

LA FUERZA NAVAL CASTELLANA EN LA COSTA DEL REINO DE GRANADA (1482-1500)

The Castilian Naval Force on the coast of the Kingdom of Granada (1482-1500)

JOSÉ M.^a RUIZ POVEDANO *

Aceptado: 5-11-01.

BIBLID [0210-9611(2001); 28; 401-435]

RESUMEN

Para la Corona de Castilla, las últimas dos décadas del siglo XV, repletas de episodios bélicos, señalaron la necesidad de revitalizar su política de seguridad en el Mediterráneo occidental, adoptando una nueva posición estratégica. Los Reyes Católicos crearon, con una presencia militar continua en las aguas del Mar de Alborán, una fuerza naval permanente para responder a las nuevas demandas de esta frontera tradicional entre el Islam y la Cristiandad.

Esta fuerza naval, conocida al principio como “la Armada del Estrecho” y más tarde como “la Armada de la costa del Reino de Granada”, realizó una función auxiliar de la Armada castellana durante la Guerra de Granada. Cuando acabó la guerra, no sólo se mantuvo su presencia entre 1492 y 1500, sino que se aseguró de hecho como una de las bases más importantes del servicio de vigilancia militar de las aguas de Alborán y de aquéllas que se extendían aproximadamente a lo largo de cuatrocientos kilómetros de costa, desde Vera hasta Guadiaro.

El nuevo escenario de la frontera de Alborán y la amenaza musulmana sobre el territorio castellano meridional obligó a la Corona a acometer una reorganización de la Armada Real, como lo atestiguan los asientos de contratos de 1495 a 1500. Su función fue perfeccionada técnicamente y las fuerzas militares y su dotación económica se incrementaron sin interrupción hasta consolidar un modelo de Armada que continuase cumpliendo las funciones militares de la política de seguridad en el Mediterráneo durante el siglo XVI.

Palabras clave: Armada Real. Reino de Granada. Reyes Católicos. Frontera del Norte de África y Berbería. Política de seguridad.

ABSTRACT

For the Crown of Castile, the last two decades of the XV century, replete of warlike episodes, marked the necessity to revitalize its politics of security in the western Mediterranean adopting a new strategic position. The Catholic Kings endowed, with a continuous military presence the waters of the Alboran Sea, a permanent naval

* Grupo de Investigación “Colección Diplomática del Reino de Granada”. Universidades de Málaga y Granada.

force to respond to the new demands of this traditional frontier between Islam and Christendom.

This naval force known at first as “The Armada of the Strait” and later on as “the Armada of the coast of the Kingdom of Granada” fulfilled a complementary and auxiliary function of the Castilian Army during the War of Granada. When the war was over, between 1492 and 1500 this presence was not only maintained, but was in fact secured as one of the most important bases in the system of military surveillance of the waters of the Alboran and of those stretching nearly 400 Km of the Granada coast from Vera to Guadiaro.

The new scenario of the Alboran frontier and the Muslim threat on the Castilian Southern territory, obliged the Crown to undertake a reorganization of the Royal Armada, as testify the seats or contracts of 1495 and 1500. Its function was technically perfected and military forces and economic endowment were increased until a model of Armada was consolidate that without any interruption, continued carrying out the military functions of the politics of security of the Mediterranean during the sixteenth century.

Key words: Royal Armada. Kingdom of Granada. Catholic Kings. Frontier North Africa and Berberia. Politics of security.

INTRODUCCIÓN

Para la Corona castellana el planteamiento de una fuerza naval en el Mediterráneo constituyó una exigencia, primero, a raíz de la conquista de Otranto (1480), luego durante la conquista del reino de Granada (1482-1492) y, finalmente, en la difícil coyuntura de finales del siglo XV, marcada por la amenazante presencia turca en el Mar de Alborán y por los proyectos de los Reyes Católicos en el Norte de África. Aquel escenario cobró una nueva dimensión estratégica y, por consiguiente, fue necesario abordar una nueva política de seguridad y defensa, que sería posteriormente continuada por los monarcas de la Casa de Austria en los dos siglos siguientes.

Los Reyes Católicos acometieron un conjunto de medidas y actuaciones para la defensa y guarda del ámbito propiamente marítimo de la costa del Reino de Granada, tanto durante la contienda granadina, como inmediatamente después de su conquista en 1492. Hoy día este asunto constituye uno de los temas mejor estudiados, gracias a la atención prestada por la historiografía que ha concertado la atención de un gran número de investigaciones y trabajos¹. Sin embargo, existen abundantes

1. Iniciado en los años 40 del siglo XX con las aportaciones de ALCOCER MARTÍNEZ, Mariano, *Castillos y fortalezas del antiguo Reino de Granada*. Tánger 1941, y de GAMIR SANDOVAL, Alfonso, *Organización de la defensa de la costa en*

lagunas informativas, que apenas ha ocupado a la investigación, sobre la labor desarrollada por los mencionados monarcas en su frontera alboránica², divisoria entre dos mundos o realidades políticas, sociales y culturales claramente diferenciados, así como sobre los mecanismos militares y de vigilancia desplegados para reforzar el carácter fronterizo de este nuevo ámbito.

Por consiguiente, la finalidad de este trabajo persigue analizar aquellas iniciativas adoptadas por la monarquía para garantizar la seguridad de las gentes y tierras de este entorno granadino, mediterráneo y alboránico. En este sentido, se pretende profundizar en el conocimiento del sistema de vigilancia de la vertiente marítima de este mar, sin duda, el mejor complemento y refuerzo del dispositivo terrestre de la defensa de la costa granadina. La Corona articuló una fuerza naval con un carácter permanente y continuo para vigilar y defender el flanco meridional de la Península Ibérica, a la que se le conocía como Armada Real del Estrecho o de la costa del Reino de Granada.

Se tenía algunas noticias sueltas sobre distintas Armadas que los Reyes Católicos crearon para apoyar militarmente algunas operaciones desarrolladas en distintos escenarios bélicos (Canarias, Sicilia, etc.). Su conocimiento comenzó a ser aceptable a raíz de la guerra de conquista

el reino de Granada desde su reconquista hasta finales del siglo XVI. Granada, 1947. Posteriormente han incidido otros autores: LADERO QUESADA, Miguel Angel, “La defensa de Granada a raíz de la conquista. Comienzos de un problema”, *M.E.A.H.*, XVI-XVII, 1967-1968, fase. 1, pp. 7-46; del mismo autor, “Defensa de Granada a raíz de la conquista (1492-1501)”, *Homenaje a Elias Serra Rafols*. Universidad de La Laguna, 1973, pp. 97-131; también LÓPEZ DE COCA, José Enrique, “Financiación mudéjar del sistema de vigilancia costera en el reino de Granada (1492-1501)”, *H.I.D.*, 3, Sevilla, 1976, pp. 397-415; del mismo autor, “Tenencias de fortalezas en el reino de Granada en la época de los Reyes Católicos (1492-1515)”, *Homenaje al Profesor Juan Torres Fontes*, Murcia, 1987, pp. 925-948; también RUIZ POVEDANO, José M.^a, “El dispositivo militar de la ciudad de Málaga en la época de los Reyes Católicos”, *Jábega*, 23, 1978, pp. 24-37; del mismo autor, “Problemas en torno a la reestructuración del aparato militar defensivo del occidente granadino a fines del siglo XV”, *Baetica*, 2, 1979, pp. 225-249; *ibid.*, “La organización militar del concejo de Málaga a fines de la Edad Media”, *La organización militar en los siglos XVy XVI. Actas de las II Jornadas Nacionales de Historia Militar*. Málaga, 1993, pp. 329-340; por último vease también la memoria de licenciatura de VERA DELGADO, Ana, *La última frontera medieval: la defensa costera en el obispado de Málaga en tiempo de los Reyes Católicos*. Málaga, 1986.

2. En este sentido resultó pionero por el planteamiento y enfoque del trabajo de LÓPEZ DE COCA, J. E., “Esclavos, alfaqueques y mercaderes en la frontera del mar de Alborán (1490-1516)”. *Hispania*, XXXVIII, 1978.

del Reino de Granada, sobre todo, fundamentalmente a partir del cerco de la ciudad de Málaga, como pusieron de manifiesto los cronistas castellanos³ y algunos de los estudios sobre el conflicto, ya clásicos, que realizaron Juan de Mata Carriazo y Miguel Angel Ladero Quesada⁴, incluso éste último había vuelto a insistir, de una manera parcial en un estudio posterior⁵. Pero, las actuaciones de la Armada Real habían quedado difuminadas, por no decir casi desconocidas, durante la posterior etapa de reorganización de las defensas del reino granadino, a partir de 1492.

De ahí, nuestra intención de aportar un buen número de datos e informaciones procedentes del Archivo General de Simancas, concretamente de las secciones de *Guerra Antigua y de la Contaduría Mayor de Cuentas*, y también del Archivo Municipal de Málaga y de los *Libros de Actas Capitulares*. Esta documentación, en buena parte inédita, guió nuestro interés por reconstruir el conocimiento de algunos aspectos relevantes de las distintas Armadas Reales para conocer más y mejor cómo fue en realidad la apuesta de la Corona para conseguir una adecuada política de seguridad en uno de los más comprometidos escenarios de la época, como lo fue el mar de Alborán

El alcance del presente trabajo, no obstante, busca encuadrar el papel desempeñado por la Armada Real en un contexto más amplio, que muestre tanto la evolución, como los cambios experimentados en aquella coyuntura de las dos últimas décadas del siglo XV. En este marco temporal se observan mejor las funciones que les fueron encomendadas, las modificaciones que sufrieron y, finalmente su régimen de funcionamiento. Por tanto, se ha pretendido conocer la trayectoria seguida por la fuerza naval castellana, tanto en su configuración, como en su

3. BERNALDEZ, Andrés, *Memorias del reinado de los Reyes Católicos*. Edición y estudio por M. Gómez-Moreno y J. de M. Carriazo. Madrid, 1962; PULGAR, Hernando del, *Crónica de los señores Reyes Católicos don Fernando y doña Isabel*. B.A.E., LXX, Madrid, 1953.

