pertenecía a la dinastía de los Banu Wattas, sultanes de Fez. Pero entre 1501 y 1504 muere el soberano Muhammad al-Shaikh y toda la zona se sume en la anarquía. Un primo del sultán difunto, Mansur ibn Zayan al-Wattasi, gobernaba desde Badis un territorio de dimensiones poco precisas y que venía a coincidir con el asentamiento de la tribu Bokkoya. Este “Muley Mançor” –pues así lo denominan las fuentes castellanas– empieza a actuar por su cuenta a partir de entonces y, deseoso de expresar su independencia respecto a Fez, el 23 de enero de 1508 firma un tratado con el “capitaneus” de la flota veneciana que hace escala en Vélez por esas fechas⁴.

1. Cf. *Descripción de Africa y de las cosas notables que en ella se encuentran*, por... Tetuán, 1952, p. 171.

2. Cf. *Relación de la costa de aliende que el comendador Iohan Gaytan envía a vuestra señoría por de muestra pintado*, en J. VILLA-AMIL y J. CASTRO: *Berbería en tiempo de Cisneros*, “Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid”, IV (1879), 150 y 151.

3. *Op. cit.*, p. 154. Todos estos datos serían recogidos muchos años más tarde por Luis del Mármol Carvajal, que agrega que los habitantes de Vélez de la Gomera eran reconocidos borrachos que solían festejar sus francachelas en el mar. Cf. *Descripción general de Africa*, Granada, 1573, II, fol. 136, col. I. Ignoro qué hay de cierto en esto, si bien el tópico del “moro borracho” figuraba entre los diferentes prejuicios acumulados por los cristianos. En lo que a Vélez se refiere, ya aparece en una carta de Pedro Mártir de Anglería, en la que se afirma que el “cacique” de aquella “vive entregado al vino y a los placeres”. Cf. *Epistolario de Pedro Mártir de Anglería*. Estudio y traducción por J. LÓPEZ DEL TORO. *Documentos Inéditos para la Hª de España*, T. X (Madrid, 1955), doc. 393, p. 250.

4. J. WANSBROUGH: A Moroccan Amir's commercial Treaty with Venice of the year 913/1508. “*Bulletin of the School of Oriental and African Studies*” XXV-3 (1962), 468-470 en particular.

Debo añadir, sin embargo, que “Muley Mançor” busca el reconocimiento de su independencia una vez que fracasa en sus aspiraciones a ocupar el trono de Fez. Que pretendió convertirse en sultán lo sabemos gracias a la misión diplomática que el conde de Tendilla, capitán general del reino de Granada, envía a Vélez de la Gomera en octubre de 1504. El 17 del mes citado zarpa de Málaga una nave fletada por el corregidor Gaitán y en la que, a guisa de mercaderes, viajan dos emisarios de don Iñigo López de Mendoza para entrevistarse con “Muley Mahomad”, hermano del régulo de Badis, y con su mayordomo “Audala Abenaçar”. En las instrucciones que llevan consigo se hace constar la exigencia de “parias” o tributo; la entrega de la mitad de la renta anual del puerto de Badis y la de la fortaleza de Castil de Pescadores o, en su defecto, la de tres o cuatro hijos de “principales” como rehenes, incluyendo a uno del propio “Muley Mahomad”. A cambio de todo esto, y en palabras del conde de Tendilla:

“aveis de ofreçer favor y ayuda que el Rey e la Reyna nuestros señores darán al señor rey para ser rey de Fez y que el vea si quiere començarlo en vida de su tío o esperar a que muera, aunque mejor sería luego” ⁵.

Ignoro cuál fue el resultado de esta embajada, si bien no sería extraño que la ayuda ofrecida fuera rechazaba debido a las condiciones casi draconianas a las que estaba supeditada. También es posible que no se llegaran a alcanzar resultados prácticos a causa de la muerte de la reina Isabel en noviembre de aquel mismo año. Pero merece la pena destacar esta iniciativa del conde de Tendilla, de siempre preocupado por las incursiones norteafricanas sobre el litoral granadino y la falta de medios para asegurar la defensa del mismo. Para don Iñigo el control de Vélez de la Gomera era fundamental porque así “se escusava casi toda la costa de la costa”.

1. Badis como foco corsario

Resulta tópico afirmar que, una vez ocupado el reino de Granada, la reacción castellana frente a la amenaza de los piratas magrebíes consistió en apoderarse de una serie de plazas costeras del norte de Africa entre 1407 y 1510. Pero lo que rara vez se ha tenido en cuenta es que esta expansión hispana en el Magreb se limita inicialmente al sector comprendido entre Melilla y Trípoli, mientras que el extremo occidental de la llamada “Berbería de Levante”, en dirección a Ceuta, quedaba reservado a una hipotética “conquista” portuguesa ⁶.

5. J. SZMOLKA: *El conde de Tendilla, primer capitán general de Granada*. Granada, 1985, pp. 134 y 135. Castil de Pescadores era un lugar deshabitado, cinco leguas al oeste de Vélez, que contaba con una ensenada y facilidades para hacer aguada. Cf. J. VILLA-AMIL: *Op. cit.*, p. 150.

6. De acuerdo con la delimitación de áreas de influencias pactada en el tratado de Tordesillas (7/junio/1494). Cf. *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*. Ed. L. SUÁREZ FERNÁNDEZ. Tomo II (Madrid, 1960), p. 428; A. RUMEU DE ARMAS: *España en el Africa atlántica*, Madrid, 1956, II, doc. XVI, pp. 32 y 33.

Será en esta zona, precisamente, donde la actividad corsaria magrebí se manifieste con mayor vigor antes de que los turcos se instalen en Argel.

Las incursiones que se realizan partiendo de los puertos de Tetuán, Tárraga y Badis no tardan en convertirse en una pesadilla para las autoridades del recién conquistado reino granadino; máxime, cuando comprueban que los asaltos y correrías de los norteafricanos cuentan con el apoyo más o menos decidido de las poblaciones andalusíes sometidas al dominio castellano. Lo da a entender el secretario Hernando de Zafra al expresar su disconformidad con la decisión real de mantener guarniciones sólo en las comarcas limítrofes con la Alpujarra, ya que, desde su punto de vista, resulta más inestable y peligrosa el área occidental del reino granadino debido a la proximidad de la costa africana, de la zona donde, justamente, se encuentran Tetuán y Vélez de la Gomera ⁷.

Las fuentes disponibles indican que Badis era el foco más importante de esta actividad corsaria. A comienzos de 1505 el conde Tendilla manifiesta su preocupación por delimitar el teatro de operaciones de la flota que, ocasionalmente, vigilaba la costa granadina. En este sentido, insiste para que tres cuartas partes de la misma se concentren a la salida del puerto de Vélez, mientras que el resto “podría andar por acá, por esta parte, guardando de las fustas de Oran y Tetuán, que no son tantas que puedan hazer mucho daño”. Orán dejaría de constituir un problema después de su conquista en 1509; en cuanto a Tetuán, la correspondencia de don Iñigo López de Mendoza muestra que ocupaba un lugar secundario por esas fechas. La preocupación del capitán general del reino de Granada venía motivada, es evidente, por las continuas incursiones realizadas desde Badis ⁸.

De la importancia del curso veleño dan fe los numerosos contratos de redención de cautivos cristianos conservados en los documentos notariales malagueños de la época ⁹. Documentos, por cierto, que no se limitan a recoger los casos de vecinos de la ciudad que habían sido capturados por los corsarios de Vélez. Aunque no sea éste el lugar para describir y analizar los mecanismos seguidos en la redención de cautivos –asunto que ya he estudiado con anterioridad– ¹⁰, creo que vale la pena traer a colación el relato de las labores de rescate protagonizadas por el jerezano Diego Canelas, ya que dicen mucho acerca del papel desempeñado por Vélez de la Gomera en la trata y redención de cautivos ¹¹.

En 1504 los Reyes Católicos entregan 250.000 maravedíes al citado vecino de Jerez para que rescate los cautivos que pueda “en las partes de Africa”. Por

7. Codoin, T. XI, p. 549.

8. J.E. LÓPEZ DE COCA: *Granada y el Magreb: la emigración andalusí (1485-1516)*. “Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb (s. XIII-XVI)”, Madrid, 1988, p. 433.

9. Algunos ejemplos de redención de cautivos cristianos en Vélez pueden verse en *A(rchivo) H(istórico) P(rovincial) M(álaga)*, leg. 1; 17/abril/1497, 28/abril/1497 y 29/abril/1497. Legajo 7, 20/enero/1502 y 9/junio/1502. Leg. 10-1, 19/mayo/1508, 22/mayo/1508 y 23/mayo/1508.

10. Cf. J.E. LÓPEZ DE COCA: *Esclavos, alfaqueques y mercaderes en la frontera del mar de Alborán (1490-1516)*. “Hispania”, n.º 139 (1978), 275-300.

