

# EL MEDITERRANEO NAZARÍ: DIPLOMACIA Y PIRATERIA. SIGLO XIII-XIV

CRISTOBAL TORRES DELGADO

SUMARIO: 1.-El litoral y la marina nazarí. 2.-Las embarcaciones granadinas. 3.-Piratería y diplomacia. 4.-El botín de las incursiones. 5.—Conclusión.

La formación del antiguo reino nazarí (1232-1340) añade un estado más a la estructura política de la Península Ibérica en la primera mitad del siglo XIII, y que perdurará hasta finales del siglo XV (1492). Su estabilización detiene la expansión territorial de la corona de Castilla, matiza y amplía las relaciones diplomáticas con los Estados del mediterráneo —Africa musulmana y Corona de Aragón— puntos de apoyo en su política “pendular” con Castilla. Los reyes nazaríes consiguen así el equilibrio necesario para el desarrollo y supervivencia del Estado granadino. Los inveterados enfrentamientos y tradicionales contactos y relaciones con Castilla constituyen el eje de su política primordial, es la “constante histórica” del pequeño reino hispano-musulmán.

El tesón de los nazaríes, la prudencia y capacidad de sus dirigentes, sus primeras experiencias políticas, a la que unen aquéllas de los súbditos refugiados en el territorio por el avance de las fuerzas cristianas en la frontera, permiten a la par que el Estado, la creación de una frontera permanente, un ejército adiestrado y eficaz. Desde la segunda mitad del siglo XIII y el XIV Granada es una gran potencia militar, ¿Poseía, sin embargo, el mismo poder naval?

## *1.-El litoral y la marina nazarí.*

Sus límites geográficos vienen delimitados, en su extremo NE., por el actual término municipal de Pulpí (provincia de Almería, antigua cora de Baŷŷna), y por el SO. por la punta de la Chullera (provincia de Málaga, cora nazarí de Rayya), en el mismo límite con la actual provincia de Cádiz. Alcanza una longitud de más de 300 Km. Este sector mediterráneo puede considerarse propiamente nazarí. Pero se amplía más hacia el SO. desde este último límite hasta la peña y torre de “Haŷar el-Ayal” (la peña del Ciervo), a 7 Km., de la plaza de Tarifa, cuyo dominio directo corresponde durante los siglos XIII y XIV a los príncipes mariníes, que controlan, por acuerdos con Granada, el reino y señorío benimerín

*\*Ponencia presentada en el I Congreso Internacional de Historia Mediterránea. Palma de Mallorca, 17-23 diciembre de 1973.*

extendido desde Ronda hasta el Estrecho de Gibraltar. La hegemonía litoral nazarí, no obstante, se ejerce sobre todo el litoral, con una longitud total de 440 Km.

Todo el sector costero presenta una topografía natural fácil de defender, y por aquellas vías de penetración al interior del reino emerge su sombra protectora la torre vigía, la “atalaya” o el castillo roquero, que forman parte de la bien trabada red defensiva de fortificaciones del reino granadino.

Las variadas radas, bahías y ensenadas en la costa nazarí permiten al transporte de mercancías y productos naturales de cada cora o provincia a los distintos núcleos urbanos del reino, los puertos de Vera, Peÿyena, Adra, La Rábita, Motril, Almuñécar, Ensenada de la Herradura, Vélez-Málaga, Marbella, canalizan la navegación de cabotaje. Desde Motril se frecuentan las rutas de Marruecos. El puerto de Almería mantiene su larga tradición musulmana de puerto internacional desde los Omeyas. El puerto de Málaga en el siglo XIV, se convierte en el puerto nazarí por excelencia. En ambos, la presencia de los genoveses, es normal desde la segunda mitad del siglo XIII.

Amplia frontera nazarí mediterránea que facilita el equilibrio económico interior. Entre 1229 y 1333 ante el acoso de Alfonso XI de Castilla en la frontera interior, y el cerco económico a Granada que tiene carestía de pan, aceite y ganados, llegan al puerto de Málaga naves cargadas de trigo argelino. Cereal que también se llevaba a Almuñécar, “puerto y parada de las naves”, pues aquí se carecía de él “cuando no podía importarse por mar” (1).

Las granadas, higos, pasas, almendras, la porcelana dorada, ricos vestidos de seda y oro, objetos de artesanía, salen del puerto de Málaga a las regiones de Oriente y Occidente, y ‘la playa de Málaga era un emporio del comercio frecuentado por las naves de moros y cristianos’ (2).

La costa de Benalmádena, castillo de Suhail, producía higos y cereales, y era “el blanco de las incursiones marítimas” cristianas.

Naves nazaríes y cristianas cargadas con mercancías diversas transitan el mediterráneo nazarí y llegan a los principales puertos. Anillos y halcones se regalan los soberanos de la corona de Aragón y la corte de la Alhambra. Embajadores de los reinos mediterráneos (mallorquines, catalanes, granadinos) llevan a cabo gestiones diplomáticas entre los Estados. La mayoría de estos mensajeros pertenecen al gremio de los comerciantes (“el honorable mercader Pascalín”, Sinÿa, Sulayman, el Israelita, Luqin).

El dinamismo comercial que anima esta frontera nazarí mediterránea, sitúa al pequeño reino granadino en las corrientes que agitan toda la cuenca Occidental mediterránea dentro de los intereses comerciales que mueven el Occidente europeo en estos siglos bajo-medievales.