4. CARRIAZO, Juan de Mata, "Historia de la Guerra de Granada", *La España de los Reyes Católicos (1474-1516)*, vol. I, tomo XVIII de la *Historia de España*, dirigida por R. Menéndez Pidal, 1969, pp. 387-914; LADERO QUESADA, M. A., *Castilla y la conquista del reino de Granada*. Valladolid, 1967. Esta última ha sido reeditada por la Diputación Prov. de Granada en 1987.

5. Al igual que ocurre con la obra de M. A. Ladero Quesada citada en la nota 4, una parte de sus trabajos, cuyo tema central de investigación se refieren al reino granadino, han vuelto a publicarse en una obra de recopilación titulada, *Granada después de la conquista. Repobladores y mudéjares*. Granada, 1988.

revitalización, al final de la Edad Media, diferenciando dos coyunturas diferentes: la primera, a lo largo de la contienda granadina (1482-1492); la segunda, durante los años 1492 y 1500, fechas que marcan la etapa de difícil coexistencia del reino mudéjar de Granada.

1. LA ARMADA REAL DURANTE LA GUERRA DE GRANADA (1482-1492)

El papel desarrollado por la marina y fuerza naval durante el conflicto granadino, al parecer, no fue de primer orden, ni alcanzó la importancia de otras unidades del ejército castellano (infantería, artillería...), pues, como indica Miguel Angel Ladero, “a lo largo de toda la guerra hay una pequeña armada real limitada a funciones de vigilancia para estorbar el comercio de hombres y víveres entre los musulmanes de ambos lados del Estrecho”⁶. Posiblemente no le falte razón, pero cabe pensar que fue a partir de aquellos momentos cuando comenzó a valorarse por los monarcas la necesidad de ser poderosos marítimamente y potenciar la presencia de forma permanente de una flota naval en el Mediterráneo, sobre todo en su sector central y occidental.

En este sentido, la afirmación de que la guerra granadina fue un banco de pruebas para la creación de un ejército moderno, bien organizado, con carácter permanente, igualmente podría trasladarse respecto a la creación de una fuerza naval en el Mediterráneo occidental durante los años del conflicto granadino y, posteriormente con ligeras variantes, continuó manteniéndose y renovándose año tras año hasta bien entrado el siglo XVI.

Si bien los antecedentes sobre la flota castellana pueden remontarse a los siglos bajomedievales⁷, las primeras informaciones que se conocen durante el reinado de los Reyes Católicos aparecen relacionadas con las expediciones llevadas a cabo en Guinea o en relación con la conquista de las Islas Canarias. A partir de 1478, se cuenta con una serie de documentos que nos aportan suficientes datos sobre cuál fue el régimen de funcionamiento que tuvo aquella fuerza naval. Aparecen ya algunos de los elementos definidores de las distintas armadas que con posterioridad utilizaron los monarcas durante la guerra granadina.

6. *Castilla y la conquista*, p. 147.

7. FERNANDEZ DURO, *La marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta su refundación en la armada española*. Madrid, 1893; FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Historia marítima y militar de España*. Madrid, 1907.

Este mecanismo embrionario de la flota castellana estaba basado en el concurso de la iniciativa privada, mediante el establecimiento por parte de la Corona de un sistema de contratos o “asientos” con algunos propietarios de navios, cuya obligación consistía en llevar a la expedición militar castellana, bajo el mando del deán Juan Bermúdez y del capitán Juan Rejón, hasta Canarias⁸. En otras ocasiones, la flota contó con un capitán general, un tal Mosén Bosca, encargado por orden real de recibir de los oficiales de los puertos, maestros y armadores de los navios cuantos pertrechos y bastimentos fuesen necesarios se necesitare para la armada que se preparaba hacia Guinea⁹. Finalmente, también aparece un embrionario sistema de intendencia sobre el aprovisionamiento del bizcocho de la armada¹⁰ o la financiación de los gastos de la flota y el modo de efectuar los pagos, a través del dinero que se libraba en los receptores encargados de recaudar las bulas de indulgencias para la conquista de las Canariasⁿ.

Pero, además de la anterior experiencia acumulada, si cabe encontrar un antecedente directo e inmediato de la Armada Real castellana que operaría en las aguas del Estrecho y del mar de Alborán durante la última década del siglo XV, sin ninguna duda, hay que recurrir necesariamente a buscarlo en la guerra de Granada. Al parecer, su diseño formaba parte de un proyecto recomendado a los monarcas por uno de sus grandes colaboradores en esta materia, Diego de Valera, como tendremos ocasión de exponer más adelante.

1.1. La teoría de Diego de Valera sobre la Armada Real

Puede pensarse que los Reyes Católicos inicialmente no tuvieron un pensamiento marítimo y, por consiguiente, no desarrollaron una política naval en los primeros años de su reinado. De esta manera, cabe entender que las flotas navales fueron esporádicas y que fueron organizadas expresamente para operaciones concretas de guerra (Canarias, Guinea, Francia, Turcos...).

8. 1478, mayo 13. Sevilla. A.G.S., R.G.S., 1478-mayo, fol. 106.

9. 1478, marzo 28. Sevilla. A.G.S., R.G.S., 1478-marzo, fol. 148.

10. 1478, febrero 3. Sevilla. A.G.S., R.G.S., 1478-febrero, fol. 90.

11. 1480, abril 12-14. Toledo. A.G.S., R.G.S., 1480-abril, fols. 147, 168, 177, 192, 201.

Posiblemente la insistencia y los reiterados consejos del alcaide del Puerto de Santa María, Diego de Valera, Acuya autoridad en cuestiones marítimas era en todo punto indiscutible¹², hizo cambiar la visión escasamente marinera de los monarcas, a través de sus *Epístolas* desde 1482 y del *Memorial* de 1484, que al parecer sirvió de punto de partida para reorganizar la Armada Real sobre unas nuevas bases y, al mismo tiempo, llamar la atención de los reyes sobre su necesidad y cambiar su actitud respecto a las exigencias militares de una flota para defender los intereses de la Corona en los distintos escenarios.

En opinión de Diego de Valera, la organización de una Armada Real, tal como la propuso a los reyes, debería constar de unos mínimos efectivos materiales y humanos, cuya financiación llegó incluso a perfilarse como se expresa en el siguiente cuadro ¹³:

Efectivos navales:

- 2 carracas de 500 toneles o una de 600
- 2 naos de 250 toneles
- 2 ballener de 70 u 80 toneles
- 6 carabelas latinas
- 4 galeotas, que sólo se añadirían en verano

Tripulación

- 1 marinero o tripulante por cada tonel
- 3 marineros o tripulantes por cada dos toneles a partir de los 50 primeros toneles

Salario de la tripulación:

- el marinero cobraría dos doblas castellanas al mes
- los maestros y pilotos, cuatro doblas
- los contra maestros, tres doblas
- los hombres de armas y grumetes, una dobla y un tercio

12. LADERO QUESADA, M. A., *Castilla y la conquista*, p. 147.

13. *Ibidem*, pp. 148-149.

Dieta alimenticia (por persona y día):

una libra de bizcocho
un azumbre de vino
dos tercios de libra de carne o pescado
Además debía haber provisión de queso, cebolla, legumbres, aceite y vinagre
en los barcos y navios

Dirección y organización de la Armada real

Un Capitán General, máximo responsable de la misma
Un grupo de tres o cuatro pilotos que ayudarían al Capitán General en el
gobierno del conjunto de la Armada
Un contador general, residente en Sevilla o en Jerez
Un escribano por cada nave

Según Miguel Ángel Ladero, los Reyes Católicos comenzaron a tener en cuenta la propuesta de Diego Valera a partir de 1484, a tenor de la nueva dimensión que adquirió la flota real, que ya contaba con un capitán general, Don Álvaro de Mendoza, conde de Castro, además de una serie de naves de Vizcaya y Guipúzcoa que vinieron a unirse a las andaluzas, anteriormente existentes¹⁴.

Por los datos sobre los efectivos navales desplegados, sabemos que nunca llegaron los Reyes Católicos a desarrollar plenamente un programa de armada marítima tal como la había diseñado Valera. Quizá la preparación de flota que más se aproximó tanto por su organización, como por su volumen y complejidad, así como el régimen de funcionamiento, ocurrió durante la campaña de 1487 y, en concreto, en el cerco de Málaga, donde los reyes redoblaron sus esfuerzos teniendo en cuenta aquel consejo de Valera de que *tomándose Málaga el reyno de Granada es vuestro*.

1.2. La Armada Real durante los primeros años del conflicto granadino

Sin embargo, a comienzos de la guerra granadina, aún no aparece generalizado el sistema de “asiento” en la contratación de navios por parte de la Corona. ¿Cómo se efectuó la formación de las primeras

14. *Ibidem*, p. 149.

armadas? Ciertamente, con muchas dificultades y siempre a concurso de los reyes, quienes utilizaban sus influencias y a sus funcionarios para buscar y contratar los navios.

De esta manera, en el año 1484 encontramos al contador mayor de cuentas; Juan Díaz de Alcocer, quien con una orden de la reina tuvo que ir por los puertos *para que den todos e qualesquier navios, grandes e pequeños, por su flete e otros bastimentos e pertrechos para el armada* (contra los moros) *de este año de ochenta e quatro a preçios razonables*¹⁵. Incluso, la propia reina Isabel, ante lo difícil que resultaba encontrar los barcos, debió comprometer, a través de una provisión, su *fe e palabra real* de que sería cumplido cualquier “asiento” que en nombre de los reyes contratase el citado Juan Díaz de Alcocer, para la organización de la Armada que preparaba contra los musulmanes, con motivo de la Guerra de Granada¹⁶.