11. *A(rchivo) G(eneral) S(imancas)*. Casas y Sitios Reales, leg. 46, fols. 362 y 714.

las cuentas que posteriormente presenta en la corte sabemos que invirtió la casi totalidad de la limosna real en adquirir seda en Granada y paños ingleses en Cádiz y Sanlúcar; mercancías con las que luego negocia en Badis obteniendo un beneficio de casi el 100%. De esta manera consigue redimir por diferentes precios hasta 25 cautivos, varones y hembras, de diferentes edades. El memorial de Diego Canelas indica el origen de una veintena de estos cautivos, que es el siguiente:

Gibraltar	3 cautivos	Cádiz	1 cautivo
Monarda	3 cautivos	Jerez	1 cautivo
Sierra Bermeja	2 cautivos	Tarifa	1 cautivo
Vejer	2 cautivos	Valladolid	1 cautivo
Marbella	2 cautivos	Córdoba	1 cautivo
Sanlúcar	2 cautivos	Baeza	1 cautivo.

Los que figuran como originarios de Valladolid, Baeza y Córdoba eran escuderos de las capitanías que servían en la costa occidental del reino granadino. En cuanto al resto, la relación del alfaqueque jerezano revela que las correrías de los corsarios veleños se centraban tanto en la zona citada como en el área situada más allá del estrecho de Gibraltar. Pero las cuentas de Canela también son útiles porque especifican quienes habían sido los vendedores de los esclavos cristianos. Según las mismas se observa que:

<i>Vendedores</i>	<i>N.º de cautivos</i>
Rey “Mañcor”	4 cautivos
“Muley Mahomad, hermano del rey”	4 cautivos
“Mahomad Lutete”	2 cautivos
Moros vecinos de Vélez	7 cautivos
Moros vecinos de Fez	3 cautivos.

Casi la mitad de los cautivos son adquiridos de la familia gobernante en Badis, mientras que el resto se encontraban en poder de otros habitantes del lugar, entre los cuales se cuentan el pregonero “Reduan” y un llamado “moro santo de Vélez”. Otros cautivos, en cambio, habían sido traídos desde Fez, lo cual indica que Vélez de la Gomera desempeñaba las funciones de mercado privilegiado en la contratación de rescates.

2. El comercio con Vélez de la Gomera

Era más importante de lo que generalmente se ha venido aceptando ya que, entre otras razones, Badis solía ser un lugar de escala habitual para la “muda” veneciana de Berbería, que navegaba todos los años por el Mediterráneo occidental.

Alvise Pisamano figura al frente del convoy que había zarpado del Lido el 20 de junio de 1507 para volver el 23 de mayo del año siguiente. En enero de 1508 llega a Vélez de la Gomera y recibe las quejas de Abu'Ali Mansur, molesto porque los venecianos no habían venido el año anterior y ahora lo hacen en pleno invierno, época poco propicia para que acudan del interior del país los mercaderes musulmanes interesados en negociar con los venecianos. Con objeto de garantizar futuras escalas de los convoyes vénéto, "Muley Mançor" concede un *aman* o salvoconducto a los italianos, en el que se hace constar una serie de seguridades mutuas, los derechos de aduana a pagar por los venecianos y la promesa de que serían bien acogidos en caso de naufragio u otra necesidad extrema ¹².

Aunque J. Wansbrough piensa que Badis era un simple "port of call" para cargar provisiones y descansar durante el largo viaje que realizaban estas grandes galeras mercantiles, otros documentos venecianos de la época señalan que Vélez era un lugar privilegiado para contratar con comerciantes del sultanato de Fez. En este sentido, su puerto tenía tanta importancia como los de Honein, Orán e incluso Túnez. A Badis se llevaban grandes cantidades de laca, especias menudas, paños de seda y lana, y telas de varias clases, sin olvidar la hojalata y algodón que los moros transportaban luego al Africa subsahariana. En contrapartida, los venecianos cargaban en Vélez cueros, pieles de cabra, madera de alerce, oro, cera y dátiles, mercancías todas con las que luego negociaban en su viaje de retorno por las costas de la Península Ibérica ¹³.

Las buenas relaciones con Venecia aseguraban las conexiones de Badis y el país de Fez con los grandes centros del comercio mediterráneo. Debo advertir, sin embargo, que el grueso de estas relaciones mercantiles veleñas se mantenía con los diferentes puertos del reino de Granada, en particular con Málaga.

A partir de 1490 las ciudades y concejos del litoral granadino reciben licencias reales para traficar con el Magreb, quedando prohibida la exportación de armas, caballos y otros materiales de posible utilidad estratégica como el cáñamo y el lino con los que podían fabricarse jarcias y aparejos para navíos. Estas licencias no impiden que el comercio con el norte de Africa se vea una y otra vez amenazado por las prohibiciones temporales del mismo cada vez que se preparaba alguna expedición contra Berbería ¹⁴. El miedo al contrabando y, sobre todo, a que los mercaderes cristianos dieran "avisos" a los norteafricanos, es lo que

12. J. WANSBROUGH: *Op. cit.*, pp. 449-454 y 460-461.

13. M.L. DE MAS LATRIE: *Traité de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen Age. Apend. VII: République de Venise (1232-1540)*, París, 1866. Doc. XXVII, p. 275 en particular.

14. He examinado toda esta problemática en mi artículo "Relaciones mercantiles entre Granada y Berbería en la época de los Reyes Católicos". *Baetica*, n.º 1 (1978), 296-298 en particular. Véase, asimismo, F. BEJARANO ROBLES: "Reanudación del comercio de Málaga con Africa bajo los Reyes Católicos". *Homenaje a Guillermo Guastavino*. Madrid, 1974, pp. 429-441.

motiva la suspensión temporal del tráfico con Vélez de la Gomera en 1505, incluyéndose en esto la redención de cautivos ¹⁵.

De acuerdo con la documentación disponible para este período parece que Málaga fue el puerto que mantenía unas relaciones más intensas con Vélez de la Gomera. Pero no resulta fácil discernir la naturaleza del tráfico pues a menudo se mezclaba o confundía con operaciones de rescate de cautivos. De ahí el valor que adquieren documentos como el que recoge un ajuste de cuentas que efectúan en 1502 los oficiales del almojarifazgo con el destacado mercader malagueño Fernando de Córdoba. Según el mismo, el citado comerciante solía fletar navíos que llevaban a Badis cautivos moros, sedas, paños de la tierra y bonetes, para volver con cueros, dátils, cera y madera de alerce, aparte de cautivos cristianos previamente rescatados ¹⁶.

II. LA OCUPACIÓN ESPAÑOLA DEL PEÑÓN DE VÉLEZ (1508-1520)

Se ha escrito a menudo que fue el almirante Pedro Navarro quien, navegando con su flota a lo largo de la costa berberisca en el verano de 1508, tomó la decisión “genial” de apoderarse del escollo o peñasco que cerraba el acceso a la bahía de Vélez, tras sopesar su valor estratégico ¹⁷. Pero la verdad es que el conde de Oliveto se limitó a poner en práctica un proyecto que había sido concebido algunos años antes por otros servidores de la monarquía española.

En abril de 1503 el comendador Martín Fernández Galindo es nombrado capitán general de una armada destinada a vigilar la costa del reino de Granada y a “barrer” la de Berbería ¹⁸. El 20 de junio envía un informe a la reina Isabel cuyo contenido conocemos gracias a la respuesta de la soberana que lleva fecha de 3 de julio. En ella se puede leer lo siguiente:

“La relación que me enbiastes sobre lo de Veles os tengo en serviçio y el travajado que por lo hazer aveys tomado; y porque al tienpo que aquello se deve poner por obra se haga mejor y de manera que se açierte, enbiadme vuestro paresçer de los navíos que serían menester y qué gente yrá en ellos. Y qué horden se deve dar para labrar la fortaleza seguramente y en quanto tienpo se podrá labrar y qué navíos y gente será menester questen en la guarda de los que labrasen la dicha fortaleza y en qué tienpo se deve començar y qué dimensiones serán menester para se haser y qué gente y artyllería deve de estar en la dicha fortaleza; y de

15. *A(rchivo) M(unicipal) M(álaga)*. Originales, III, fol. 23; Provisiones IV, ff. 213 y vº.

16. Cf. *Relaciones mercantiles entre Granada y Berbería*, pp. 301 y 302.

17. Cf. *Sucesos de las armadas así españolas como turquescas, con la noticia de cómo el conde Pedro Navarro construyó el año de 1512 (sic) una fortaleza en el Peñón de Vélez de la Gomera en Berbería*. “Codoin”, T. XIII (Madrid, 1848), p. 505 en particular.