Desconocemos “in extenso” estudios que nos informen acerca de la capacidad, número y estructura de la flota nazarí, si en realidad fue importante. Durante los siglos XIII y XIV tenemos noticias de este comercio que se realiza en el litoral, y a los puertos de Oriente y Occidente, pero no podemos afirmar existiera una flota poderosa nazarí. Las difíciles circunstancias en las que se crea el reino, creemos no lo permitieron, y apuntamos como causas fundamentales, entre otras, las siguientes:

- a) El oneroso tributo de las parias que como reino feudatario debe a Castilla; si bien en numerosas ocasiones no se pagó el citado gravamen.
- b) El coste y los gastos de reparar, construir y fortificar las torres, fortalezas, alcazabas y castillos de la defensa interior del territorio y las fronteras.
- c) Los gastos que exigía el mantenimiento del ejército y especialmente, durante todo el si-

(1) SIMONET, F. J.: *Descripción del reino de Granada*. Granada, 1872. Pag. 106.

(2) SIMONET, F. J.: *Descripción del reino de Granada*. Obr. cit. pág. 117.

- glo XIII hasta la segunda mitad del siglo XIV, de una milicia especializada, la de los mercenarios africanos, no autóctonos.
- d) Mantenimiento de la vida palaciega y nobleza nazarí.
  - e) Las continuas guerras y “razzias” que empobrecen la economía natural agraria del territorio. (3).
  - f) En último extremo, a juzgar por los documentos cristianos de la época, el elevado coste de una embarcación, podía sumar una dificultad más (4).

Granada mantiene en la época nazarí su tradicional actividad industrial de las atarazanas (5), en las que ocupan lugar prominente las de Almería, “morada de los so tiles maestros de galeas”, desde la época califal, las de Málaga que “en el siglo XIV eran una gran construcción de siete arcos para fondeaderos de navios y galeras” (6) en la zona occidental del puerto junto a la desembocadura del río Guadalmina; destacaban igualmente las de Almuñécar, Alge ciras y Gibraltar (hasta 1309, y desde 1333). No obstante, el papel que desempeñan los nazaríes en las contiendas navales del Estrecho y los cercos de Almería y Gibraltar en 1309, es secundario junto a la armada de los benimerines. La marina de los nazaríes no pudo compararse a la de sus vecinos mediterráneos, no era poderosa, pero sí suficiente para guardar el sector costero mediterráneo que constituía su frontera marítima y el complemento de su economía.

## 2.-Las embarcaciones granadinas.

¿Cómo eran las naves nazaríes? La tipología y denominación de las embarcaciones medievales de ésta época son muy similares y ejercen variadas funciones. La nave de guerra, las de transporte y carga, de bordas altas y grandes, pesadas o ligeras de acuerdo con su aplicación. Los documentos cristianos nos presentan “barcas”, “galeras”, “galeas magnas et subtiles”, “galea tarida”, “leños armados”, “leños de banda”, “barcas”, “barcas armadas”, “galeones”, “cocas” y otras. No debieron ser diferentes las embarcaciones nazaríes dentro de la misma función de naves de carga o de guerra.

En los documentos que hemos examinado (7) las naves nazaríes que se citan son “naves armadas”, “galeota” “carraca”, “nave” de al-Qadísí, “nave” de al-Zaÿÿaÿ, “saetía” de Ibn al-Ahsan, y la embarcación denominada “jabeque”.

El término específico “nave armada”, designa en general a la embarcación equipada para el corso o la guerra. Las nazaríes se equipaban en las atarazanas mencionadas, y las cristianas en Valencia (Denia), Mallorca, Alicante, desde donde dirigen sus expediciones al litoral granadino. La nave y especialmente la “Saetía” nazarí desempeñan misiones piráticas. Esta última entronca con los tipos de galeotas, si

(3) Aunque la producción ha sido celebrada siempre por los autores árabes, sin embargo, y mientras no se realicen serios estudios sobre la economía nazarí, nos queda una gran duda que desvanecer. ¿Fue realmente rico el reino de Granada?

(4) “Nam et tanta essent ipsarum galearum sumptum honera, quod non possint aliquatenus supportari”. Cf. VICENTE SA LAVE RT Y ROCA: *Cerdeña y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón, 1297-1314*. C.S.I.C.E. de Estudios Medievales, Madrid, 1956, vol. II. Documentos. Doc. 382, pág. 488. El precio por la ayuda de una galea para el cerco de Almería en 1309, cuesta a la Corona de Aragón mil florines oro por cuatro meses de servicio.

(5) Véase mapa que se acompaña.

(6) TORRES BALBAS, LEOPOLDO: *Atarazanas hispano-musulmanas. (Crónica arqueológica de la España musulmana)*. “AL-ANDALUS. (Madrid-Grañada, 1946), vol. II, fase. I, pág. 175-209.

(7) ALARCON Y SANTON, MAXIMILIANO; y GARCIA LINARES, RAMON: *Los documentos árabes diplomáticos del Archivo de la Corona de Aragón*. Madrid, 1940, 428 pp. EDITADOS Y TRADUCIDOS POR:

bien más pequeña y más ligera, es embarcación de corso. Carracas y galeotas generalmente son embarcaciones de transporte y comercio. La barca era “embarcación ligera y hecha para el corso rápido, de ella derivan las galeas” (8).

El “jabeque” nazarí apresado por súbditos de la corona de Aragón (14 agosto 1344) (9), en las costas de Adra, según nos informa A. Jal (10) era una embarcación pequeña de unos 4 m. de largo por 1 de ancho; denominado así del nombre que dan los árabes al hilo con que se fabrican los aparejos de pesca de dichas embarcaciones. Es muy antiguo y se utilizaba para la pesca. Creemos, no obstante, que esta embarcación nazarí era con bastante probabilidad en ésta época una embarcación de recreo. Entre otras razones porque este citado “jabeque” es propiedad de uno de los visires de Almería (al-Buhansáni), y en segundo lugar, la ciudad de Adra, en la cora de Peÿÿena, por su situación y clima era un lugar de recreo dentro de la provincia, pequeña ciudad que “no es lugar de mercado, sino de baños y un caravanserrallo... muy poblada” (11), a donde debían acudir los notables de la capital de la cora. El jabeque llevaba una tripulación compuesta por seis marineros y el arráez (12).