Aunque las primeras noticias de la Armada Real arrancan del comienzo de la guerra en 1482, según el cronista Hernando del Pulgar¹⁷, quien justificaba su presencia en las aguas del Estrecho con el fin de evitar la ayuda de hombres y mantenimientos que pudieran enviar los musulmanes del Norte de África a sus correligionarios granadinos, ante la insistente petición que les habían hecho: *Sabido esto por el Rey e por la Reyna, mandaron faser armada de naos e galeras por la mar, de las quales eran capitanes Martín Díaz de Mena, e Charles de Valera e Arriaran*. El cometido de esta Armada y de los capitanes se fijó inicialmente por los mismos monarcas: *e andaban por los puertos de Africa, e facian guerra a los Moros e no dexaban pasar navios de la una parte a la otra*. Los resultados debieron ser bastante favorables, en opinión del propio Pulgar: *e los capitanes de la Armada tomaron muchos navios, e vencieron algunas batallas marinas contra los moros de allende que pasaban a tierra de Granada con gentes e caballos e mantenimientos, e les hicieron otros daños*.

Al mismo tiempo —y esto constituyó una constante durante toda la guerra granadina—, a la Armada Real se le unirían efectivos navales de la Corona de Aragón, como fue el caso de Bernat de Vilamarí, capitán general de la Armada Real en aguas sicilianas y napolitanas, quien envió dos galeras, de las cuatro que había remitido el rey Fernando con anterioridad, “aún con perjuicio de los intereses del rey de Nápoles y de

15. 1484, julio 8. Córdoba. A.G.S., R.G.S., 1484-julio, fol. 154.

16. *Ibidem*, fol. 134.

17. *Crónica*, p. 371.

la defensa frente a los turcos, cada vez más amenazadores en el Adriático y frente a Venecia¹⁸. Igualmente, la Armada real sirvió para redimir penas por delitos y crímenes cometidos por algunas personas que obtenían el perdón real, cuando se enrolaban voluntariamente para servir a su propia costa en la flota *que defiende el Estrecho*¹⁹.

La dirección de la Armada real a lo largo de la Guerra de Granada presenta dos momentos bien diferenciados. Así aparecen dos capitanes generales de la flota: Don Alvaro de Mendoza, conde de Castro, de 1484 a 1485, y Don Galcerán de Requesens, conde de Palamós y de Trevento, de 1486 en adelante. Sin embargo, curiosamente en la organización de la flota granadina también aparecían en nómina de los reyes una serie de capitanes de la armada, que permanecían a su servicio a lo largo de los años de contienda, incluso algunos de ellos prolongaron posteriormente sus servicios a la Corona, una vez acabada la guerra, como tendremos ocasión de mostrarlo más adelante. Es el caso de Martín Díaz de Mena, Garcí López de Arriarán, Juan Lezcano. Lorenzo de Zafra, etc.

Igualmente, el conjunto de efectivos navales difieren bastante en los dos citados momentos o fases de la guerra: limitados en la primera y más abundantes en la segunda. En el CUADRO I se ha recogido toda la información de la que se dispone sobre la composición e intervención de la Armada Real en el conflicto granadino. De esta manera, sabemos que la fuerza naval estaba compuesta por navios y barcos de distinta naturaleza: naos, galeras, fustas, carabelas... y de muy diferente procedencia: *dos galeras de Nápoles, fustas de Sevilla, una nave genovesa*, aquellas embarcaciones que trajeron consigo los capitanes del Cantábrico, etc.

1.3. *El mayor impulso de la Armada Real. El cerco de Málaga (1487)*

Los Reyes Católicos, posiblemente siguiendo los consejos y recomendaciones de Valera, abordaron decididamente la reorganización y ampliación de la Armada Real a partir de 1486, bajo la responsabilidad de Don Galcerán de Requesens, conde de Palamós y de Trevento, de ascendencia catalana, quien venía de prestar sus servicios en el reino de

18. LADERO QUESADA, M. A., *Castilla y la conquista*, p. 148.

19. 1484, junio 26. Córdoba. A.G.S., R.G.S., 1484-junio, fol. 113.

CUADRO I
LAS ARMADAS REALES DURANTE LA GUERRA DE GRANADA

<i>Año</i>	<i>Capitán General</i>	<i>Capitanes/Armadores</i>	<i>Tipos de Barcos</i>	<i>Salarios</i>
1482		Martín Díaz de Mena Garcí López de Arriarán Charles de Valera Bernat de Vilamarí	Naos y Galeras 2 Galeras de Nápoles	
1483	—	Martín Díaz de Mena Garcí López de Arriarán	Naos y Galeras	275.333 20.800
1484	D. Álvaro de Mendoza, Conde de Castro	Martín Díaz de Mena Garcí López Arriarán Álvaro de Nava Gente de Vizcaya y de San Sebastián	Naos y Galeras 3 Naos 1 Nave Genovesa	
1485	Idem	Idem	Idem	
1486	D. Galcerán de Requesens, Conde de Trevento	Martín Díaz de Mena Garcí López de Arriarán Álvaro de Nava Anton Bernalte	6 Galeras	1.600.000 120.000
1487	Idem	Idem Lorenzo de Zafra Mosén Mosquete Melchor de Maldonado	Fustas de Sevilla	2.855.000
1488	—	Garcí López de Arriarán Martín Díaz de Mena	2 Carabelas 2 Carabelas	
1490	—	Idem Juan de Lezcano		30.000

Nápoles, donde la flota extremaba sus labores de vigilancia y defensa ante las incursiones turcas.

Asimismo, en el año 1486 conocemos por Hernando del Pulgar, que los monarcas mandaron a sus capitanes (Mena, Arriarán y Bernal) *que con ciertas naos e caravelas andoviesen por el estrecho de Gibraltar e por la costa de Africa, guardando que no pasasen de Allende homes ni caballos ni armas ni mantenimientos a estas partes del rey no de Granada*²⁰. Esta labor defensiva y de filtro de las aguas del Estrecho les permitió hacer numerosas capturas de barcos musulmanes que iban en las dos direcciones: *tomaron muchas zabras e caravos e otras fustas de*

20. *Crónica*, p. 442.

moros que pasaban de Allende a estas partes e de los que pasaban del reyno de Granada para los reynos de Africa.

Al mismo tiempo, ahora se les amplió también su cometido a “que ficiesen guerra a todos los puertos de mar que estaban por los moros”, es decir, se les facultaba también para realizar cabalgadas e incursiones militares en el territorio norteafricano o granadino. Sus acciones bélicas nos las relata el cronista anteriormente citado: *E algunas veces descendieron en tierra, en los puertos e playas de Africa, e tomaron captivos, e robaron e quemaron alearías e lugares que fallaron sin cerca; e ficeron tanta guerra, que fue forzado a las gentes que moraban en aquellas partes cercanas a la mar dexar sus moradas e meterse mas adentro a vivir*²¹.

Este impulso de la Armada Real también resultó notorio a partir de 1486, tal como lo reflejaba en la contabilidad expresada en la documentación de los gastos y pagos por los contratos de navios, de sus tripulaciones y del sueldo de los capitanes. En adelante, la dotación económica destinada a la Armada se incrementó, oscilando en torno a unos tres millones de maravedís anuales aproximadamente²².

La campaña de 1487 fue decisiva en el desarrollo de la guerra granadina y movilizó los mayores contingentes militares de la contienda en cuanto a hombres, pertrechos, artillería, campamentos, sistemas de abastecimiento..., sobre todo, por el despliegue que los reyes hicieron con motivo del cerco de Málaga²³.

En igual medida, durante esa campaña llegó a dimensionarse al máximo la fuerza naval castellana hasta conseguir un número y volumen de embarcaciones, difícilmente alcanzable en los siguientes años de la contienda y posterior a ella. El primer servicio prestado por la Armada Real durante la campaña de 1487 tuvo lugar durante el cerco y conquista de Vélez-Málaga, *cercana a la mar por espacio de media legua*, a donde llegaron las cuatro galeras del Conde de Trevento y las naos y carabelas de los capitanes de la flota real castellana. Desde aquí, una vez conquistada la ciudad, el rey *mando cargar luego por la mar la artillería e aparejar todos los navios de la flota... e los navios de la flota por la mar llegaron en una hora sobre la cibdad de Málaga*²⁴.

21. *Ibidem*.

22. A.G.S., C.M.C., leg. 108.

23. *Vid.* RUIZ POVEDANO, J. M.^a, “La conquista de Málaga: historia y crueldad”, *Las tomas: Antropología histórica de la ocupación territorial del reino de Granada*, Granada, 2000, pp. 159-22.

24. PULGAR, Hernando del, *Crónica*, pp. 449 y 455.

Málaga fue la única ciudad portuaria y marítima del reino de Granada sometida a cerco durante toda la contienda. Por este motivo los reyes debieron reforzar e incrementar los recursos navales de su flota. Algunas de las primeras referencias que nos han llegado, como la de Bernáldez, nos ofrece una imagen gráfica del importante papel desempeñado por la marina castellana en aquel dispositivo militar de bloqueo marítimo de la ciudad: *Era una gran fermosura ver el real sobre Málaga por tierra; e por mar avia una gran flota de armada que siempre estaba en el cerco*²⁵.