18. A.G.S. Libro 6.º de Cédulas de la Cámara, doc. 342, ff. 81 vº y 82 recto.

*todas las otras cosas que viéredes que conviene que yo sepa para que este negoçio se haga como cunple a mi serviçio. Y porque como sabeys yo vos tengo escripto como acá paresçe que el verdadero remedio desa costa sería quemar todos esos navíos de Vélez y asy de los otros puertos que ay en esa costa, querría que agora que aveys visto a Vélez me escriviedes lo que en ello os paresçe, porque aquí es el principal puerto en que se ha de hazer lo que se oviere de hazer...”*¹⁹.

La lectura de esta carta revela que en la corte había disparidad de criterios acerca del modo en que debía atajarse la amenaza que representaban los corsarios de Vélez de la Gomera. Ya fuera por este motivo, o por el temor a una protesta de parte portuguesa –recordemos que Badis estaba incluida en el área reservada a la expansión lusitana–, lo cierto es que los proyectos del comendador Galindo no llegarían a ponerse en práctica. Pero el interés que estos despiertan se mantiene durante los años siguientes: en un informe dirigido al cardenal Cisneros se recomienda la destrucción de la ciudad de Vélez siempre y cuando se mantenga luego una guarnición en el Peñón, “para que una ves destruida /los moros/ no tornen a poblalla”; en otro, firmado por el corregidor malagueño Juan Gaitán, se insiste en la necesidad de fortificar el citado Peñón de Vélez, pues “así lo escribió el comendador Martín Galindo a su alteza, porque el lo paseó e lo miró...”²⁰.

A la vista de estos testimonios se entiende mejor la actuación posterior del conde Pedro Navarro, que se apodera finalmente del Peñón el 24 de julio de 1508 con la intención de destruir después la ciudad de Badis²¹. Pero no consta que lo intentase. Al contrario, dedica sus esfuerzos a la construcción de una pequeña fortaleza en el Peñón, dejando en ella una treintena de hombres con cinco piezas de artillería. Su alcaide, el malagueño Juan de Villalobos, se encargará más tarde de construir un aljibe y fijar la grúa para levantar el bergantín que de vez en cuando traía suministros desde Málaga²².

1. Las funciones del Peñón como presidio

En diciembre de 1516 el regidor malagueño Francisco de Cortinas marcha a Bruselas para informar al rey Carlos que por el puerto del Peñón de Vélez se realizan muchos contratos con los moros de Berbería “de los cuales no ay veedor que tenga cuenta ni razón”. Por este motivo, Cortinas, que ya se encargaba de inspeccionar “las raciones e ropa que... se dan a los cabtyvos christianos que por allí se salvan, e de los bastimentos, artillería, municiónes que estan en la dicha

19. *Ibidem*, doc. 558, ff. 124 vº y 125 recto.

20. J. VILLA-AMIL: *Berbería en tiempo de Cisneros*, p. 154 y 151 respectivamente.

21. Así consta en la carta de 8/agosto/1508 que el embajador veneciano Francesco Cornaro envía a la Serenísima. Cf. M. SANUTO: *I Diarii*, T. VII (Venezia, 1882), col. 621.

22. Cf. *Sucesos de las armadas*, pp. 505 y 506.

fortaleza e se llevan a ella”, solicita esta nueva *veeduría*. El monarca se la concede por un tiempo discrecional y con la obligación de que lleve un libro de registro donde se contabilicen todos los tratos y contratos que se realizan en el Peñón ²³.

Como quiera que tres años más tarde no ha percibido todavía su sueldo como *veedor*, presenta sus quejas al rey, esta vez en Barcelona, e intenta convencerlo de los beneficios que podían extraerse del ejercicio de su cargo. Según Francisco de Cortinas, se trataba de los siguientes:

a) Conocer el valor de los derechos fiscales devengados del comercio con Vélez de la Gomera.

b) Llevar la cuenta de la “ropa” que allí se traía para la redención de cautivos, “de que no se cobran derechos porques de personas pobres”. Así se evitaría que los mercaderes la emplearan en otros fines según venía sucediendo hasta la fecha.

c) Dado que la fortaleza carece de espacio para contratar “e por este defecto se haze en Vélez de la Gomera ques tierra de enemigos y el lugar de Bervería donde más daño se reçibe en el reyno de Granada e Andaluzía”, el control llevado a cabo por el *veedor* ayudaría a paliar estos inconvenientes. Máxime si muchos de los mercaderes que acuden a Vélez son extranjeros o cristianos nuevos de origen judío y moro “e personas sospechosas”. En este sentido, recomienda al monarca que no se lleve ninguna mercancía a Badis sin que previamente haya sido desembarcada e inspeccionada en el Peñón, donde se pagarán los derechos.

d) Finalmente, su oficio también sería útil a la hora de controlar y atender a los musulmanes y judíos que vienen al Peñón para convertirse a la verdadera fe, así como a los cautivos cristianos que se fugan y buscan cobijo allí “hasta que ay navío que los trae a Castilla” ²⁴.

El memorial de Cortinas pone de manifiesto varias cuestiones. En primer lugar, que Vélez de la Gomera seguía siendo un centro de trata de cautivos. Aunque he señalado en otra parte que la ocupación española del Peñón supuso una interrupción temporal del curso veleño, circunstancia que favorecía el auge del foco tetuaní, esto no significa necesariamente que los marinos de Badis permanecieran ociosos, ya que podían seguir realizando sus incursiones depredatorias desde bases tan cercanas como Castil de Pescadores y Targa. Y aunque no fuera así, no cabe duda que muchos rescates van a seguir negociándose a través de Vélez ²⁵. El memorial también destaca la importancia del tráfico mercantil desarrollado al amparo del Peñón y la preocupación que existía por los benefi-

23. A.G.S. Cámara de Castilla. Memoriales, leg. 132, fol. 204.

24. *Ibidem*.

25. Esteban Mallorquín entrega doce libras de seda al mercader valenciano Luis Cortés, residente en Málaga, para que saque a su suegra de Vélez de la Gomera. *A.H.P.M.*, leg. 59; 13/noviembre/1514 (ff. 332 v^o y 333). Otros casos parecidos para 1518 en *A.H.P.M.* leg. 21; 14/octubre/1518 y leg. 30; 27/agosto/1518.

cios fiscales que podía deparar. En este sentido, una cédula real de 29 de marzo de 1515 había dispuesto que todas las mercancías que se llevaran a Vélez de la Gomera tenían que descargarse en el Peñón, lugar donde también se realizarían las contrataciones, y no fuera, en la playa de Badis, según venían haciendo los comerciantes interesados ²⁶. Pero ya se ha visto que la exigüidad del espacio ofrecido por la guarnición impide que se cumpla esta orden real, razón por la que Francisco de Cortinas sugiere una solución intermedia.

A decir verdad, las iniciativas para controlar el tráfico a través del Peñón de Vélez eran bastante antiguas. En 1510 el rey Católico había firmado un “asiento” con su tesorero de Valencia, Alonso Sánchez, en virtud del cual el segundo gozaría del monopolio de la contratación con Berbería, con los reinos de Tremecen y Tenes concretamente. Ese mismo año Alonso Sánchez obtiene la extensión de su privilegio al trato y contrato realizado con Vélez de la Gomera. Pero la enérgica protesta presentada por el concejo de Málaga hará que en junio de 1511 se restablezca la libertad de tráfico de acuerdo con las condiciones estipuladas en las licencias de 1490. La protesta estaba más que justificada pues sobre Málaga recaía en cierto modo la responsabilidad de conservar el Peñón y sus comerciantes consideraban aquel enclave como un coto propio: algunos de los mercaderes más importantes de la ciudad contaban con factores más o menos permanentes en Vélez de la Gomera ²⁷.

Lo antedicho no significa, sin embargo, que se diera una falta de control de parte de las autoridades del presidio; si no sobre el comercio, lo cierto es que existía en lo que concierne al tráfico de personas. Buena muestra de lo segundo la encontramos al comprobar lo sucedido con una nave de Denia, patroneada por Martí Rodríguez, que a fines de 1517 había arribado al Peñón de Vélez con un grupo de mudéjares navarros que pretendían establecerse en el reino de Fez. Noticioso el alcaide de que en su mayoría se trataba de herreros y ballesteros, decide devolverlos a Málaga a pesar de que viajaban con salvoconductos expedidos por el Bayle General de Valencia ²⁸.

También se intentará controlar, aunque con resultados contraproducentes, el tráfico de mercancías llevado a cabo por los convoyes venecianos que acostumbraban a recalar en Badis. Las galeras de la conserva que zarpan del Lido en 1517 al mando de Piero Michiel llegan al Peñón en febrero del año siguiente. Pues bien, por una carta que el citado “capitaneus” envía a la Serenísima sabemos que la flota se vio obligada a permanecer allí durante 28 días a la espera de que acudiesen a negociar los mercaderes musulmanes del interior del país. Será preciso que algunos comerciantes tunecinos que viajaban en el convoy se despla-

26. *A.M.M.* Provisiones VII, ff. 255-256. Los contraventores corrían el riesgo de que les embargaran sus mercancías.