La marina nazarí, pues, poco poderosa, cuya dotación se compone de naves de carga y transporte, y aquellas otras “armadas” para el corso costero, de poca envergadura. El radio de acción más lejano de éstas últimas alcanza los mares de Ibiza, desde los puertos de Almuñécar y Almería, en una expedición realizada en el año 1330, apoderándose de dos naves de Mallorca (13).

Estas naves corsarias ejercían la vigilancia costera, iban tripuladas por “un cuerpo de arqueros” pero “su principal misión fue la de guardar las riberas del reino granadino” (14). Durante los siglos XIII y XIV las incursiones piráticas de los súbditos granadinos y la Corona de Aragón fueron constantes. Ibn Fadl al-‘Umari, autor del siglo XIV (15) y de Qalqasandi nos informan de los tripulantes de estas naves que eran a la vez marinos y buenos soldados “arqueros y excelentes capitanes que hacían incursiones por las costas cristianas, apresando a los habitantes, llevados al rey de Granada, el que se quedaba con unos y vendía el resto”.

Sin embargo, en las reclamaciones oficiales que los reyes de Granada dirigían a los de Aragón por actos de piratería en las fórmulas diplomáticas de redacción de los documentos, es evidente el deseo de paz y cese de los actos piráticos que motivan las reclamaciones.

### 3. -Piratería y diplomacia (16).

La vocación política de los nazaríes fue necesariamente no la expansión territorial sino la defensa, salvo en el reinado de Ismail I (1314-1325) cuando por última vez el territorio se amplía por la fron-

(8) JAL, A.: *Glossaire nautique. Répertoire polyglotte de termes de marine anciennes et modernes*. 2 vols. (Paris, 1848). vol. I. voces “barca”, “carraca”, “galeota”, “galera” pp. 242, 428, 741, 733-742.

(9) Ut supra; doc. núm. 57, pág. 112.

(10) Obr. cit., voces: Chabek y enxabeque, págs. 449 y 638.

(11) AL-IDRISI: *Description de l’Afrique et de l’Espagne*. Publiée par REINHART, P. A. DOZY et MICHAEL J. de GOEJE. Oriental Press Amsterdam, 1969, págs. 199/242.

(12) El término de raíz árabe significa jefe, es el jefe militar, pero también designa al patrón, propietario, capitán de la nave. Cf. A. JAL: *Glossaire...* obr. cit., vol I, pág. 174.

(13) ALARCON Y SANTON...: *Los documentos...*, obr. cit., doc. núm. 139 págs. 151-152.

(14) SECO DE LUCENA, Luis: *El ejército y la marina de los nazaríes*. “Cuadernos de la Alhambra”. 7 (Granada, 1971) 40 pp., pág. 39.

(15) Cit. por L. TORRES BALBAS: *Las atarazanas*, obr. cit., pág. 187, nota 3.

(16) Cuadros que figuran como apéndice.

tera. Norte de la cora de Elbira con la conquista de Huéscar, Valera y Orce. De esta necesidad defensiva derivan la creación de los medios necesarios para realizarla que cristalizan en un ejército fronterizo poderoso y eficaz, en el orden interno y la existencia de una diplomacia habilísima para las relaciones exteriores del Estado.

La acción naval nazarí se realiza en la frontera marítima mediterránea y tiene el doble signo de protección y defensa del sector litoral, que proporciona el equilibrio económico del Estado.

Desde los inicios del reino, la mitad del siglo XIII y siglo XIV, la costa nazarí se ve afectada al igual que toda la cuenca occidental mediterránea por las actividades del corso que sobre sus puertos realizaban los súbditos de los reinos cristianos vecinos, y a su vez, las naves granadinas efectuaron incursiones piráticas contra súbditos y territorios cristianos vecinos.

Es evidente la participación de los al-Ahmares en este mal endémico que padece el “Mare Nostrum”; sin embargo, parece lo practicaron menos que los estados vecinos en pleno desarrollo de su expansión marítima.

Los actos de piratería realizados por súbditos de la Corona de Aragón y de Granada dieron lugar a la delicada y abundante correspondencia diplomática entre ambas cortes, que a través de sus embajadores, mercaderes y mensajeros estrechan las relaciones entre ambos Estados. Estas cartas de *Reclamaciones por actos de piratería* denuncian el corso realizado por los cristianos o nazaries.

Dichos actos obstaculizaban la política general de las alianzas y especialmente cuando se realizan las negociaciones de nuevos tratados de paz o renovación de los ya cumplidos, como puede muy bien advertirse en los reinados de Al-Ahmar, Muhammad II, Muhammad III, Naśr, Is mall I, Muhammad IV, Yüsuf I y Muhammad V, y sus relaciones con sus contemporáneos los reyes de la Corona de Aragón, durante los siglos XIII y XIV.

La diplomacia mantiene un papel primordial en estas relaciones. Se exige con firmeza —por ambas partes— la devolución del botín pirático (cautivos y bienes), permanece en los documentos el hábil tono diplomático de tacto político porque “será una acción que os agradecería en gran manera, y con ello satisfaceréis las exigencias de vuestra lealtad, tan merecedora de gratitud y de vuestra sana intención...” (17).

Las actividades de corso suceden de una manera periódica por parte de la Corona de Aragón, pero lo que da fuerza a las reclamaciones granadinas o aragonesas es el que dichos encuentros hayan sido realizados en tiempo de vigencia de los tratados de paz concertados. Así cuando Yusuf I reclama cautivos apresados por súbditos aragoneses de Pedro IV, insiste en que “el hecho ha tenido lugar precisamente en estos últimos días cuando el tratado de paz lleva ya varios meses en vigor” (18).