Además de la flota y de los contingentes ordinarios que se habían mantenido a lo largo del conflicto, la Corona incrementó ahora el número de efectivos navales, como nos consta por los numerosos datos de la documentación simanquina²⁶: tanto por los “asientos” de nuevos navios para el apoyo logístico del cerco malagueño, según los contratos realizados durante los meses de mayo y junio (*vid.* CUADRO II).

CUADRO II
ASIENTOS DE LOS BARCOS Y CARABELAS PARA EL CERCO DE MÁLAGA

	<i>Armador/ Propietario</i>	<i>Procedencia</i>	<i>Barcos</i>	<i>Hombres</i>	<i>Salario/ Día</i>
24-V	Lorenzo Calafate	Puerto Sta. María	B. “luengo”	10	10 reales
24-V	Pedro Albarracín	Puerto Sta. María	B. “luengo”	10	10 reales
1-VI	Alonso Calzado	Puerto (?)	B. “luengo”	10	10 reales
1-VI	Fernando García, el blanco	—	B. “luengo”	25	(1) 13.000 mrs 10 quintales de bizcocho
4-VI	Juan Márquez	Cádiz	B. “luengo”	10	10 reales
5-VI	Martín González	Palos	Carabela de 45 toneles	35	30.000 mrs al mes
5-VI	Diego Pérez	Puerto Sta. María	Carabela de 40 toneles	35	30.000 mrs al mes

Fuente: AGS, *Guerra Antigua*, legajo 1314, folio 22. Firmado y rubricado por Pedro de Zafra el 8 de junio de 1487.

25. *Memorias*, p. 181.

26. Gracias a una documentación, hasta ahora inédita, alcanzamos a conocer numerosos aspectos organizativos de la Armada Real (contratos de los barcos, control y dependencia jerárquica en la flota, sistema de aprovisionamiento, etc.), incluso el coste ocasionado en el mantenimiento de la armada y de su tripulación, a través de los apuntes contables del pagador que nos permite reconstruir las partidas de gasto. A.G.S., *G.A.*, leg. 1314, cuads. 22 y 99; leg. 1325, cuad. 154; *C.M.C.*, 1.ª época, leg. 619.

Además de los anteriores efectivos navales, la flota fue engrosada con otras embarcaciones que vinieron al cerco de la ciudad de Málaga en apoyo de los Reyes Católicos, desde muy distinta procedencia. Así, el caballero Ladrón de Guevara vino desde Flandes con dos naos, *en las cuales el Rey de los Romanos, fijo del Emperador, envió al rey ciertas lombardas e tiros de polvora con todos los aparejos que eran necesarios*. Otro grupo de naves, pertenecientes a ciertos caballeros de la Corona de Aragón, llegaron a mitad del cerco: este fue el caso de don Juan Ruiz de Corella, conde de Cocentaina, de don Juan Francés de Proxita, conde de Almenara y de Aversa, ambos con dos naos armadas, así como de mosén Miguel de Busquete, *con dos galeas armadas*²⁷. De igual procedencia sería Martín de Lloyra, a quien el rey Fernando se refiere como *nuestro vassallo*, patron de una embarcación con la que *nos hauya bien seruido y senyaladamente en el cerco de Malaga, en el qual stuuu con su naue*²⁸.

¿Cuál fue la capacidad operativa de esta fuerza militar naval organizada por los los Reyes Católicos? ¿Qué funciones militares se le encomendaron a lo largo de los tres meses del asedio malagueño? Para comprender la intervención y el papel desempeñado por esta fuerza naval, debe considerarse la configuración y funciones militares' atribuidas a los heterogéneos efectivos navales que la formaban. Conviene diferenciar dos tipos de contingentes navales y, consecuentemente, dos o tres cometidos, bien diferenciados, asignados a cada uno de ellos en las tareas del cerco malagueño.

En primer lugar, un elevado número de barcos estaban destinados tanto a la intendencia propiamente militar (transporte de artillería, proyectiles y pólvora), como a las labores de abastecimiento de las tropas del real castellano, según lo reseñaba Andrés Bernáldez: *otros muchos navios que nunca paravan trayendo mantenimientos al real*. De una manera más explícita lo señaló Alonso de Palencia: *En la costa de Málaga, y para el transporte de provisiones, se aposto una armada de embarcaciones menores, que diariamente iban aumentando con la llegada de carabelas*²⁹. También Diego de Valera señaló este papel de

27. PULGAR, Hernando del, *Crónica*, p. 463.

28. 1489, marzo 3. Medina del Campo. El rey Fernando intercede ante el rey de Nápoles para que se le pague el sueldo de su nave a Martín de Lloyra. Pub. TORRE, A. de la, *Documentos sobre las relaciones internacionales de los Reyes Católicos*. Barcelona, 1951, III, pp. 209-210.

29. PALENCIA, Alonso de, *Guerra de Granada*. Madrid, 1909, p. 290.

suministro: *todos los dias venian por la mar navios cargados de pan e vino e de paja e cevada e de todas las provisiones que era menester de los puertos de Andalucía e del reyno de Valencia e de las otras partes*³⁰. Igualmente hay numerosas referencias en los cronistas sobre el envío de algunas naves para traer pólvora, cuando faltaba en el Real, desde los reinos de Portugal, Sicilia, Valencia o de la ciudad de Barcelona³¹.

Por otra parte, la segunda función fijada a un buen número de embarcaciones consistió en desempeñar las labores propias de una flota militar, es decir, la Armada Real propiamente dicha. Su intervención en las acciones de guerra estuvo dirigida a complementar y colaborar con las fuerzas de tierra en las tareas del cerco y en los bombardeos de la ciudad, utilizando su propia artillería desde el mar³². Esta labor de contención en el frente marítimo les obligaba también a repeler cuantos ataques y salidas realizaban los musulmanes malagueños con sus embarcaciones: *En el mismo sitio, y al mando del noble catalan Galceran de Requesens, conde de Trivento, seis galeras estaba prontas a rechazar cualquier intentona de los moros malagueños. Al frente de las naves de espolon venían Martin Diaz de Mena y Garci Lopez Riavano, naturales de Vizcaya y de Guipuzcoa.*

Finalmente, tanto la Armada Real, como aquella flota auxiliar formada por otras embarcaciones menores, desarrollaron conjuntamente una tercera función asignada a la fuerza militar castellana. Los Reyes Católicos primaron de forma decidida aquellas acciones tendentes a reforzar el bloqueo y vigilancia de la ciudad, sobre todo durante la noche, tal como se especificaba en los “asientos” realizados con los armadores de los barcos que habían venido al cerco. Así, nos lo testimonia Hernando del Pulgar: *Mando el rey (a sus capitanes de la flota) que en las noches pusiesen juntas todas las naos e las galeras e las caravelas e todas las otras fustas por manera que ciñesen a la ciudad por la parte que la cerca la mar*³³, a fin de impedir la entrada de refuerzos, provisiones y armamento de los musulmanes de Allende.

30. *Ibidem*, p. 464.

31. *Ibidem*, p. 461; también BERNÁLDEZ, A., *Memorias*, p. 186.

32. Como indicaba A. Bernáldez: *Por el cabo de la mar estaba cercada Malaga con la armada del rey, de muchas galeras e naos e caravelas, en que avia mucha gente e muchas armas; e combatían la ciudad por la mar con los tiros de polvora (Memorias, pag. 181).*

33. PULGAR, Hernando del, *Crónica*, pp. 457-458.

Esta flota funcionó durante el cerco malagueño como complemento de la Armada real y a la orden directa de su capitán general, tal como se ha puesto de manifiesto en las condiciones fijadas por los oficiales de los reyes —entre otros Pedro de Zafra— a los maestros, armadores y propietarios de las embarcaciones traídas al cerco: *servir donde sus altesas o el Conde de Trevento le mandasen*. Asimismo, la principal función militar que se le fijó fue fortalecer el bloqueo nocturno de la ciudad: *que ayán de servir las noches e que los días ayán de pescar o fazer lo que bien le conviniere*.

¿Cómo se configuró esa flota auxiliar? Se conoce la llegada de algunos navios desde los puertos de la Andalucía atlántica (Cádiz, Puerto de Santa María, Palos...), según la información que facilitan esos siete contratos o “asientos” entre la Corona y los propietarios de las distintas embarcaciones, cuyo contenido hemos resumido en el cuadro

II. Se trata de maestros o armadores andaluces quienes acuden a esta parte del Mediterráneo para reforzar el bloqueo por mar de la ciudad de Málaga durante los meses de mayo, junio y julio de 1487. Igualmente, se conoce la naturaleza y capacidad de esos barcos y de sus tripulaciones, que reforzaron y completaron las tareas militares de la Armada Real. Según la información, posiblemente incompleta, recogida en el cuadro II, la formaban 5 barcos *luengos* y 2 carabelas de 45 y 40 toneles, que en total enrolaban a 135 tripulantes, cuyo perfil, según se especificaba en los contratos, debía de ser *onbres marineros e onbres de armas, syn mochachos*³⁴.

El análisis de cada uno de los citados “asientos” nos permite reconstruir en qué condiciones se establecieron los citados contratos. Por una parte, el armador o propietario de la embarcación se comprometía a aportar su nave y la tripulación correspondiente en proporción al tamaño de la misma. A cambio percibió una remuneración fijada en 310 maravedís diarios para los barcos *luengos* y 1.000 maravedís diarios para las carabelas. Además, se les permitió participar en el reparto de las presas sobre los barcos musulmanes, una vez pagado el quinto real: *e que de las presas que Dios les diere aya de pagar e pagare quinto e medio a sus altesas e las otras tres partes e media sean para el para su gente*³⁵.

Por otra parte, la documentación simanquina aporta abundantes datos sobre el sistema de contabilidad y el complejo control desplegados

34. *Ibidem*, G.A., leg. 1314, cuad. 22.