27. J.E. LÓPEZ DE COCA: *Relaciones mercantiles*, pp. 304 y 305.

28. De la odisea vivida por estas familias navarras me he ocupado en mi artículo “Notas y documentos sobre los mudéjares navarros después de su expulsión del reino en 1516”. *Primer Congreso General de Historia de Navarra*. 4: Comunicaciones, Pamplona, 1988, pp. 155-164.

cen a Fez para pedir al sultán que permita a sus súbditos venir a negociar con los venecianos,

“aliter, loro moro tunissini seriano ruinati e desfati, e che le galie non anderiano più in alcun loco di sua signoria...”

El soberano wattasi accede por este año, pero transcurrirán otras dos semanas antes de que puedan realizarse contrataciones por valor de 36.000 ducados, lo que resultaría ser “poche facende a quello si solleva in dita scala”²⁹. No es extraño pues, que el propio Piero Michiel escriba luego a Francesco Cornaro, embajador veneciano en España, que a la vista de las dificultades encontradas, los próximos convoyes deberían cruzar el Estrecho y hacer escala en Larache³⁰.

Conviene aclarar que esta sugerencia había partido del propio sultán de Fez por lo que se deduce del informe que Piero Michiel presenta ante el Consejo de los Diez al término de su viaje, en marzo de 1519. En él indica que el rey Católico había levantado “una forteza e strada” en el Peñón de Vélez con objeto de cobrar allí los derechos sobre las mercancías llevadas a Badis y perjudicar así a los musulmanes. Pero el soberano wattasi desea que las galeazas de la Serenísi-ma república eviten la escala en este lugar, sustituyéndola por Larache, y conseguir de esta manera que los españoles opten por abandonar el Peñón³¹.

2. Dificultades para conservar el Peñón de Vélez de la Gomera

No cabe duda que los habitantes de Badis aceptaron a regañadientes la presencia hispana en el Peñón. Buena prueba de ello son los esfuerzos desplegados en vida de “Muley Mançor” para recuperarlo por la fuerza, con o sin ayuda del sultán de Fez, y los que más tarde protagonizaría su hermano “Muley Mahomed”³². Más difícil de aceptar resulta, sin embargo, la versión muy posterior que ofrece Luis del Mármol Carvajal, según la cual la guarnición del Peñón bombardeaba continuamente las casas y calles de Vélez para obligar a sus habitantes a que les proporcionaran suministros de manera gratuita. El alcaide del Peñón chantajeaba así a los vecinos de Badis “y de miedo desto los moros holgavan de complaserle”³³.

Pero los documentos coetáneos muestran que las gentes del Peñón sobrevivían mal que bien con a los “bastimentos” que les llegaban por vía marítima. Gracias a documentos notariales malagueños de 1515 sabemos del contino real Pero Laso de la Vega, sobrino del conde de Tendilla y “proveedor de las armadas e lugares de su altesa questan en Africa”: se conservan contratos donde aparece

29. M. SANUTO: *I Diarii*, T. XXV (Venezia, 1890), col. 25.

30. *Op. cit.*, col. 691.

31. Cf.: *I Diarii*, T. XXVII (Venezia, 1890), col. 25.

32. Cf.: *Sucesos de las armadas*, p. 506.

33. Cf.: *Descripción general de Africa*, II, f. 136 vº, col. 1.

tomando a flete naos vascas para llevar provisiones y reemplazos de gentes al “Peñón de sobre Vélez de la Gomera”³⁴.

Este sistema de abastecimiento resultaba bastante costoso y adolecía de una irregularidad notoria, de forma que la guarnición del presidio vivía casi siempre abandonada a su suerte. Así lo pone de manifiesto el interesante memorial presentado ante el Consejo Real en agosto de 1518 por el escudero Hernando Briseño, en nombre del alcaide y soldados del Peñón de Vélez. Según parece, el citado escudero llevaba tres meses en la corte intentando cobrar los sueldos de dos años y siete meses que se debían a sus compañeros de armas, sin conseguir que nadie atendiera sus reclamaciones. Y no sólo eso, pues, según declara:

“ha pedido que se provea la dicha fortaleza de bastimentos e armas e municiones e de çiertas obras, porque está muy desproveyda de todo después que los turcos alçaron el çerco que sobre ella tovieron; a cuya cabsa se han ydo a tornar moros çiertos soldados e la dicha gente ha estado por dos e tres meses amotinada contra el alcaide para le tomar el vergantyn e zabras e venirse en Castilla dexando la dicha casa desanparada, o hasyendo otro mal recabdo...”.

Y añade que si esto no ha sucedido todavía se debe a que el citado alcaide ha mantenido la moral de la gente diciendo que él, el escudero Briseño, venía a la corte para procurar los sueldos y las demás cosas necesarias. Pero como no encuentra respuesta a sus peticiones se ve forzado a volver a su puesto con las manos vacías. Teme, en consecuencia, que ocurra lo peor cuando la guarnición sepa del desinterés que las más altas instancias manifiestan por su suerte. Una guarnición tan escasa como el sueldo que tiene asignado y que se contenta con bizcocho y el agua dañada del aljibe mientras sostiene continuas escaramuzas con el rey de Vélez, “que resyde un tyro d’escopeta de la dicha casa”. Y concluye su declaración manifestando su estupor porque no se atiende mejor a este presidio que a los restantes del norte de África.

“siendo como es la que en calidad más ynporta que ninguno de los otros que su alteza tyene en Bervería porque es la más çerca de nuestra costa e porque con la dicha fortaleza se escusan de haser en Vélez muchas fustas e con ellas muchos daños en el reyno de Granada, como lo solían haser antes que la dicha fortaleza se hedificase, quando avía en Vélez más de veynte fustas e de mill captivos christianos. Y porque por ella se salvan cada año tantos cativos christianos, que si se oviesen de contar los resca-

34. El 20 de julio de 1515 carga en la nao del guipuzcuano Domingo de Portuondo 30 botas de agua, 3 quintales de hierro, 16 de plomo y 5 cargas de carbón con destino a la fortaleza del Peñón. *A.H.P.M.* leg. 75, ff. 911-912 recto. El 14 de diciembre del mismo año toma a flete la nao de Juan de Langara para que lleve provisiones “mas el alcaide Antonio d’Escobar e la gente que con él va al dicho Peñón”. *A.H.P.M.*, leg. 75; ff. 635 vº-637 vº.

tes dellos cree que sumaría tanto quanto monta la costa ordinaria que su alteza tyene en sostener la dicha fortaleza; lo que no ynporta ni escusa ninguno de los otros lugares que su alteza tyene en Africa porque nunca ovo en ellos fusta ni moro que supiese venir a haser guerra..."³⁵.

Nótese que Hernando Briseño hace referencia a un asedio del Peñón por los corsarios turcos. Aunque desconozco la fecha en que pudo suceder esto, me atrevo a suponer que sería con posterioridad a la instalación de Barbarroja en Argel en 1516. En cualquier caso, es otra prueba del interés que tenían los musulmanes por recuperar el citado Peñón de Vélez. Por eso sorprende la desidia que manifiesta la monarquía española, aparentemente más preocupada por la suerte de los presidios sitos en la costa de Tremecen. En este sentido, la lectura del memorial de Briseño nos ayuda a entender mejor las circunstancias en las que termina perdiéndose el Peñón.

III. LA PÉRDIDA DEL PEÑÓN DE VÉLEZ Y SUS CONSECUENCIAS

Diego de Torres recoge en fecha tardía dos versiones que circulaban entre los musulmanes acerca de cómo se había recuperado la fortaleza del Peñón de manos de los infieles y en las que la figura del alcaide español se convierte en el protagonista principal de los hechos. De acuerdo con la primera, era éste un hombre extremadamente codicioso y que tenía tratos con unos alquimistas de Fez pues estaba interesado en obtener oro, no se sabe muy bien a partir de qué. Dichos alquimistas se habían ganado la confianza del castellano y, puestos de acuerdo con el sultán, lo asesinan y se hacen con el control de la fortaleza. No obstante, Diego de Torres concede más crédito a la segunda versión, que presenta a nuestro alcaide como un auténtico sátiro. Según esta versión, Villalobos –si es que no se trataba de su lugarteniente– solicita de un moro amigo dos esclavas negras, mozas y bien dispuestas, para satisfacer sus apetitos. Pero el moro en cuestión, habiéndose puesto previamente de acuerdo con el sultán de Fez, le lleva dos jóvenes de color haciéndolos pasar por mujeres. Son estos quienes, una vez introducidos en los aposentos del alcaide, lo ejecutan y avisan seguidamente con ahumadas a las tropas musulmanas que permanecían al acecho en Vélez³⁶. Por su parte, Mármol Carvajal señala que el “cacique” de Badis, consciente de que no podía tomar el Peñón por la fuerza y sabedor de que Villalobos “era hombre codicioso de dineros”, llama a los alquimistas fecés para que entren en tratos con un soldado de la guarnición que sospecha que su mujer se entiende

35. A.G.S. Cámara Castilla Memoriales, leg. 130, fol. 68.

36. D. DE TORRES: *Relación del origen y suceso de los xerifes y del estado de los reinos de Marruecos, Fez y Tarudante*. Ed. y estudio, con índices y notas por Mercedes García Arenal. Madrid, 1980, p. 264. Esta doble versión también aparece en *Sucesos de las armadas*, p. 506.

con el alcaide; puestos de acuerdo, urden la traición que permite a los musulmanes reconquistar el Peñón de Vélez ³⁷.