El proceso por el cual se llega a la reclamación del botín obtenido en el acto pirático, y se convierte en asunto de Estado, es muy simple: Aquellos súbditos perjudicados en sus bienes o deudos, presentan su denuncia ante la Corte, con documentos verdaderamente autorizados por medio de los cuales se forma la relación de personas apresadas, fecha y daños ocasionados. El rey presionado por estas denuncias envía la carta de reclamación, con todos los datos, a la Corte de Aragón, por medio de sus embajadores, que negocian la devolución de bienes, la liberación de cautivos o las indemnizaciones a que hubiere lugar, de acuerdo con las cláusulas establecidas en los tratados de paz.

Durante todo el siglo XIV los daños sufridos por los nazaries son muy acusados, y motivan las quejas de Yusuf I a Pedro IV en carta de reclamación fechada 22 setiembre 1344 (19) y en espe-

(17) ALARCON Y SANTON...: *Los documentos...*, obr. cit., doc. 35, págs. 72-73.

(18) 22, diciembre, 1344, doc. 63, págs. 122-124, ut supra.

(19) ALARCON Y SANTON...: *Los documentos...*, obr. cit., doc. 58, págs. 113-115.

cial, de junio a setiembre, tiempo en que “no han cesado las naves de vuestro país de correr estas costas causando tales daños, que en este período de tiempo han desaparecido multitud de personas, y son un gran número las quejas que nos han dirigido las gentes de nuestros dominios con tal motivo”.

Un año más tarde continúan las quejas granadinas por estas campañas en el mar dirigidas principalmente por los gobernadores de los territorios cristianos, a la vez que en las cartas de reclamación oficial dirigidas desde la Alhambra a la corte de Pedro IV, reitera Yusuf I “El sabio” su deseo de paz y seguridad solicitando “que escribáis a vuestros gobernadores que no cometan el atropello de *armar barcos* para realizar ataques contra los musulmanes, por ningún motivo... Las naves de vuestro país han seguido corriendo las costas de nuestros Estados... en términos que se han perdido tantas personas y tantos bienes a ellas pertenecientes como no se han perdido en tiempo de guerra... que en modo alguno sea equipada en los lugares sometidos a su autoridad /de los gobernadores cristianos/ ninguna embarcación destinada al corso contra los países musulmanes” (20).

A las reclamaciones cristianas, los reyes nazaríes corresponden con afectuosas cartas, en las que comunican que procederán “tal como lo exige la lealtad y tal como lo requiere la gran estima en que tenemos vuestra amistad” (21).

#### 4.—*El botín de las incursiones* (22).

En general es variada su naturaleza y comprende cautivos, mercancías, embarcaciones y objetos de valor, predominando en especial los cautivos musulmanes o cristianos.

Los lugares de asalto se efectúan próximos a la costa de Aguilas, Vera, Almería, Gata, Adra, Cartagena o Valencia. Los cautivos granadinos se llevan hacia Orihuela a la que culpan los nazaríes “de todos los daños sufridos por los musulmanes en las comarcas de Levante”, Alicante, Valencia desde donde se venden a Mallorca o Ibiza. Estos cautivos unos fueron rescatados, de otros no se vuelve a tener noticias como en el caso de dos mujeres y un niño apresados en el verano de 1323 por una “carraca alicantina” cuando la “galeota” musulmana en la que viajaban se dirigía hacia Alicante (23), en este puerto sufre el asalto perdiendo parte de la mercancía que transporta y un cautivo, a su regreso a Almería de nuevo es asaltada por una “saetia” cristiana a la altura del cabo de Gata y pierde el resto de la mercancía y son hechos cautivos las dos mujeres y el niño citados, los cuales son conducidos a Alicante y de aquí llevados a Ibiza. Los liberados por rescate habían de pagar entre los 30 y 50 dinares de oro, y puede estimarse el peso de esta moneda entre 3’5 y 4’5 gramos. Es curioso advertir como el rescate de estos cautivos constituyó un negocio al margen de las negociaciones oficiales para su liberación (24). Es frecuente el que en el mismo lugar de cautiverio un cristiano, probablemente comerciante, paga el rescate a bajo precio y conduce al liberado a Granada o Almería, donde cobra el precio oficial que paga el Estado granadino; así por ejemplo, el súbdito nazarí Ahmad ibn Muhammad ibn Limar conducido desde Valencia a Almería por el cristiano valenciano Soler que cobra oficialmente 32 dinares de oro, debió ser rescatado por bajo precio (25).

(20) ALARCON Y SANTON: *Los documentos...*, obr. cit., doc. núm. 66, págs. 129-130.

(21) Ut supra, doc. núm. 40, págs. 80-81.

(22) Véase apéndice.

(23) ALARCON Y SANTON: *Los documentos...*, obr. cit., doc. núm. 5, págs. 11-14.

(24) ALARCON Y SANTON: *Los documentos...*, doc. núm. 63, págs. 122-124. Apéndice.

(25) Ibidem, docs. núm. 61, págs. 119-120, y doc. 67, págs. 131-132.

Las mercancías objetos de corso que señalan algunos documentos son entre otras (26) una partida de trigo por un total de 3.252 copas andaluzas pertenecientes a cinco comerciantes malagueños apresados en julio de 1344 en las proximidades del puerto de Málaga, cuando regresaban del puerto argelino de Anfa en una nave de carga valenciana. Otras mercancías como cera, cueros, pieles, constituyen el botín obtenido por dos naves armadas nazaríes en el litoral de Ibiza al asaltar a varias naves cristianas (27), y cuyo valor ascendía a 724 doblas y 2 tumíes. Esta presa fue objeto de reclamación del lugarteniente del reino Berenguer de Santa Cilia a Muhamamd IV de Granada (15 de octubre 1330).