35. Asiento hecho con Martín González. *Ibidem*.

en la armada real de 1487. Se conocen los pagos realizados y efectuados a lo largo de los meses de junio y julio a los dueños de las citadas embarcaciones y a sus tripulaciones {*vid.* CUADROS III y IV). La Corona desarrolló una organización básica y elemental para su control contable, que prefiguraba el sistema que más adelante adoptaría la Armada Real. La contratación de los navios se llevó a cabo a través de Pedro de Zafra, quien actúa al mismo tiempo como escribano que da fe de las cuentas dadas por quien parece ser el pagador de la Armada, Antón Bernalte, que al mismo tiempo era uno de los capitanes de la flota³⁶.

CUADRO III
PAGO DE LOS NAVÍOS QUE SE ENCUENTRAN EN EL CERCO DE MÁLAGA
(JUNIO DE 1487)

<i>Armador/Propietario</i>	<i>Barco</i>	<i>Pagos</i>	<i>Días de servicio</i>
Lorenzo Calafate	B. "luengo"	4.340	24-V a 8-VI
Pedro Albarrazín	B. "luengo"	4.340	24-V a 8-VI
Alonso Calzado	B. "luengo"	2.480	1 a 8-VI
Juan Márquez	B. "luengo"	1.550	3 a 8-VI
Martín Gonzalez	Carabela	10.000	A cuenta
Diego Pérez	Carabela	6.000	A cuenta
Total pagado por Anton Bernalte, y escribano Pedro de Zafra.....		28.710	

Fuente: AGS, *Guerra Antigua*, 1487, junio 8, legajo 1314, folio 22.

CUADRO IV
PAGO DE LOS NAVÍOS QUE SE ENCUENTRAN EN EL CERCO DE MÁLAGA
(JULIO DE 1487)

<i>Armador/Propietario</i>	<i>Barco</i>	<i>Pagos</i>	<i>Días de servicio</i>
Diego de Toledo, capitán	Nao	10.000	
Juan de Triana, capitán	Carabela	9.250	
Juan Quintero	Albatoza	6.820	21 a 31 -VII
Gonzalo Pérez de Cubas	B. "luengo"	4.650	21 a 30-VII
Don Ladrón de Guevara	Batel	4.650	21 a 30-VII
Cristóbal de Albarracín	B. "luengo"	5.115	19 a 30-VII
Total de lo pagado por Alonso de Córdoba ante Pedro López de Illescas, escribano de la Armada.		40.495	

Fuente: AGS, *Guerra Antigua*, 1487, julio 30, legajo, 1314, fol. 99.

36. *Los quales dichos maravedís a pagado Anton Bernalte de los maravedís que son a su cargo de la farina e çebada que por sus altezas tiene cargo de vender. Fecha, ocho días de junio de ochenta e siete años. Pero de Çafra (rúbrica). Ibidem.*

Más adelante nos aparece un nuevo pagador el 30 de julio de 1487, Alonso de Córdoba quien, en nombre del tesorero real Ruy López de Toledo, daba las cuentas de los pagos efectuados a los propietarios de los navios que se encontraban en el cerco de Málaga. Actuaba de escribano de la armada Pedro López de Illescas, *escribano del armada de sus altesas por el doctor Rodrigo Maldonado de Talavera*³⁷.

1.4. Los últimos años de la guerra: la Armada y la defensa de la costa

A partir de finales de 1487 se abría un nuevo escenario para la Armada Real, una vez conquistado todo el litoral occidental y estando en poder de Castilla los nuevos 150 km. de costa mediterránea de los términos municipales de Marbella, Málaga y Vélez-Málaga. Por una parte, ahora su función originaria se amplió a un ámbito de actuación mayor, dimensionando sus labores de vigilancia y control del anterior sector del Estrecho de Gibraltar con la defensa y protección de este sector de la costa granadina, recientemente incorporado a la Corona castellana. Por otra parte, la contigüidad y convivencia de población castellana mudéjar y musulmana convirtió aquella zona en la nueva frontera terrestre y marítima del reino granadino, motivo que provocó la aparición de un sistema defensivo, inicialmente rudimentario, y el reforzamiento de la capacidad ofensiva de la Armada Real para atacar y hacer la guerra a los granadinos.

Así parece desprenderse de la comunicación que los Reyes Católicos hacen en 1488 a las autoridades de sus reinos, participándoles entre otras cosas el nuevo “asiento” acordado con los capitanes de la Armada para renovar una flota, ahora compuesta por cuatro galeras: *Sepades que nos avernos mandado a Martin Dias de Mena e a Garci Lopes de Arriaran, nuestros capitanes, que armen cuatro caravelas para que ellos fagan toda guerra e mal e daño sy pudieren al rey e moros de Granada, enemigos de nuestra santa fe católica ; e asimismo para que guarden el Estrecho para que a los moros se non meta, ni puedan meter bastimento alguno*³⁸.

Pese a la presencia de la Armada Real en las aguas del mar de Alborán, las incursiones y los ataques de los musulmanes granadinos y norteafricanos debieron ser numerosos, incesantes y, a juzgar por algu-

37. A.G.S., G.A., leg. 1314, cuad. 99.

38. A.M.M., L.A.C., I, fol. 114 v.

nas quejas de las autoridades concejiles de las ciudades del litoral malagueño, bastante perjudiciales para los nuevos pobladores asentados en este sector de la costa granadina.

En algunos momentos, las autoridades concejiles, seriamente preocupadas por los peligros y por los perjuicios causados a sus vecinos por los repetidos asaltos de los musulmanes, no dejaron de quejarse y denunciarlo ante los reyes *el daño que se rescibe de los moros y el recabdo que por mar e tierra ay*. En otros momentos, la denuncia fue más lejos al cuestionar y criticar la falta de capacidad y la nula eficacia demostrada por la Armada Real. Concretamente, el concejo de Málaga llegó a proponer a los monarcas un cambio radical en el sistema de vigilancia y defensivo de aquel sector de la costa granadina. En un memorial remitido el 29 de julio de 1489, las autoridades malagueñas comunicaron a los monarcas la inseguridad que se vivía en aquella ciudad marítima y fronteriza y propusieron una alternativa a la Armada real: *que sus altes as vean el recabdo que por la tierra se debe poner y en lo de la mar, que seria bien que de las caravelas que tienen en esta costa para la guarda della se quitasen tres délias e se armasen dos fustas de remos que continuamente estoviesen en esta costa, porque con estas estaría mejor guardada que agora esta con las dichas caravelas*³⁹.

Aunque se desconoce el alcance y resultado final de esta proposición, la respuesta de los reyes debió ser negativa. Las únicas noticias que poseemos al respecto fue la ampliación de la flota mediante la contratación de Juan de Lezcano, como tercer capitán de la Armada real, a quien los reyes hicieron libranza de 30.000 maravedís en 1490, en concepto de salario⁴⁰.

De cualquier forma, durante aquellos años, fue conformándose una mentalidad fronteriza en el mar de Alborán. Ahora la vida de los pobladores de las dos orillas, las relaciones de los dos territorios situados en la parte septentrional o meridional del citado mar estuvieron condicionadas por el peculiar estilo y forma de vida impuestos por la frontera, que separaría profundamente a las comunidades que poblaban su entorno costero. Sin embargo, pese a lo anterior y pese a los avatares de la guerra granadina y luego norteafricana, no debieron interrumpirse los contactos entre los habitantes y moradores de las dos márgenes alboránicas.

39. *Ibidem*, fol. 9 r.

40. LADERO QUESADA, M. A., *Castilla y la conquista*, p. 151, nota 198.

A pesar de existir una prohibición, expresamente hecha por el pontificado y por los reyes, en algunas ocasiones levantada, las relaciones humanas y, sobre todo, las actividades comerciales estuvieron al orden del día. Ciertamente, los contactos fueron soterrados, a veces clandestinos, ocultos, propios de una zona limítrofe y fronteriza, donde los intercambios de mercancías, de cautivos, incluso de información, se daban abundantemente, pero de una manera encubierta. Como ha puesto de manifiesto José E. López de Coca, el mar de Alborán se instituyó en toda regla como una marca fronteriza donde convivieron entrecruzadamente aquellos viejos prototipos de la frontera (alfaques, contrabandistas, piratas o corsarios, salteadores, espías, etc.), dedicados a recorrer este mar y sus territorios ribereños, en todas las direcciones, y a sobrevivirlo⁴¹.

En este sentido, encontramos algunos testimonios bastante reveladores de la labor de espionaje desarrollada para prevenir las acciones de guerra o conocer los planes de ataques o incursiones que mutuamente se realizaban los de una orilla contra los de la otra. En el cabildo que celebraba el concejo malagueño, el 27 de agosto de 1490, tras presentarse cierta información reservada, el corregidor y concejo acordaron escribir al conde de Ribadeo, corregidor de Marbella y al alcaide de Fuengirola, dándoles a conocer la incursión de navios norteafricanos sobre las costas occidentales malagueñas para adoptar las medidas defensivas precisas: *aca avemos avido por nueva çierta que son salidos quatro barcos de Allende para esas partes, los dos de Tarraga e los otros dos de Veles*. Incluso les aconsejaban requerir a las guardas de la costa y a todos los vecinos que se pongan a salvo, *fasta tanto que los navios del Armada que están en la parte de Salobreña pasen a esas partes e se sepa por donde salieron esos navios*⁴².

Durante los años finales de la guerra granadina la actividad de la Armada no tuvo la relevancia de los años anteriores, aunque se conoce su intervención en algunos de los últimos episodios del conflicto granadino: en el *socorro* para hacer levantar el cerco que el rey de Granada había puesto a Salobreña —citado más arriba—, junto con las correrías en tierras de Molbizar y de Motril⁴³. Asimismo, los reyes requirieron su intervención en las posteriores labores de abastecimiento y reparación

41. *Ut supra* nota 2.