El paso del tiempo había contribuido al desarrollo de estas explicaciones casi novelescas, las cuales contrastan con las que ofrecen las escasas fuentes coetáneas. En este sentido, debo destacar la que aporta León el Africano, que supo de la pérdida del Peñón estando en Nápoles en 1520, por medio de un testigo presencial que “la relató a su manera cristiana”. Según ese testigo, el Peñón de Vélez se perdió “por traición de un soldado español que mató al capitán por haber escarnecido a su mujer...” ³⁸. Esta misma versión es la que aparece recogida en una carta que Pelegrin Venier, agente veneciano destacado en Palermo, envía a la Serenísima el 6 de marzo de 1521. En ella se lee que:

“El castello fatto sopra il scoglio al'incontro di Beles de la Gomera, ditto il Pignono, afirmati mori a tradimento averlo preso per meso di un compagno dil castello, il qual per sdegno di esser li stà vergognata sua moglie dal castellano, fece il tratato” ³⁹.

Así pues, la versión real de lo sucedido resulta mucho más simple y esclarecedora que las interpretaciones embellecidas y fantásticas que circularán años más tarde. Una versión que precisa, además, la fecha en que se produjeron estos hechos. Según Luis del Mármol Carvajal el Peñón se perdió el 20 de diciembre de 1522 ⁴⁰. Pero los testimonios antes citados nos permiten afirmar que la fortaleza veleña cambió de dueño dos años antes. Una conclusión que también se deduce del examen de ciertas noticias contenidas en las actas capitulares de Málaga.

Efectivamente. El 15 de octubre de 1520 el cabildo municipal malagueño se reúne apresuradamente al saber que los moros habían tomado por sorpresa la torre de homenaje del castillo del Peñón. A instancia del corregidor de la ciudad se organiza una expedición de socorro mediante el despacho de dos navíos mercantes, a bordo de los cuales marchan el capitán Fernando de Arce, un alférez, un cirujano, siete escopeteros, seis ballesteros y doce peones. El coste de esta expedición ascendería a más de 70.000 maravedíes que el concejo obtiene gracias a un préstamo del mercader Tomás de Velluga ⁴¹.

Se desconoce cuál fue el resultado de esta empresa si bien cabe suponer que los expedicionarios volvieron sin haber logrado su objetivo. Las circunstancias

37. Cf.: *Descripción general de Africa*, II, ff. 136 vº y 137 recto.

38. Cf.: *Descripción de Africa y de las cosas notables que en ella se encuentran*, p. 171.

39. M. SANUTO: *I Diarii*, T. XXX (Venezia, 1891), col. 37.

40. El portugués Bernardo Rodríguez, que escribe hacia 1560, sitúa la pérdida del Peñón en 1526. Cf. *Anais de Arzilla. I: 1509-1525*. Ed. David Lopes, Lisboa, 1915, p. 25.

41. A.M.M. Libro IV de Actas de Cabildo, ff. 24 vº-26 y 40 vº-43. Cf. F. BEJARANO ROBLES: “Auxilio de Málaga al Peñón de Vélez de la Gomera en 1520”, *Mauritania* (noviembre, 1939), 354-357.

en las que ha lugar este socorro coinciden con los datos ofrecidos por las fuentes ya citadas.

1. Reactivación del corso y reacción española

El beneficiario de la recuperación del Peñón será “Muley Mahomed”, el conocido hermano del “rey Muley Mañor”⁴². Bajo sus auspicios se reanudan las actividades corsarias desde Vélez y con un vigor inusitado: una carta de Pelegrin Vernier, escrita en Palermo en agosto de 1521, indica que por aquél entonces se encontraban en el puerto de Badis 24 fustas locales y otras cinco de diferentes lugares⁴³. Esta reactivación del corso no se hace en solitario, pues ahora los veleños colaboran estrechamente con los piratas tetuanés y con los turcos de Argel. Esto explica, entre otras razones, que a partir de ese momento se amplíe el radio de acción de sus correrías. Documentos notariales de Almería correspondientes a 1529, muestran a vecinos de ésta como cautivos en Vélez de la Gomera⁴⁴. Por otra parte, en Málaga se conciertan los rescates de individuos que habían sido apresados en las costas levantinas⁴⁵.

“Muley Mahomed” es reemplazado en fecha incierta por otro miembro del linaje wattasi, el “rey Buaçon”, según las fuentes castellanas. Se trata de Ali ibn Muhammad Abu Hassun, que habiendo sido proclamado sultán de Fez (mayo de 1526) tras la muerte de su hermano Muhammad al-Burtuqali, es destronado pocos meses después por su sobrino Ahmad, que le otorga a cambio el país de Vélez con Targa⁴⁶. No obstante, ciertos documentos castellanos indican que ya gobernaba el área de Vélez de la Gomera con anterioridad a su efímero acceso al sultanato.

Gracias a los registros del Almirantazgo granadino sabemos que en febrero de 1524 embarca en Málaga un tal Jaime de Murcia, criado del marqués de Mondéjar, capitán general de reino de Granada. Su destino es Vélez de la Gomera y, de acuerdo con dichos registros, llevaba consigo “cinco fardos de seda e una caxa con adrezo de manteles e servicio de mesa e una mesa ryca de ocho pies con sus vancos e ochenta e seys pieças de higo”⁴⁷. Un mes más tarde vuelve a Granada en compañía de un “cavallero” de la casa de “Buaçon”, portador de una carta de éste para el emperador haciéndole saber que accede a liberar gratuitamente al cantero Juan Meléndez, que llevaba catorce años cautivo en Vélez de la Gomera. El 26 de marzo, el marqués de Mondéjar escribe a Carlos V infor-

42. Cf. *Sucesos de las armadas*, p. 506.

43. Cf. *I Diarii*, T. XXXI (Venezia, 1891), col. 263.

44. N. CABRILLANA: *Almería morisca*, Granada, 1982, pp. 184-186.

45. Por citar un ejemplo, en 1523 dos vecinos de Orihuela se conciertan con los comerciantes malagueños Rodrigo y Juan de la Fuente Velluga para que rescaten a dos vecinos de la ciudad alcantina por 250 ducados de oro. A.H.P.M. leg. 62; 4/febrero/1523.

46. Cf. *Relación del origen y suceso de los xerifes*, nota 281, pp. 138 y 139.

47. A.G.S. Consejo Real, leg. 93, fol. 4-I.

mándole del asunto y de la ida hacia la corte del emisario musulmán. Según parece, éste desea transmitir las quejas de su amo por el fraude perpetrado por el malagueño Alonso de Almenara, que había ganado su libertad cuatro años antes bajo palabra de que entregaría un quintal de seda por su rescate, cosa que no hará luego ⁴⁸.

Cabría preguntarse si bajo este aparente intercambio de cortesías y buenos deseos no se escondía una operación diplomática de mayor envergadura y destinada, tal vez, a establecer una relación amistosa con Vélez de la Gomera. Sea como fuere, a la vuelta de un año escaso el marqués de Mondéjar intentará recuperar el Peñón por la fuerza de la armas.

Según cuenta el anónimo redactor de los *Sucesos de las armadas*, un artillero que había sido capturado y llevado al Peñón para entrenar a los moros en el manejo de las armas de fuego, entra en tratos con un vecino de Cartagena que acierta a pasar por allí. Por medio de éste ofrece al marqués de Mondéjar la oportunidad de sorprender a los musulmanes atacando el Peñón al amparo de la oscuridad y distrayendo la atención de los moros mediante un desembarco de la gente de guerra en el continente, en tanto “que el jugaría la artillería por lo alto”. Previa autorización del rey, don Luis de Mendoza sale de Málaga con setenta navíos de diverso porte y que transportan a la casi totalidad de la guarniciones del reino de Granada, dirigidas por los capitanes más veteranos y por lo más selecto de la pequeña nobleza granadina. Pero ni se consigue la sorpresa ni el artillero en cuestión cumple con lo prometido, de forma que las tropas echadas en tierra son masacradas por los moros y los contingentes que desembarcan en las asperezas del Peñón terminan siendo abandonados a su suerte ⁴⁹. Según la fuente citada este desastre tuvo lugar en septiembre de 1525, pero tanto el cronista Pedro Mexía como el embajador veneciano Andrea Navagiero lo sitúan ya iniciado el mes de octubre. Uno y otro coinciden al señalar que el fracaso de esta expedición se debió tanto al fallo de la sorpresa como a la falta de reacción posterior del marqués de Mondéjar, que ni siquiera intentó rescatar a los destacamentos que habían puesto el pie en el Peñón ⁵⁰.