### 5.-Conclusión.

Hemos de señalar que si los actos de piratería son frecuentes y se desarrollan durante el siglo XIV, consolidado ya el reino nazarí, la piratería aparece ya en los primeros años del recién creado reino, como se atestigua por el documento inédito que aportamos en este trabajo e incluimos en apéndice. Este documento (28) traducción al catalán del original enviado por el primer rey de la dinastía nazarí a la Corte de Aragón, presenta los caracteres externos de redacción diplomática que se harán tradicionales en todos los posteriores del siglo XIV como se advierte en su lectura. Se trata de la respuesta de Ibn al-Ahmar a una carta de reclamación de Jaime I por una *barca apresada en Almería*. No especifica el documento la fecha se alude a los pactos con Castilla, el de 1246 estipulados por 20 años con Fernando III el Santo, y a la paz que se establece por el mismo tiempo con Aragón en los últimos años del rey de Castilla, que había de ser el intermediario entre las Cortes de Aragón y Granada.

Muhammad I responde al rey de Aragón asegurándole estar “preparados para entregar a vos la barca y los hombres y todo lo que en ella hubiera” //L.5//, reitera su deseo de “tener buena paz y firme con vos y que seamos amigos que tengamos vuestro mensaje, que nos asegure la paz con vos...” //L. 10//, pero si vos no quereis enviar vuestro mensaje, enviad vuestras cartas al rey de Castilla así como se ordenó, pero más nos complacería que viniera vuestro mensaje”.

Creemos que los actos de piratería en el reino de Granada debieron iniciarse en la segunda mitad siglo XIII, 1270, con el primer monarca nazarí. Los problemas interiores del Estado (fortificación de las nuevas fronteras, creación del ejército, rebelión de los Ašqilúlas, sublevación mudéjar) en sus primeros cincuenta años absorbieron más la atención del Estado y súbditos nazaríes; superados estos problemas, y en el siglo XIV, entra el reino en la órbita de los problemas generales del Mediterráneo, entre los que ocupa un lugar destacado la piratería ribereña a sus costas.

(26) Ibidem, doc. núm. 59, págs. 116-117.

(27) VICH Y SALOM, J.; y MUNTAMER Y BUJOSA, J.: *Documenta regni maŕicarum*. Palma de Mallorca, 1945, doc. 139, págs. 151-152.

(28) ACA, colección sellos de placa, Caja VII (en catalogación).

## APENDICE \*

1272, julio, 23. Granada.

*Carta de Al-Ahmar a Jaime I en respuesta a la reclamación del aragonés por una barca apresada en Almena.*

ACA, Colección de sellos de placa, Caja VII (en catalogación).

Al molt alt e poderos don Jacme, per la gracia de Deu, rey de Erago e da Valencia, de Córcega, de Sardeiga, comte de Barçalona /2 almiray e capitani general de l'asgleya de Roma, de nos don Naçer, per aquella mat ex a gracia, rey de Granada, de Malache /3 d'Almería, d'Algeszira, de Ronda, de Huadix, saluts e gracia axi com a rey que volriam que Deus donas molt de be e de bona /4 ventura, tanta com volriam per nos mateys. Rey, rebem vostra carta qu'ens tram ates en rabo de 1 barca qui es *fit* estada presza en Almaria, d'on sapiats que nos que son aparayats de retre a vos la barcha e ls homens e tot so que y era /6 mas es cert que, con don Mahumet el (...) consinnayg (...), misatger nostre, era en Sibilía ap lo /7 (molt) alt e poderos don Fernando, rey (de) Castella, que y era (don...) Garcis, misatger vostre, y hordonar /8 en davant lo molt alt e poderos don Fernando, rey de Castella que vos qu'ens tramatesets vostre misatge (...) /9 les paus axi com son hordonades ni tractades (e) nos qu'us fecem compliment de tot so (qu'us agam promes de...) /10 per que, rey, sapiats de sert que a nos complan aver bona pau e firma ap vos e que siam amies e som aparayats de praszent /11 que hagan vostre misatge quins ferme les paus per vos, que nos que li liurarem aquella barche ap que, y era, encara /12 tot so qu'us agam promes, e, si vos no ns volets enviar vostre misatge, enviats vostres cartes al rey de Castella /13 axi com es fo hordonar, empero mes nos plauria que y venges vostre misatga.

Dada en Granada (digous ? X-) XIII dies /14 de juliol era de M CCC X aygs. Yo Mahom (a) d.

Dorso: Al rey d'Arago /por el/ rey de Granada.