42. A.M.M., *L.A.C.*, I, fols. 54 v.-55 r.

43. Según carta que el concejo de Málaga envía al rey Fernando, con fecha 30 de agosto de 1490, dándole cuenta de algunos problemas habidos en la citada expedición. A.M.M., *L.A.C.*, I, fol. 55 v.

de las villas y fortalezas de la costa oriental granadina, una vez fueron conquistadas⁴⁴.

Las funciones de vigilancia a lo ancho y largo del mar de Alborán cobraron una mayor dimensión para la Armada Real, sobre todo desde 1490, cuando los reyes decidieron autorizar la renovación o apertura de la actividad comercial de la ciudad de Málaga con el Norte de África⁴⁵. A partir de entonces, se incrementaron los intereses políticos, militares y económicos de la Corona castellana en esta zona que reforzó su carácter estratégico para salvaguardarlos. El desarrollo de una política de seguridad del mar de Alborán debió compatibilizarse al mismo tiempo con las últimas acciones de la guerra granadina.

Así, a raíz del cerco de Granada, durante el verano de 1491, posiblemente debió recrudecerse la situación bélica en el mar de Alborán, según se desprende de aquellas afirmaciones contenidas en algunas cartas de los reyes: *que los moros de la costa de la Berberia, enemigos de nuestra santa fe católica, han hecho y tienen algunas fustas y caravo s y otros navios para venir a saltear y venir a fas er daño en la costa del reyno de Granada, que nos avernos ganado, e asy mismo para traer alguna gente y cavallos e mantenimientos e otras a los moros de Granada e a los otros que están en nuestro deservicio*⁴⁶. Para contrarrestar este peligro, una vez más los Reyes Católicos mandaron *faser cierta armada* en el mar de Alborán.

Pero, al mismo tiempo, para reforzar la capacidad defensiva y militar de esta zona fronteriza, los monarcas recurrieron, como ya lo habían hecho con anterioridad durante el cerco de Málaga, a expedir un privilegio de vieja raigambre medieval⁴⁷: el quinto real de todas aquellas cabalgadas que allí se hicieren sobre cualquier navio musulmán. Para ello, autorizaron y dieron licencia al almirante, al capitán general y a los otros capitanes de la armada, así como a cualquier

44. *Ibidem*, fols. 159 r. y v.; A.G.S., *G.A.*, 1315, cuad. 152. Otras referencias, como la libranza de 40.000 maravedis hecha a favor de Alonso Cherino por llevar gente y bastimentos desde Málaga a Castel de Ferro con un *valliner* y un bergantín, armados (LADERO QUESADA, M. A., *Castilla y la conquista*, p. 62, nota 249).

45. 1490, noviembre 8. Córdoba. A.M.M., *C.O.*, I, fol. 227 r. Pub. MORALES GARCÍA-GOYENA, L., *Documentos históricos de Málaga*. I, Granada, 1906, pp. 23-26.

46. 1491, julio 28. Real sobre Granada. A.M.M., *L.A.C.*, I, fol. 114 v.; A.G.S., *R.G.S.*, 1491 -julio, fol. 78.

47. “Ca los antiguos no tuvieron por bien que otro home hobiese quinto sinon el Rey” (*Las Partidas*, II, tit. 26, lº, 4-7).

persona de sus reinos o de fuera de ellos, con la condición de *armar fustas de fasta dose vancos e dende arriba o caravelas* para hacer presas y cabalgadas, tanto en la costa de Berbería, como en la costa de Granada⁴⁸.

Esta carta de privilegio y merced del quinto real estaba dirigida a promover el interés por el botín de guerra que acarrearía las presas de los numerosos navios que surcaban el Estrecho y el mar de Alborán, incluso las incursiones y cabalgadas sobre las costas norteafricanas. Los reyes, además, ordenaron que se pregonara públicamente esta carta de privilegio, preferentemente entre los vecinos y residentes de las ciudades de Andalucía y del reino de Granada. En el caso de Málaga se sabe que fue presentada ante el cabildo malagueño el 2 de agosto de 1491, personal y directamente por Pedro de Zafra, quien asimismo actuó de testigo en el pregón público que se hizo en la ciudad ese mismo día⁴⁹.

2. *LA ARMADA REAL, COMPLEMENTO DENTRO DEL SISTEMA DE VIGILANCIA DE LA COSTA DEL REINO DE GRANADA Y DE BERBERÍA (1492-1500)*

Una vez acabada la guerra de Granada, se inicia una nueva etapa para la Armada Real. Así, a las condiciones del nuevo ámbito y nueva frontera del mar de Alborán, tal como las hemos indicado anteriormente, ahora habrían de añadirse las nuevas exigencias estratégicas de la monarquía sobre una nueva política de proyección y “ocupación restringida” del territorio norteafricano⁵⁰. La Armada Real conoció una remodelación tanto en su razón de ser, como en los objetivos militares a cumplir y, por consiguiente, también en su propia organización. De esta manera, la configuración de la escuadra naval que debía vigilar y defender el flanco meridional de los territorios de la Corona castellana estuvo estrechamente condicionada por estos acontecimientos y, más adelante por los cambios operados a raíz de la conquista de Melilla en 1497, o de la conversión y cambio estatutario de la población musulma-

48. 1491, julio 28. Real sobre Granada. A.M.M., *L.A.C.*, I, fol. 114 v.; A.G.S., *R.G.S.*, 1491-julio, fol. 78.

49. 1491, agosto 2, martes. A.M.M., *L.A.C.*, I, fol. 114 v.

50. *Vid.* al respecto sobre la conquista, “ocupación restringida” y colonización del territorio norteafricano, la tesis de GUTIERREZ CRUZ, Rafael, *Los presidios españoles del Norte de Africa en tiempo de los Reyes Católicos*. Melilla, 1997; en concreto el cap. 1, pp. 23-46.

na granadina en 1499-1500. Pero, sobre todo, conviene tener presente la principal amenaza que representaba la presencia en este mar de los turcos.

2A. *Propuestas de reorganización de la Armada Real ante el nuevo escenario alboránico*

Ahora, volvieron a reaparecer las propuestas organizativas de una fuerza naval, cuya función y consideración instrumental-militar respondía a dos posiciones diferentes. Para unos, la nueva Armada debería instituirse como un elemento ofensivo, de mayores proporciones, imprescindible para la prosecución de las conquistas castellanas en el Norte de África⁵¹. Para otros, por el contrario, debía circunscribirse a servir de complemento, como un elemento limitado y reducido tan sólo al sistema de vigilancia castellano y, por tanto, ensamblado y en combinación con el nuevo dispositivo defensivo de la costa del reino de Granada que se puso en marcha en 1492⁵². Esto representaba la contratación directa por la Corona cada año de un número de embarcaciones, tripulación y capitanes, que comentaremos a continuación a través de los *asientos* de 1495 y 1500.

Por lo que respecta a la primera función, la Armada desarrolló una intensa labor en las expediciones de reconocimiento que se llevaron a cabo en el Norte de África durante los años 1492-1495. La iniciativa estuvo promovida por el secretario real Fernando de Zafra, quien trató de convencer a los reyes de la necesidad de emprender una política de clara proyección norteafricana: *yo creo... que no es menester mas para ganar todo el reino de Tremecen sino que Vuestras Altezas hagan una fuerza que se pueda sostener en aquellas partes*. Sin duda, a ello respondieron las expediciones de Juan Lezcano y Lorenzo de Zafra en julio de 1493 sobre Guadarnia, Tabaharique, Tiguento y Melilla... O la expedición de 1493-1494 realizada por maestre Ramiro, Baeza, Mesa, Pedro y Lorenzo de Zafra y Arriarán en torno a Tiguento, a la que

51. Era la posición que representaba fundamentalmente Fernando de Zafra, quien llevó a cabo numerosos contactos y gestiones con los dirigentes musulmanes del reino de Tremecén en 1493, 1494 y 1495 —en esta fecha para conquistar Melilla. No obstante, los asuntos italianos ocurridos en 1495 acapararon la atención de los Reyes Católicos y les hicieron perder su interés de proyectarse en el Norte de África. (LADERO QUESADA, M. A., *Defensa de Granada*, pp. 200-203).

52. *Ibidem*, pp. 196-199.

añadiría en este último año la sublevación de Melilla y Cazaza contra el rey de Fez, renovada en marzo de 1494 con otra expedición de reconocimiento llevada a cabo por mosén Pedro de Santisteban, Álvaro de Acosta y Juan de Lezcano.

Pero, el proyecto norteafricano fue cortocircuitado por los planes de la Corona en Italia. Como bien señala M. A. Ladero, “a finales de septiembre el proyecto de Melilla es abandonado, mientras aumentan a ritmo acelerado los preparativos para el envío de hombre y armas castellanos a Nápoles”⁵³.

Por lo que respecta a la segunda función, la de vigilancia y defensa marítima, la Armada Real va a prolongar su cometido tal como lo venía desempeñando a lo largo de los años de la guerra granadina, si bien con algunas variaciones, tal como parece desprenderse de los nuevos “asientos” que se firmaron con los capitanes. Así, los Reyes Católicos establecieron un nuevo régimen de funcionamiento, más ajustado y regulado a las necesidades y condiciones de seguridad, tal como les venían demandando las propias ciudades costeras.