La fortuna de “Buaçon” se vería notablemente incrementada con el cobro de los rescates de todos aquellos cristianos que fueron apresados en esta acción. Por la persona de Francisco Fernández Zegrí, hijo del caballero veinticuatro granadino Gonzalo Hernández el Zegrí, llegaría a pedir mil ducados de oro ⁵¹. Y este no

48. “Buaçon” pide al rey Carlos que obligue al citado Alonso de Almenara a cumplir con su compromiso o, en su defecto, “que me lo embie preso a mi poder”. A.G.S. Cámara Castilla. Memoriales, leg. 169, fol. 118.

49. Cf. *Sucesos de las armadas*, pp. 506-508.

50. Cf. *Historia del emperador Carlos V*, escrita por su cronista el magnífico caballero Pedro Mexía, veinticuatro de Sevilla. Ed. y estudio por J. de M. Carriazo, Madrid, 1945, pp. 412 y 413; M. SANUTO: *I Diarii*, T. XI (Venezia, 1894), col. 268. Recoge una carta de Navagiero fechada en Toledo a 17 de octubre de 1525.

51. A.G.S. Cámara Castilla, libro 255, fol. 346 vº.

sería un caso excepcional pues el capitán Juan de Moya, que había perdido un brazo en la lucha, se vio obligado a entregar 750 ducados “con un moro y una mora señalados que son en estas partes cativos, y un cavallo”. Así consta en el curso de la “información” que abre a su vuelta a Granada, habiendo dejado a su cuñado como rehén, para solicitar una limosna real debido a que carece de hacienda suficiente para atender su rescate. La citada “información” es útil porque arroja bastante luz sobre los mecanismos y técnicas seguidos en Vélez a la hora de concertar las operaciones de rescate. Según el testimonio que depara Francisco de Córdoba, mercader granadino que conocía de antiguo al régulo de Badis, éste solía quedarse con el 10% de cada rescate y sus oficiales con otro 5%; y advierte que Juan de Moya necesitará una cantidad superior a los 750 ducados requeridos, pues en esta cifra no se contemplan las costas “quel dicho capitán hizo todo el tiempo questovo cativo, asy en curarle como en otras cosas, / que/ fueron muchas...”⁵². Por lo demás, Juan de Moya no sería el único que se vio obligado a demostrar su falta de medios para afrontar el pago de los rescates⁵³.

Después del estrepitoso fracaso de Mondéjar no vuelve a registrarse ningún otro intento militar de parte española. Vélez de la Gomera, su peñón y el país circundante continuarán bajo la férula de Abu Hassun hasta 1550, cuando los xerifes saadianos se apoderan del territorio y obligan al cacique wattasia a buscar refugio en España. De sus proyectos ulteriores para recuperar Badis y, de ser posible, el trono de Fez, se ha ocupado con acierto Mme Chantal de la Veronne⁵⁴. Baste con señalar aquí que no logró ninguno de estos propósitos. En cuanto al Peñón de Vélez, en 1554 cae bajo el control de la regencia de Argel, que lo conserva durante una década, pues en 1564 sería reconquistado por una escuadra española al mando de don García de Toledo⁵⁵.

2. El comercio de Vélez en una época de dificultades

La pérdida del Peñón de Vélez por los españoles no supuso ninguna mengua en el tráfico comercial que venía realizándose con esta parte del Magreb. Más bien parece que ocurre lo contrario: a partir de 1520 menudean las noticias sobre la naturaleza y complejidad de unas relaciones mercantiles en las que participan comerciantes del reino de Granada, valencianos, venecianos y genoveses, entre otros. Y esto sucede a despecho de las trabas impuestas al comercio con el norte de Africa por razones político-militares.

52. A.G.S. Cámara Castilla. Memoriales, leg. 189, fol. 16.

53. Relaciones semejantes a la de Moya se recogen en leg. 172, fol. 80 y leg. 202, fol. 115.

54. Cf. “Politique d’Abu-Hasun, roi de Velez, après la première prise de Fes par les Sa’a diens en 1549”. *Actes du Deuxième Congrès International d’Etudes des Cultures de la Méditerranée Occidentale II* (Alger, 1978), pp. 292-299.

55. D. DE TORRES: *Op. cit.*, pp. 264 y 265..

La presencia de los corsarios otomanos en Argel marca el inicio del declive de la influencia española en Berbería, el cual coincide con un incremento espectacular de la piratería africana, que asola las costas levantinas y andaluzas. Por eso, es a partir de ahora cuando se plantea con mayor urgencia la necesidad de acabar con el contrabando de armas y otras “cosas vedadas”. A lo que se añade la preocupación por controlar el pago de los impuestos que gravaban el tráfico con el Magreb a través de su percepción en ciertos presidios, en un claro intento de infundirles alguna vida económica y lograr así que pudieran mantenerse por sí mismos. Esta serie de razones son las que en su momento darán pie a que se publiquen varias provisiones reales que restringen la libertad del comercio.

En el caso de Málaga, cuyo concejo acostumbraba a inspeccionar todos los cargamentos que se despachaban para el norte de Africa, la principal amenaza se plantea en 1523, fecha en la que la Corona dispone que todos aquellos mercaderes que negocian en las tierras de allende el mar deberán registrar sus mercancías en Orán, donde han de pagar los derechos correspondientes, pudiendo luego llevarlas a donde quisieren⁵⁶. A pesar de las repetidas súplicas presentadas por el concejo malagueño, la monarquía se afirma en su decisión alegando que así había sido acordado con los arrendadores de las rentas de Orán para 1523-1525. De acuerdo con una de las condiciones establecidas en el cuaderno del arrendamiento, ningún mercader podía tratar con Argel y otros lugares de moros –desde la costa de Orán hasta el estrecho de Gibraltar– sin informar previamente al recaudador del citado presidio⁵⁷. No obstante, estas medidas, encaminadas asimismo a prevenir el contrabando de armas, no van a ser respetadas en la mayoría de las ocasiones. De ahí, la publicación de una nueva provisión con fecha 9 de noviembre de 1526 en la que el rey-emperador, por entonces en Granada, comisiona al licenciado Vasco de Quiroga para que averigüe la identidad de los mercaderes que han venido descargando directamente sus mercancías, vedadas o permitidas, en los puertos de Vélez y Tetuán en el curso de los últimos años⁵⁸.

Volveré a tratar más adelante sobre la actividad desarrollada por este pesquisidor real. Baste con señalar ahora que la insistencia con la que Málaga recurre una y otra vez a los privilegios recibidos en la época de los Reyes Católicos hará que en 1528 sus vecinos se vean exentos de la “formalidad” de registrar las mercancías en Orán⁵⁹.

Pero el problema del contrabando de “cosas vedadas” seguirá en pie. En este sentido, a comienzos de los años 30 se plantea un serio debate en los altos organismos del estado, pues no pocos miembros del Consejo Real estaban convencidos de que para neutralizar el curso berberisco y restablecer la hegemonía

56. R.P. de Valladolid, a 13 de junio de 1523. *A.M.M.* Provisiones, X, ff. 63 v^o-64 v^o.

57. *A.M.M.* Libro VI de Actas Capitulares, sesión de 29/enero/1524; *A.M.M.* Provisiones X, ff. 163-165 y *A.M.M.* Libro VI de Actas, sesión de 25/julio/1524.

58. *A.M.M.* Provisiones X, ff. 121-122.

59. F. BEJARANO: *Reanudación del comercio*, pp. 440 y 441.

española en el Magreb no bastaba con el uso del poder militar y naval, siendo necesaria asimismo la colaboración de los mercaderes. Este es el motivo por el que, obedeciendo a una instancia regia, durante la primavera de 1532 se inician las encuestas en los diferentes puertos del mediodía peninsular con objeto de averiguar si resultaba ventajoso o perjudicial la supresión de las relaciones mercantiles con Berbería. Que yo sepa, estas discusiones no van a conducir a ningún resultado práctico pues eran muchos los intereses que andaban en juego. Pero conviene tener en cuenta el contraste de pareceres que ofrecen las declaraciones de comerciantes y autoridades municipales de Cádiz, Málaga y Cartagena al ser consultados sobre el particular. En el caso de Málaga, sus portavoces opinan que la solución más adecuada para erradicar el contrabando sería la de obligar a los musulmanes a negociar en Orán o Bujía, mientras que el puerto malagueño centralizaría todas las exportaciones con destino al norte de Africa ⁶⁰. Por su parte, los de Cartagena consideran que no hay otro remedio que permitir a los musulmanes que vengan a tratar a los puertos de la Península, “y que ante todas cosas conviene que se tenga medio con los venecianos para que non las pasen (las armas), porque ellos las lleban...” ⁶¹.