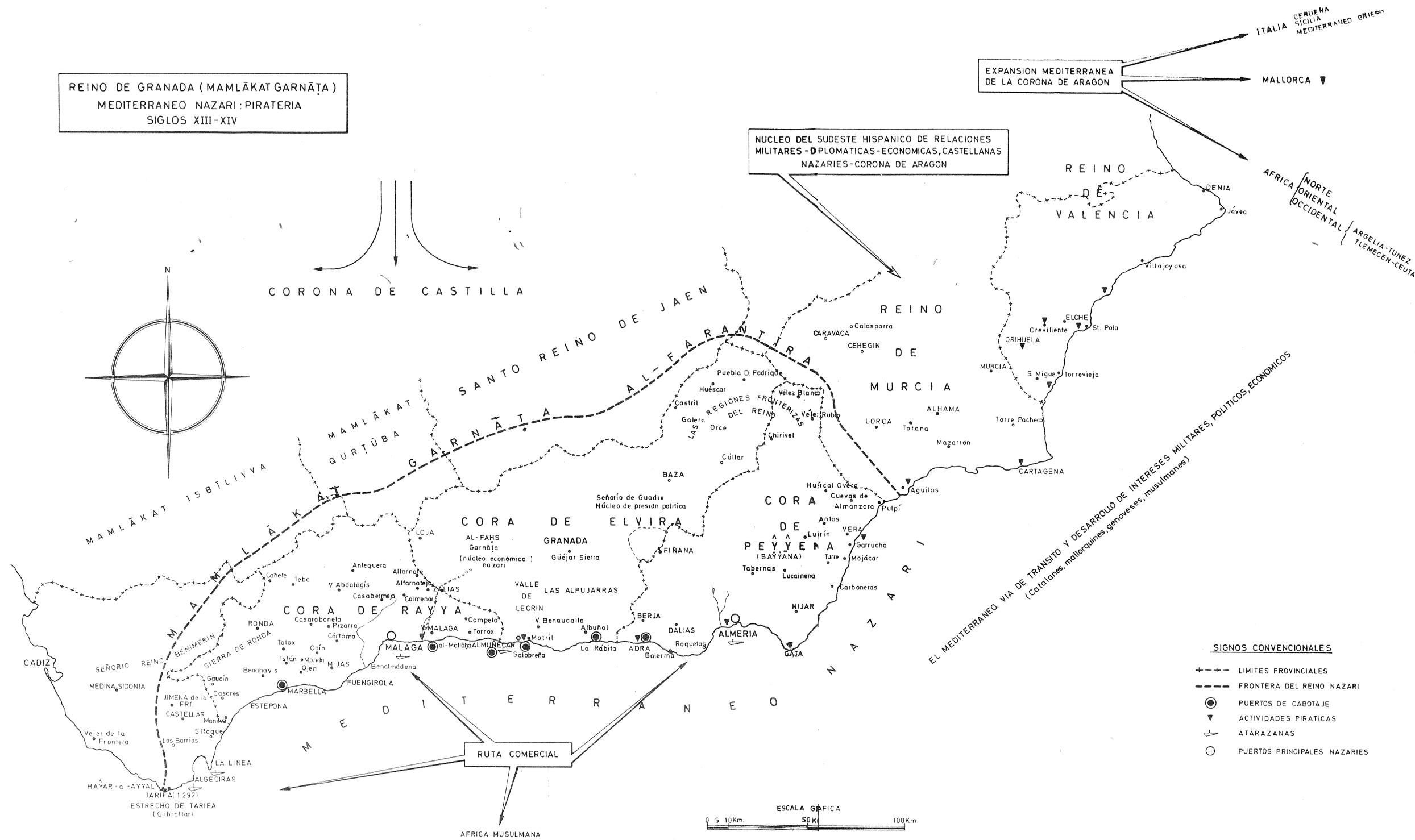
Sello de cera rojo donde se puede leer la divisa nazarí: al-galib bil-lab

\* Agradecido al profesor M. Sánchez y la Srta. M.<sup>a</sup> Dolores Mateu por la noticia de este documento en el A.C.A.

REINO DE GRANADA (MAMLĀKAT GARNĀṬA)  
MEDITERRANEO NAZARI: PIRATERIA  
SIGLOS XIII-XIV

EXPANSION MEDITERRANEA  
DE LA CORONA DE ARAGON

NUCLEO DEL SUDESTE HISPANICO DE RELACIONES  
MILITARES-DIPLOMATICAS-ECONOMICAS, CASTELLANAS  
NAZARIES-CORONA DE ARAGON



SIGNOS CONVENCIONALES

- + - - - LIMITES PROVINCIALES
- - - - FRONTERA DEL REINO NAZARI
- ⊙ PUERTOS DE CABOTAJE
- ▼ ACTIVIDADES PIRATICAS
- ⚓ ATARAZANAS
- PUERTOS PRINCIPALES NAZARIES

ESCALA GRAFICA  
0 5 10Km. 50K 100Km

AFRICA MUSULMANA

RUTA COMERCIAL

EL MEDITERRANEO. VIA DE TRANSITO Y DESARROLLO DE INTERESES MILITARES, POLITICOS, ECONOMICOS  
(Catalanes, mallorquines, genoveses, musulmanes)

ITALIA CERDEÑA SICILIA MEDITERRANEO GRIEGO  
MALLORCA  
AFRICA NORTE ORIENTAL OCCIDENTAL ARGELIA-TUNEZ TLEMECEN-CEUTA

CORONA DE CASTILLA

SANTO REINO DE JAEN

REINO DE MURCIA

REINO DE VALENCIA

MAMLĀKAT ISBTLIYYA

MAMLĀKAT QURṬŪBA

GARNĀṬA

CORA DE ELVIRA

CORA DE RAVYA

CORA DE PEVENA (BAYYANA)

CORA DE NAZARI

CADIZ

SEÑORIO REINO MEDINA SIDONIA

BENMERIN

SIERRA DE RONDA

MARBELLA

ESTEPONA

LA LINEA

ALGECIRAS

HAYAR-al-AYYAL TARIFA (1292)

ESTRECHO DE TARIFA (Gibraltar)