Puede resultar bastante ilustrativo la opinión generalizada sobre la inseguridad militar de este sector marítimo para cuantos vivían en las ciudades y tierras de la costa granadina. Sin duda, a ello respondía la propuesta que la ciudad de Málaga elevó a los Reyes Católicos sobre el modelo, función y composición de la Armada real. *Ya saben Vuestras Altesas como por faser byen e merged a esta çibdad mandaron poner guarda en la mar, no solamente en la costa e tierra, mas en la mar, e para ello mandaron pagar a çiertos navios e gentes a sueldo. E como en esta çibdad ayan e ay cavalleros e otras personas que tienen navios e cabdales para los faser, querrian, sy a Vuestras Altesas pluguiese, de aquí adelante tomar cargo de la dicha guarda e que no se diese a estrangeros y a otras personas, porque creemos que estos guardarán en persona e guardando la costa guardan sus cabeças e fijos e parientes e amigos; e el provecho del sueldo que resçiben e de las cavalgadas que fassen todo se redundarais en ellos e en los veçinos de la dicha çibdad, de que la dicha çibdad resçebiria provecho e los vesynos della asy mismo*⁵⁴. En su propuesta el concejo malagueño aseguraba a los reyes que el citado servicio se haría por el mismo coste económico, incluso afirmaba que podría ser menor. La respuesta de los monarcas fue negativa y escueta: *que non se puede fazer*.

53. *Ibidem*, pp. 201-203.

54. 1492, septiembre 24. Málaga. A.M.M., L.A.C., I, fol. 197 r.

La propuesta de modificar la Armada Real no sólo procedió de Málaga, sino también del secretario real Fernando de Zafra, quien llegó a proponer a los Reyes Católicos cambiar el régimen de funcionamiento de la Armada, con una reducción temporal de efectivos, según parece por las recomendaciones de su correspondencia epistolar: *las fustas del Armada cumplen a diez de octubre y para mas adelante en el tiempo del ynvierno no son menester; vean Vuestras Altezas sy mandan que se armen los navios que solian estar de ynvierno, aunque sy Vuestras Altezas fuesen servidos avrian por mejor tomar una buena nao grande y con ella dos o tres caravelas, porque asy para el pasaje de los moros como para el resistir la venida de los cosarios seria mas provechoso*⁵⁵.

Zafra fue persistente en su planteamiento. Unos meses más adelante, al no haber recibido respuesta sobre este asunto, volvió a insistirles: *No me fan respondido Vuestras Altezas de lo que mande en lo del Armada... e por agora no ay nescesidad della, que se gastan dineros en balde. Para desde março en adelante fan de mandar Vuestras Altezas que Armada mandan que quede, sy fan de estar las seys galeazas y fustas por la farden questavan o como lo mandan*⁵⁶. Finalmente, los Reyes Católicos, con mucho retraso —el 26 de febrero de 1493—, dieron su aprobación al reajuste de efectivos navales propuesto por Zafra⁵⁷, argumentando para ello *que pues en las guardas de la mar ay tan buen recabdo, como nos dizen*.

Los monarcas hacían un reconocimiento de la labor de la Armada en la frase anteriormente citada, que confirma el grado de aceptación y la consolidación de la misma en el dispositivo militar del mar de Alborán. Pero, no resulta difícil comprender, si se analizan los “asientos” de los años 1495 y 1500, que aquello fue posible gracias al secretario real Fernando de Zafra a quien los monarcas dejaron encomendada la reorganización de la Armada Real. Tanto su experiencia, como sus conocimientos y su capacidad de gestión, anteriormente desarrollados en el reino de Granada, así como los asuntos que llevó a cabo en el Norte de África, le convirtieron en el hombre fuerte de la monarquía. Así pues, puso en marcha la flota, mediante un nuevo régimen de funcionamiento, que implicaba un mejor aprovechamiento de sus efectivos, así como una más concreta definición del cometido de esta fuerza

55. 1492, septiembre 22. Granada. A.G.S., G.A., leg. 1315, cuad. 43.

56. 1492, diciembre 13. Granada. *Ibidem*, cuad. 42.

57. 1493, febrero 26. Barcelona. *Ibidem*, cuad. 61.

naval, tal como le quedó ahora asignado por el propio Zafra en el “asiento” de 1500.

2.2. *Los primeros cambios de la Armada Real: el asiento 1495*

Siguiendo la costumbre anterior, a comienzos del año, la Corona y los capitanes firmaron el “asiento” de la Armada para el año 1495, donde pormenorizadamente en varios capítulos se especificaban las condiciones del contrato. La finalidad y el alcance de este contrato se expresaba en su mismo encabezamiento: *para la guarda de la costa del reyno de Granada, asy de fustas que han de servir y de la gente que ha de haber en ellas, como de la forma que han de tener en la dicha guarda e armada*⁵⁸.

Los capitanes de los reyes Garcí López de Arriarán y Juan Lezcano se comprometieron, ante el escribano real Iñigo López de Teza, a tener preparada la Armada real con dos galeotas o fustas mayores, de 18 bancos cada una, y otras dos galeotas o fustas menores, de 14 bancos, con una tripulación de 172 y 120 marineros, respectivamente..

Aquel criterio que Zafra indicó a los reyes en el invierno de 1492-1493, sobre el volumen de efectivos a mantener a lo largo del año, ya se encuentra recogido en el presente contrato. Ahora se marcaron dos periodos para el funcionamiento de la Armada, cuya composición de efectivos de la flota variaba temporalmente. Así, se diferenciaban dos periodos del año: el primero, desde el 1 de marzo hasta el 30 de septiembre, la escuadra estaría compuesta por los citados efectivos, pues presentaba mayor actividad y trasiego en el mar de Alborán; el segundo periodo, coincidiendo con los 4 meses invernales, desde el 1 de noviembre hasta el 28 de febrero, se aminoraban los efectivos quedando sustituidas las dos galeotas menores por dos tafureas con una tripulación de 8 marineros.

Ahora se les precisó al máximo su cometido, tanto en el ámbito de la vigilancia, como en la defensa o incursiones que debían acometer. De esta manera, se le trazó a la Armada una ruta fija que los dos capitanes debían seguir con sus navios a lo largo del mar de Alborán. Este recorrido transcurría muy ajustado a la costa del reino de Granada, de

58. 1495, febrero 20. Madrid. Pub. ALCOCER MARTÍNEZ, M., *Castillos y fortalezas*, Apénd. Doc. n.º 3, pp. 164-167.

manera que casi venían a reforzar en paralelo la distribución de las guardas del sistema territorial de torres y atalayas de la costa, fijado con anterioridad por los reyes⁵⁹. Así, en el *asiento* se les indicaba la forma de operar: *que el dicho Garcí Lopez tenga cargo de la guarda de la dicha costa, comenzando desde Guadiaro hasta Vera, 7 el dicho Juan de Lazcano ha de tener cargo de la dicha guarda, comenzando desde Vera hacia Guadiaro, de manera que corran toda la costa y vayan a trazar las dichas guardas; y cuando se juntaren, ordenen entre si los dichos capitanes y los oficiales de la dicha armada las cosas que vieren que son necesarias, hasta que se topen otra vez.*

Además de las funciones de vigilancia, la Armada desempeñaba un papel primordial en el control y filtro de la navegación marítima, impidiendo que se acercaran a la costa los navios procedentes del norte de Africa. Esto les llevó a los propios capitanes incluso a proponer una enmienda en el citado contrato para mejorar técnicamente la función de persecución de los navios norteafricanos, porque consideraban que *las dos fustas mayores de la dicha Armada sean de cada veinte bancos, porque los moros traen galeotas grandes y es necesario para ellas las dichas galeotas mayores.*

Igualmente, como ya señalamos más arriba, está comprobada su participación en las incursiones de castigo o en las expediciones de reconocimiento del litoral norteafricano. En cualquier caso, el contrato es bastante restrictivo en este punto: pues se les prohibía expresamente a los capitanes comerciar o llevar mercancías a Allende, so pena de perder el navio y pagar doblado el sueldo del mes. Incluso las operaciones militares fueron restringidas al máximo: *que la dicha armada, ni capitanes ni alguno de ellos no sean osados de pasar Allende a ningún ardiz ni cabalgada.* Para esto deberían contar siempre con la autorización de los reyes o, dada su urgencia, con el conocimiento y la autorización del arzobispo de Granada, Hernando de Talavera.

También en el citado *asiento* se reguló el procedimiento de las presas y del quinto real a percibir por la Corona, señalando el lugar a donde deberían depositarlas: *vayan a una de estas tres partes, Malaga, a Almería, o a Almuñecar y no a otra parte alguna; y que señalen una*

59. Así parece deducirse de la instrucción real de 1511, cuando se distribuyen los efectivos de los guardas de la costa del reino de Granada, “desde el termino de Casares fasta el termino de Lorca”. A.G.S., C.M.C., leg. 289. Pub. VERA DELGADO, A., *La última frontera*, Apénd. Doc. n.º 4, p. 176.

persona que tenga cargo de los quintos de antes y de todos los otros que pertenecieren a sus Altezas.