* * *

Centrándonos ya en el comercio con Vélez de la Gomera, sorprende esa última referencia a los mercaderes de la Serenísima ya que para esas fechas el sistema de convoyes de galeras mercantiles estaba a punto de extinguirse por falta de rentabilidad. Entre 1520 y 1533 la *muda* veneciana de Berbería surca las aguas del Mediterráneo occidental sólo en cuatro o cinco ocasiones y, en lo que a Vélez concierne, no siempre hacen escala en su puerto. El convoy que zarpa en 1521 tenía prevista una escala de 15 días en Badis y/o Larache, para navegar luego hacia Lisboa en busca de las especias que los portugueses venían acaparando en los mercados orientales. Pues bien, consta que el citado convoy recaló en Vélez en noviembre del año citado, volviendo a hacerlo en su tornaviaje y con resultados desastrosos ⁶². Sin embargo, la conserva de galeras que parte de Venecia en 1524 al mando de Alejandro Contarini navegará directamente de Orán a Málaga a fines de ese mismo año ⁶³.

En comparación con los venecianos, los comerciantes genoveses se muestran mucho más activos en el tráfico con Vélez de la Gomera, si bien es cierto que actúan básicamente desde los puertos andaluces. El libro de registros del

60. A. RUMEU DE ARMAS: *Op. cit.*, II, doc. CXLIV, pp. 283-286. Las discusiones habidas en Málaga están recogidas en las actas del cabildo municipal. Las resume y comenta CABRILLANA, N.: *Málaga y el comercio norteafricano (1517-1551)*. “Cuadernos de la Biblioteca Española de Tetuán”, n.º 19-20 (1979), 188-191 en particular.

61. A. RUMEU: *Op. cit.*, II, p. 286.

62. M. SANUTO: *I Diarii*, T. XXIX (Venezia, 1890), col. 186.

63. *Op. cit.*, T. XXXVIII (Venezia, 1893), col. 661.

Almirantazgo granadino para 1525 muestra a los hermanos Esteban y Batista Salvago y a Ambrosio de Espínola, mercaderes “estantes” en Málaga, cargando mercancías diversas en navíos pertenecientes a vecinos de la ciudad. Así, el 9 de febrero los hermanos Salvago cargan en el bergantín de Martín Sánchez 20 barriles de laca, 4 cajas de “botaçines”, 8 balas de paños y frisas, 3 barriles de jalde, 8 balas de agalla, 2 quintales de azogue y 42 libras de seda en madeja. Cuatro días más tarde, en el barco de Alberto (sic) despachan 30 cargas de higos y 7 botas de vino, mientras que Ambrosio de Spinola carga en ese mismo navío 13 arrobas de cadarzo ⁶⁴. Documentos notariales fechados entre el 30 de octubre y el 17 de noviembre de 1525 muestran, sin embargo, que los hermanos Salvago estaban asociados a otro genovés, el comerciante Blasyo de Basiniana, que solía viajar a Vélez de la Gomera con cierta regularidad. Dichos documentos refieren la disputa surgida entre las dos partes en relación a un incidente acaecido en Badis poco tiempo antes: el citado Blasyo de Basiniana había dejado en poder del rey de Vélez, de su almojarife “Çidi Abenaçar” y de los judíos “Ysaque Azenel” y “Salomon Cohen” un elevado número de mercancías pertenecientes a los hermanos Salvago. Entre ellas, grandes cantidades de laca en sus variedades *semoni* y *conbeyte*, así como muchas piezas de “botaçines”, sedas y paños ⁶⁵.

Es casi seguro que la compañía se disolvió a raíz de esta disputa. El registro del Almirantazgo para 1526 muestra a las dos partes traficando por cuenta propia. Entre el 1 y el 12 de febrero Esteban Salvago carga en el barco de Alberto y en el bergantín de Martín de Gangas 17 fardos y 19 piezas de paños, 6 “maçetas” de azogues, una caja de bonetes, dos de oro hilado, una de aljofar, 10 sacos de agalla y ciertas piezas de raso. Por su parte, y en esos mismos navíos, Blasyo de Basiniana despacha 24 fardos de paños de varias clases, 2 cajas de bonetes, 4 fardos de bordates, 2 balas de fustanes, 3 “maçetas” de azogue, 7 quintales de cadarzos y 2 “cajicas” de hilo de oro. Este mismo genovés vuelve a despachar para Vélez otros cargamentos parecidos en marzo y agosto del mismo año ⁶⁶.

Las apariencias indican que Blasyo de Basiniana era el miembro de la colonia ligur residente en Málaga que más activo se mostraba en el comercio con Vélez de la Gomera ⁶⁷. A veces contrata navíos que siguen un itinerario triangular: llevan mercadería a Badis, donde cargan otras, para Cádiz, volviendo luego a Vélez para recoger nueva carga con destino a Málaga ⁶⁸. Esto obedece a que por esas fechas (años 1525 t 1526) estaba asociado con otros compatriotas suyos los mercaderes Corona y Clemente de Plementor, que residían en Cádiz. Las actividades de todos ellos salen a relucir en la carta que el 1 de junio de 1527 el rey Carlos envía al licenciado Quiroga, su juez pesquisidor “sobre las mercaderías

64. A.G.S. Consejo Real, leg. 93, fol. 4-II.

65. A.H.P.M., leg. 139; 30/octubre/1525, 2 de noviembre y días 7, 9, 16 y 17 del mismo mes.

66. A.G.S. Consejo Real, leg. 93, fol. 4-III.

67. Toma a flete un bergantín malagueño para llevar “ropa” y mercadería a Vélez, de donde traerá lo que le entregue el factor que allí tiene destacado. A.H.P.M., leg. 145; 19/IX/1526.

68. *Ibidem*, 22/diciembre/1526.

que por los puertos del reino de Granada se pasan a Africa”. En ella se dice que, a pesar de lo dispuesto por las leyes y pragmáticas del reino, los citados genoveses habían llevado a Vélez de la Gomera 80 quintales de algodón, 30 “caxuelas” de oro hilado, 35 mazos de “hilo de arabre grueso, que diz que pesarían cada uno dellos dos quintales” y 4 quintales de hoja de Milán. Y concluye el monarca pidiendo a Vasco de Quiroga que le envíe la relación completa del asunto con objeto de castigar a estos mercaderes ⁶⁹.

En relación al tráfico ligur con Vélez de la Gomera, el que desarrollan los comerciantes del reino de Granada resulta más modesto en su volumen, pero más continuo en el tiempo. En él toman parte tanto los mercaderes profesionales como los simples particulares que despachan mercaderías para redimir cautivos. Un ejemplo de lo segundo es el caso de Juan de Bolaños, vecino de Marbella, que el 11 de agosto de 1526 viaja a Vélez en un bergantín y con licencia real, llevando consigo 2.000 ducados de oro y un moro para el rescate de un tal Sancho de Biedma ⁷⁰. Pero, volviendo a los mercaderes profesionales, hay que destacar que entre ellos se cuentan algunas de las figuras prominentes del comercio malagueño de la época, aparte de otros procedentes de otras partes del reino granadino e incluso comerciantes castellanos que residían temporalmente en Málaga.

Entre los primeros se cuentan los hermanos Rodrigo y Pedro de la Fuente Velluga, que el 11 de diciembre de 1526 cargan para Vélez media docena de cajas de bonetes, un fardo de lienzo y dos de paños de lana, incluyendo algunos de origen bretón, así como dos costales de cadarzos y 50 libras de seda ⁷¹. El citado Rodrigo de la Fuente, junto con Francisco Gutiérrez, carga en el bergantín de Gangas el 6 de marzo de 1528 hasta 370 libras de seda y, entre el 25 y el 29 de junio del año citado, en los bergantines de Gangas y Cerón, 5 cajas de bonetes, 8 fardos de paños, una cesta de canela y cierta cantidad de clavo ⁷². No menos activo se muestra otro hermano suyo, Juan de la Fuente, que carga sedas en el bergantín de Gangas el 13 de agosto de 1526; sedas, paños, lienzo y azafrán en el bergantín de Cerón el 6 de octubre de 1528; y en el de Francisco de Zamora, el 14 de noviembre de aquel mismo año, un fardo de paños de Londres, sargas y 180 libras de seda ⁷³.