VEJER de la Frontera

Los Barrios

S Roque

Manilva

Casares

Gaucín

Benahavis

Ojen

Mijas

Monda

Istán

Cártama

Pizarra

Casabonela

Ronda

Tolox

Alfarnatejo

Alfarnatejo

Alfarnatejo

Alfarnatejo

Alfarnatejo

Alfarnatejo

Alfarnatejo

Alfarnatejo

I LAS RECLAMACIONES DE CORSO: Piratería en el mediterráneo nazari

DOCUMENTO FECHA	CORTE NAZARI A CORTE DE ARAGON	NAVES NAZARIES	CORSO Y FECHA	CAUTIVOS	VECINOS DE	CAUTIVIDAD	PRECIO RESCATE
1344, OCTUBRE, 2 23 ŷumādā pr 745 H doc. 61 pág 119-120	YŪSUF I - PEDRO IV	Nave de al-Zaŷŷāŷ MALAGA - ALMERIA	Naves aragonesas 28 - JUNIO 1344	Saʿad Ibn Muḥammad al Fajjar Muḥammad ibn ʿAbd-Allāh ibn ʿUmañš ʿAbd Allāh ibn Aḥmad Jarisā Šubīn al ʿAKrīš Aḥmad ibn Muḥammad ibn ʿUmar	ALMERIA ALMERIA ALMERIA	VALENCIA VALENCIA VALENCIA VALENCIA	Rescatado por SOLER (cristiano valenciano)
1344, OCTUBRE, 16 7 ŷumādā seg 745 H doc. 67 pág 131-132	YŪSUF I - PEDRO IV	Nave de al-Qadīsī. Reclama el rescate cobrado por un cristiano que liberó a Saʿid ibn Ḥasan al Maqqāb	26 JUNIO 1344		ALMERIA	VALENCIA	32 dinares oro
1344, OCTUBRE, 24 25 ŷumādā seg 745 H doc. 57 pág 111-112	YŪSUF I - PEDRO IV	COSTA DE ADRA	14 AGOSTO 1344	UN JABEQUE propiedad de al-Buḥānsani visir de Almería y la Tripulación cautivada. El arráez (patrón) Aḥmad al-Fars Muḥammad ibn Saʿid al Naglati Muḥammad ibn Aḥmad al Yašīlī Saʿad al-Aftas al Waqqād ʿAbd Allāh al ʿArabī Qāsīm al-Šarḡī	ALMERIA " " "	Conducidos a MALLORCA	
1334, DBRE, 5 28 raŷāb 745/H doc. 65 pág 126-127	YŪSUF I - PEDRO IV	Nave de al-Zaŷŷāŷ MALAGA - ALMERIA	26 JUNIO 1344	ʿAlī ibn Bukrūn "el Orfebre" Saʿid ibn Aḥmad el Alfajeme	ALMERIA "	VALENCIA	Rescatados por un cristiano y llevados a Almería. Cobra 52 dinares oro.
1344, DBRE, 8 1º Saʿbān 745/H doc. 64 pág 124-125	YŪSUF I - PEDRO IV	Barco con mercaderes Málaga-Costa Africana	Saetía del valenciano Gilbau 19 OCTUBRE 1344	Muḥammad al-Šinārī Muḥammad al Siwāhi de al-Sahla		VALENCIA? ó MALLORCA?	
1344, DBRE, 22 doc. 63 pag 122-124 mediados Saʿbān 745 H doc. 62 pág 121	YŪSUF I - PEDRO IV	Barco de Berenguer Ladon de Barcelona con subditos nazaries e importante cantidad de dinero de los comerciantes de GRANADA ALMERIA Y MALAGA naufraga en la costa de ALMERIA procedente de Marruecos.	Tres navios de Francisco de Valencia y Martín Orihuela se le une el patrón de la nave naufragada cerca de Almería.	Muḥammad ibn Ḥasan el de Oran Muḥammad ibn Saʿad "Juraysa" Al-Ḥāŷŷ al Saḡqa Muḥammad ibn ʿAlī al-Rūmī IbrāḤīm Muḥammad al-Marīnī	ALMERIA " MALAGA GUADIX AFRICANO	ORIHUELA VALENCIA	40 dinares oro 45 dinares oro Sin rescatar pierde su dinero 30 dinares oro Cautivo Cautivo

I.- LAS RECLAMACIONES DE CORSO: Piratería en el mediterráneo nazarí

DOCUMENTO FECHA	CORTE NAZARI A CORTE DE ARAGON	RUMBO DE LAS EMBARCACIONES GRANADINAS Y LUGAR DE ASALTO	CORSARIO	BOTIN OBJETO CAUTIVOS RESCATADOS O LIBERADOS	VECINOS DE	LUGAR DE CAUTIVIDAD
1323 ENERO 12 3 Muḥarram 723/H doc. 5 pág. 11-14	ISMĀCİL I- JAIME II	MOTRIL - ARGELIA ALMERIA-ALICANTE (galeota musulmana) ALICANTE-ALMERIA	Nave valenciana (de Berenguer Calafate) CARRACA de Alicante. Saetía en Gata.	Ibn al Bāqīq el Alfa jeme Aḥmad el Cojo al-Dullarī Aḥmad el Marinero 1cautivo, 2mujeres 1niño	GRANADA de DOLAR (Guadix) ALMUÑECAR ALMERIA	Llevados a ALICANTE y luego a IBIZA
1324 JUNIO 17 13 ŷumādā seq. doc. 24 pág. 49-51	ISMĀCILI-JAIME AN- DREU lugarteniente de Elche.			Varios cautivos		E L C H E
1328 ABRIL 12 30 ŷumādā prim. doc. 28 pag. 58-59	MUḤAMMAD IV-ALFONSO IV			5 mercaderes	Granadinos	CREVILLENTE
1335 JUNIO 27 15 dū-l-Ḥiŷŷā 735/H doc. 33 pag. 72-73	Ridwān, visir nazarī ALFONSO IV			Varios cautivos		Territorios Corona Aragón
1335 AGOSTO 23 3 Muḥarram 736/H doc. 43 pag. 86, 87	YŪSUF I- ALFONSO IV			Ibrāhīm al-Qaṣṣār		sin especificar
1336 AGOSTO 23 24 Muḥarram 737/H doc. 51 pág. 101-103	YŪSUF I- PEDRO IV	Agentes de negociación el alcaide Baīr y el mercader Luqīn hijo del embajador nazarī Pascalin Širiŷa				vendidos en distintos lugares
1337 AGOSTO 13 13 Muḥarram 738/H doc. 52 pág. 103-105	YŪSUF I- PEDRO IV YŪSUF I- PEDRO IV	LITORAL NAZARI	SAETÍA armada en Valencia	Varios cautivos en Vélez		ALICANTE, ORIHUELA, MALLORCA
1339 ENERO 27 15 raŷāb 739/H doc. 53 pág. 105-107	YŪSUF I- PEDRO IV	Carraca nazarī ALMERIA-COSTA DE AFRICA naufraga cerca costa Almería	Dos barcos de guerra aragoneses.	Varios cautivos	Málaga Almería Adra Almuñécar	Tierras cristianas
1346 ABRIL 14 19 dū-l-Ḥiŷŷā 746/H doc. 54 pág. 107-109	YŪSUF I- PEDRO IV	Se insiste en la reclamación anterior por medio del mensajero Abū-l-Ḥaŷŷāy Yūsuf hijo de Faraŷ				
1344 DICIEMB. 17 10 Šaḥbān 745/H doc. 59 pág. 116-117	YŪSUF I- PEDRO IV	AFRICA-MALAGA puerto de ANFA en Junio de 1344 mercaderes malagueños iban en la nave de BONANAT BOSCH.	patrón de la nave ataca- da cerca del puerto Málaga	Véase en detalle (*)		
1344 SEPTI. 17 10 Šaḥbān 745/H doc. 60 pág. 117-119	YŪSUF I- PEDRO IV	Tres navios de GUILLEN COELLO de Barcelona. corsarios.	Reclamación oficial de la anterior relación			