Alonso de Montalbán, vecino de Toledo, es uno de los mercaderes foráneos afincados en Málaga que más interés demuestra en el comercio con Vélez de la Gomera, tomando a flete navíos por cuenta propia o asociado con otros comerciantes malagueños ⁷⁴. Los registros del Almirantazgo para 1526 ofrecen datos de

69. A.G.S. Cámara Castilla. Memoriales, leg. 188, fol. 36.

70. A.G.S. Consejo Real, leg. 93, fol. 4-III.

71. *Ibidem*.

72. A.G.S. Expedientes de Hacienda, leg. 123, fol. 2.

73. *Ibidem* y Consejo Real, leg. 93, fol. 4-III.

74. A.H.P.M. leg. 77; 15/enero/1525 y leg. 83; 18/noviembre/1529.

interés sobre los productos con los que traficaba este mercader toledano. Tenemos así que ⁷⁵:

<i>Fecha</i>	<i>Navío</i>	<i>Mercancías despachadas</i>
12/febrero	Bergantín de Gangas	2 cajas de bonetes; 2 fardos de paños; una “cajuela de soliman”
13/agosto	Bergantín de Gangas	44 fardos y 10 piezas de paños; 3 cajas de muretes y 2 fardos de seda.
11/septiembre	Bergantín de Gangas	3 cajas de bonetes; 3 fardos de matalauva; un fardo de capullos de seda y otro de cadarzos; 4 fardos de paños y uno de azafrán.

Ya en la década de los treinta, el mercader granadino Francisco de Córdoba, que presumía de sus excelentes relaciones con el rey “Buaçon” de Vélez, reside permanentemente en este puerto norteafricano, donde recibe periódicamente las mercancías que le despacha su hijo Antón Pérez desde Málaga ⁷⁶. Comerciantes y particulares de otras ciudades del reino de Granada también aparecen mencionados en la documentación que vengo manejando. Por citar un ejemplo, la relación de mercancías despachadas en los bergantines de Cerón, Gangas y Diego Pérez en octubre de 1528 muestra a malagueños y vecinos de Granada, Loja y Guadix, algunos de ellos moriscos, que cargan con destino a Vélez cantidades diversas de las mercancías ya conocidas, ya sea para redimir cautivos o para negociar con las mismas ⁷⁷.

Señalemos por último, que los protocolos notariales malagueños registran de vez en cuando la presencia de mercaderes procedentes de otros reinos peninsulares en el comercio con Vélez de la Gomera. Así, en octubre de 1538 el malagueño Pedro de Montilla, propietario del bergantín de 9 bancos “Santo Domingo”, lo fleta al comerciante alicantino Jaime Corço, asociado al marsellés Jacome Lancelote, para realizar un viaje de ida y vuelta al puerto de Badis ⁷⁸.

Tanto si se trata de puras operaciones mercantiles o de transacciones relacionadas con la redención de cautivos, las mercancías que salen de Málaga con destino a Vélez de la Gomera acostumbran a ser siempre las mismas: paños locales o del norte de Europa, seda trabajada o en bruto, especias menudas,

75. A.G.S. Consejo Real, leg. 93, fol. 4-III.

76. A.H.P.M. leg. 87; 30/junio/1535 y leg. 168; 28/marzo/1537.

77. A.G.S. Expedientes de Hacienda, leg. 123, fol. 2

78. A.H.P.M., leg. 186; 4/octubre/1538.

papel, etc. Ahora bien, ¿qué mercancías se traían a la vuelta? La documentación disponible se muestra más parca en este sentido, aunque tengo la impresión de que apenas se han registrado cambios respecto a lo ya conocido para épocas anteriores. Así, en junio de 1527 se presenta ante notario el judío de Vélez “Mosen Rapez”, por entonces en Málaga, y declara que el comerciante malagueño Rodrigo de Ramy, establecido en Badis, le había remitido a nombre de Lope Martínez de Baeza y su hijo Hernando, mercaderes de Málaga, el siguiente cargamento: 229 fardos de dátiles, 13 fardos de pieles cabrunas, un fardo pequeño de cueros “marroquines”, 6 fardos de cera y otros 2 de goma. Todas estas mercancías venían “a la lía morisca” y sin haber sido pesadas, consignadas a los susodichos mercaderes para que se las entregaran al citado “Mosen Rapez”. Este admite haberlas recibido sin menoscabo alguno del maestro de la nao “Santa María”, recién llegada al puerto malagueño ⁷⁹.

A MODO DE CONCLUSIÓN

La presencia de este negociante judío en la ciudad de Málaga no tiene por qué resultar insólita. Los libros del Almirantazgo señalan que el 6 de marzo de 1528 “el xeque judío, veçino de Vélez” cargó en el bergantín de Gangas un cofre con calzado y una caja llena de escrituras, aparte de otra con bonetes “e cosas de su serviçio” ⁸⁰. Ya se ha visto, por otra parte, que en Badis residía una importante colonia israelita que también tomaba parte en las operaciones de rescate de cautivos cristianos. El problema reside en explicar por qué estos hebreos de Vélez de la Gomera estaban autorizados a pisar tierra española, contraviniendo así las leyes y pragmáticas de la época de los Reyes Católicos.

A título de hipótesis, me inclino a pensar que estos judíos no venían como comerciantes sino que, la realización de algunos negocios les servía de camuflaje a la hora de llevar y traer mensajes del régulo de Vélez para las autoridades malagueñas; sobre todo en momentos de tensión entre las dos partes. En este sentido, sabemos de un oscuro incidente que obligaría al concejo de Málaga a solicitar cartas de seguro para sus mercaderes en Vélez y de la respuesta positiva de “Buaçon” en la primavera de 1529 ⁸¹.

El episodio en cuestión muestra que la ciudad de Málaga actúa de acuerdo con pautas muy similares a las seguidas antaño por los concejos fronterizos del reino nazarí de Granada. Los intereses económicos superaban en ocasiones al antagonismo político y religioso, de manera que uno y otro bando tenían por

79. El citado judío se compromete ahora a pagar el coste del flete a los Martín de Baeza, así como los derechos de almojarifazgo, alcabala y almacenaje a los oficiales correspondientes. A.H.P.M., leg. 63; 21/junio/1527.

80. A.G.S. Expedientes de Hacienda, leg. 123, fol. 2.

81. A.M.M. Libro VII de Actas Capitulares, sesión de 19/mayo/1529.

costumbre resolver sus propias diferencias de forma amistosa y sin tener en cuenta las directrices que pudieran llegar de los respectivos poderes centrales. Ahora, en esta nueva frontera marítima, entre Málaga y Vélez de la Gomera parece haber existido una “relación especial” tanto para lo bueno como para lo malo. Y afirmo lo segundo debido a que las relaciones mercantiles tan intensas que sostienen ambos puertos van a propiciar en un momento dado la propagación de calamidades de una a otra orilla del mar de Alborán.

En agosto de 1521 Pelegrín Venier escribe desde Palermo que las epidemias assolaban todo el Magreb⁸². Otro documento veneciano muestra que la población de Vélez de la Gomera no permaneció inmune al contagio: las galeras de la Serenísima que pasan por su puerto aquel mismo año, perderán en su tornaviaje hasta dos centenares de hombres entre tripulantes y mercaderes⁸³. No hay que sorprenderse, pues, si Málaga también terminó por verse afectada. En el cabildo municipal celebrado el 12 de agosto de 1521 se discute sobre las noticias referentes a la “pestilencia” que había hecho presa en Vélez de la Gomera y sin saber realmente si ésta ha causado víctimas mortales. Por ese motivo se autoriza a un navío recién llegado de Badis para que descargue ciertos fardos de cera y cueros junto con 10 ex-cautivos cristianos, aunque, como medida preventiva, los munícipes malagueños ordenan que esa descarga se haga fuera de la ciudad y sus arrabales. Algunos días más tarde, se descubre que algunos de esos cautivos están sucumbiendo víctimas de la enfermedad y el concejo decide, en consecuencia, dictar una cuarentena general⁸⁴.

No es mucho lo que se sabe de la epidemia que en 1522 asoló a toda Andalucía y reino de Granada, pues ni siquiera está clara la naturaleza de la misma. Bernard Vincent la considera como un contagio específicamente andaluz⁸⁵. Por mi parte, y atendiendo a la cronología de su propagación, considero que esta peste andaluza llegó casi con toda seguridad del Magreb y por el camino establecido entre Málaga y Vélez de la Gomera.

82. M. SANUTO: *I Diarii*, T. XXXI (Venezia, 1891), cols. 263.

83. *Op. cit.*, T. XXXIII (Venezia, 1892), cols. 171 y 172.

84. *A.M.M.* Libro IV de Actas Capitulares, sesiones de 2 y 7/agosto/1521.

85. Cf. “Las epidemias en Andalucía durante el siglo XVI”. *Andalucía en la Edad Moderna: Economía y Sociedad*, Granada, 1985, pp. 42 y 43.