(\*)

TRIGO. Propiedad de:		CANTIDAD	
1	Alī Ibn Ibrāhīm ibn Qāsīm	Málaga	242 Copas de trigo de las usadas en Andalucía (1)
2	Qāsīm ibn Abd'Allāh al-Saqqā	"	614 " " "
3	Mūsa Ibn Muḥammad al Kawāb	"	361 " " "
4	Muḥammad Ibn Muḥammad al Gārātišī	"	354 " " "
5	Muḥammad Ibn Yaḥyā ibn Ḥumayd al Amin	"	1.681 " " "

(1) 2 cahices anfa . 1 anfa = 121 copas

II- RECLAMACIONES CRISTIANAS

DOCUMENTO FECHA	CORTES	EMBARCACIONES	CORSO	CAUTIVOS	
1272, JULIO, 23 ACA.Colección de sellos de plata Caja VII. (En catalogación)	MUHAMMADI Ibn al AHMAR - JAIME I	Barca aragonesa	ALMERIA		
1309, MAYO, 1 (2) Mallorca Documenta regni Majoricar um. doc.85 pág.102	JAIME II-MUHAMMAD III embajadores Gil Garcés y Gauter Gaxiso.			Mercaderes mallorquines detenidos	
1330, AGOSTO, 21 Mallorca Documenta regni... doc.136 pág.49a50	Berenguer de Santa Cilia lugarteniente interino manda a Pascual Cirera cónsul de Mallorca en la corte de Muhammad IV para gestionar la libertad de cautivos			Simón Seguí	
1330, AGOSTO, 30 Mallorca Documenta regni... doc.137 pág. 150	Carta del lugarteniente a Muhammad IV con el mismo objeto.				
1330, OCTUBRE, 15 Documenta regni... doc. 139 pág.151-152	Berenguer de Santa Cilia a Muhammad IV	Leño mallorquí de Bernat Calaspre.	Dos naves armadas nazaríes de Almuñécar y Almería en mares de Ibiza		MERCANCIAS ROBADAS (doc 139 (Véase detalle *))
1331, Sept, 5, Mallorca Documenta regni... doc. 144 pág. 154	Lugarteniente Berenguer Derbach a Muhammad IV	Nave de Guillermo Borrull atacada en Aguilas 18 Agosto 1331.	Dos naves genovesas descargan la presa en Almería	Patrones corsarios Rosseto Escosafiga y Lafranqui Suisolfo	Trigo y otros
1335, FEBRERO, 24 30 ŷumādā 734/H doc. 40 pág. 80 - 81	Reclamaciones de ALFONSO IV de Aragón a YUSUFI por súbditos aragoneses vendidos en ALMERIA				
1335, JULIO, 19 27 Dū-l-qa'ḍa 735H doc. 41 pág.82-83	Contestación de YUSUFI en la que comunica haber hecho gestiones sobre algunas reclamaciones.				
1335, JULIO, 26 4 Dū-l-ḥiyyā 735/H doc. 42 pág. 84	Satisfacciones de YUSUFI a ALFONSO IV por los siguientes actos piráticos realizados por el corsario Marīnī ibn al-Ḥṣan patrón de "saetia" pirata.	Galeota aragonesa apresada en 1334. Dos leños apresados en Málaga por el corsario ibn-al-Ḥṣan patrón de una "saetia"	17 ya liberados 18 conducidos a Aragón por el alcaide Abū-l-Ḥasan.		

* MERCANCIAS ROBADAS	
Por testimonios dignos de fé y por otros legítimos documentos	
V <u>ponts</u> de cera que valen cxxxx doblas y cuarta.	
VII <u>faxs</u> de cueros de buey que valen C doblas.	
12 pieles de camellos	9 "
1 bala <u>dayines</u>	8 " y cuarta
14 <u>Faxs</u> de <u>boldrons</u>	149 " o VI <u>Tumies</u>
XI sacos de lana	107 " y II <u>tumies</u>
item valia lo leny ab alcuna roba del patro 140 doblas	
3 doblas y media per alcuna roba del scriva	