¿Cuál fue el coste económico de la Armada del 1495?. Ya habíamos señalado anteriormente que el coste de la Armada resultaba bastante gravoso para la Hacienda Real y se había estabilizado en torno a los 3 millones de maravedís anuales, al parecer desde los últimos años de la guerra granadina. Las cantidades ajustadas en el presente contrato oscilaron en torno a esas cifras. Las cuentas se hacían globalmente, estipulando todos los gastos a razón de 900 maravedís mensuales por hombre, de manera que en esa cantidad estaba todo incluido: *y no han de pagar sus Altezas ningún flete, armas ni bastimentos, ni polvora, ni almacén, ni otra demasia para maestres, ni comitres ni otra persona alguna ni para otra cosa alguna, antes todo ello ha de ser a cargo de pagar los dichos capitanes.* Sólo se añade 1.000 maravedís mensuales para cada capitán, además de 12 días soldados, *para que hagan sus armazones y las otras cosas que hubiere necesario.*

De esta manera, el gasto total, que la Armada Real representaría para la Hacienda, tendría los siguientes conceptos:

<i>Fecha</i>	<i>Tripulación</i>	<i>Salario</i>	<i>Total</i>
De marzo a octubre	292 marineros	900 maravedís mensuales	2.002.400 mrs.
De noviembre a febrero	252 marineros	900 maravedís mensuales	907.200 mrs.
Durante el año	Sueldo de los 2 capitanes	1.000 maravedís mensuales cada uno	24.000 mrs.
TOTAL			2.933.600

En el contrato de 1495 también se estableció el sistema de administración y contabilidad de la Armada Real. El pago debía abonarse a los capitanes en unas fechas determinadas: un mes por adelantado en los primeros días de marzo; el resto se les debería pagar cuatrimestralmente, de manera que *en fin de cada tercio del año le sea acabado de pagar todo lo que montare el tercio.* ¿Quién realizaba los pagos? El “asiento” mostraba ya la existencia de una administración propia, dedicada al control, pago y asentamiento de las labores relacionadas con la Armada, distinta a la que había existido hasta entonces. Es decir, además de la existencia de un escribano de las armadas, ahora se añadirían dos contadores de las mismas.

Desde los primeros momentos del reinado de los Reyes Católicos, la economía y la contabilidad de la Armada real presentaba una dependencia de los Contadores Mayores, quienes debían de pagar o librar el dinero o señalar de qué rentas debía sacarse para pagar a los capitanes y a la tripulación de las Armadas. Ese acto siempre estaba supeditado al “asiento” o contrato, donde se especificaba el escribano de esas armadas o la persona delegada, bien por éste o bien por la Corona, quien debía cuidar de la firma del contrato y dar fe de las cantidades dadas a cuenta y abonadas, como se vio anteriormente en la documentación simanquina relacionada con el cerco de Málaga.

A partir de 1487, se conoce la existencia de una *escribanía mayor de las Armadas*, oficio que fue desempeñada por el doctor Rodrigo Maldonado de Talavera, como se ha señalado con anterioridad⁶⁰. Se trataba de uno de los hombres de confianza y alto funcionario de los monarcas, a quien recompensarían los servicios prestados a la Corona con la concesión de este oficio de renta, al parecer de por vida. Finalmente alcanzó a patrimonializarlo, reteniéndolo en su familia, concretamente en su hijo el comendador Arias Maldonado, mediante una merced de los reyes hecha en Granada el 13 de octubre de 1499⁶¹, con una sola limitación: no cobrar derechos por los bastimentos que se llevasen en las Armadas y cobrar de lo restante sólo 10 maravedís por cada millar.

Sin embargo, en el “asiento” de 1495 aparecían al final del mismo, entre los testigos, dos *contadores del Armada de sus Altezas*, Jerónimo de Salinas y Fernán Pérez, ambos vecinos de Málaga, donde habían ocupado cargos y oficios concejiles⁶². Según el contrato tenían obligación de estar cada uno *dentro en la dicha armada, cada uno en la fusta de que fuere contador y avisos*. Los contadores, al parecer, actuaron como delegados de los Contadores Mayores, a los que deberían tener informados y enviarles periódicamente las cuentas: *que los dichos contadores envíen razón a los Contadores Mayores de seis en seis meses; a los seis meses razón de la dicha cuenta y en fin del año fenecimiento*

60. A.G.S., *G.A.*, leg. 1314, cuad. 99.

61. Posteriormente confirmada por la reina Juana y su padre, el rey Fernando, el 3 de abril de 1510, desde Madrid. A.M.M., *L.P.*, V, fols. 249 r.-253 v.

62. Jerónimo de Salinas ocupó el cargo de mayordomo del concejo de Málaga (1491-1492) y el de regidor de la ciudad (1492-1493), mientras que Fernán Pérez desempeñó el cargo de lugarteniente del mayordomo en la época de Salinas y era al mismo tiempo escribano público del número de la ciudad malagueña. (Cf. RUIZ Povedano, J. M.^a, *Poder y sociedad en Málaga: la formación de la oligarquía ciudadana a fines del siglo XV*. Málaga, 1989, pp. 174 y 176).

de toda ella, porque se sepa el alcance que se hiciere para la libranza del año siguiente.

Estos nuevos contadores tenían encomendado el control del gasto y observar que aquel se ajustara a las condiciones establecidas en el “asiento”, sobre todo en lo que se refería al cumplimiento exacto del número de marineros que componían la tripulación. Para ello, disponían del alarde o relación nominal de la gente que estaba enrolada en cada navio. El alarde era hecho por el capitán respectivo, a instancia de los contadores: *cada vez que los contadores se lo mandasen y que lo mas tarde sea un mes y que escriban todas las personas que faltasen para descontarlo de la paga.*

2.3. *La consolidación del modelo de Armada Real: el asiento de 1500*

En realidad, más que de un *asiento*, se trata de tres contratos individualizados que realizó el secretario real Fernando de Zafra con el armador Alonso Cherino y los capitanes Ochoa de Careaga y Garcí López de Arriarán, entre los días 7 y 9 de junio de 1500, por los *que han de tener cargo de guardar de la parte de Malaga e de la Berveria*⁶³.

La Armada que se comprometieron los tres capitanes a poner a disposición de la Corona en la costa granadina suponía un aumento de los efectivos militares, tanto en navios, como en tripulación con respecto a la flota de 1495. En el inicio del nuevo siglo (1500-1501), aquella Armada estuvo formada por seis barcos, tres fustas y tres galeotas, y una tripulación de 490 marineros, es decir, una tercera parte superior a la del año 1495-1496, según se puede apreciar en el siguiente cuadro de los efectivos aportados por cada uno de los tres citados capitanes:

<i>Capitán</i>	<i>Navios</i>	<i>Capacidad</i>	<i>Tripulación</i>
Alonso Cherino	1 fusta	17 bancos	80 hombres
	1 fusta	13 bancos	50 hombres
Ochoa de Careaga	1 galeota	26 bancos	180 hombres
	1 fusta	13 ó 14 bancos	
Garcí López de Arriarán	1 galeota	24 bancos	180 hombres
	1 galeota	14 bancos	
TOTAL	3 fustas y 3 galeotas	108 bancos	490 hombres

63. A.G.S., C.M.C., 1.^a época, leg. 619.

Esta nueva Armada Real siguió más de cerca las líneas de organización y funcionamiento ya planteadas con anterioridad por Zafra a los Reyes Católicos. El análisis y comparación del “asiento” de 1495 con el establecido en 1500 muestra claramente las principales diferencias en el concepto y en el sistema militar de la nueva Armada. Sin ninguna duda, podría hablarse de un cambio de política de seguridad en la zona, cuyo mejor exponente lo representó la nueva configuración adoptada por la Armada Real, cuya disposición dejaba vislumbrar lo que sería la Armada durante la decimosexta centuria.

¿Qué alcance espacial tuvo ahora el cometido de la Armada Real?. Este quedó circunscrito a la costa granadina, según se expresaba claramente en el nuevo *asiento*: *en la guarda de la costa del Reino de Granada* y se ampliaba su función militar al fijarle el ámbito de actuación en todos los contornos del mar de Alborán: *ora corriendo la costa de Allende, ora esta costa de Aquende*. Además, los Reyes Católicos les agregaron la posibilidad de intervenir en estos u otros escenarios, al fijarles a los tres capitanes la obligación de prestar cualquier otro servicio que aquéllos les ordenaran o quien su poder tuviere para ello.

En lo referente al régimen de funcionamiento de la Armada, cabe reconocer el aprovechamiento tanto de la experiencia acumulada durante los años anteriores, como de los consejos y criterios personales de Fernando de Zafra, quien finalmente pudo hacer realidad sus opiniones de cómo utilizar mejor los efectivos de la Armada Real en este escenario del mar de Alborán. De esta manera, las condiciones contenidas en los tres contratos resultaron ser ahora más pormenorizadas y extremadas, lo que nos hace pensar que hay una mayor exigencia, posiblemente fruto de las difíciles condiciones políticas y militares que la amenaza turca y berberisca acarrea a cuantos vivían en esta zona del Mediterráneo.

La organización de la Armada de 1500 presentaba algunos aspectos ciertamente novedosos como los preparativos militares, el calendario de operaciones a cumplir, el sistema de pago, etc. Así, Fernando de Zafra se ocupó de que el estado material y el armamento militar de las distintas embarcaciones contratadas estuvieran en perfectas condiciones al comenzar el servicio: *E que las dichas fustas llevaran bien despalmadas y fornesçidas de velas y palamento y armas... socorrer sus Altezas con algunas armas de las que ay en el artillería... y asy mismo le hayan de dar para cada fusta 3 quintales de polvora*. Igualmente en el contrato del armador y de los dos capitanes, el secretario Zafra insistió en la obligación del perfil de la tripulación de esos navios que debían ser

hombres, *todos de pelea, remadores armados, segund que en semejantes Armadas se aconstumbra.*

También en el “asiento” se les fijaba el mecanismo y calendario de las operaciones a desarrollar y cumplir por esta Armada Real: *e que saldra de aquí armado desde oy en doze dias primeros siguientes, mandándoles pagar estos doze dias de ventaja, según constumbre de armazón de fustas. E que saldra proveydo por dos meses. E que durante los dichos dos meses no tomaran puerto ni dexaran de seguir la via y horden que les fuere mandado, salvo aviendo tiempo que de nesçesydad a vista de marineros lo aya de tomar. E que todas las fustas que contra esto hizieren les sera descontado de lo que oviere de aver... E que complidos los dichos dos meses de que saliesen proveydo, verna a forneçerse a esta çibdad o a otra çibdad o villa de la costa. E que en proveerse por otros dos meses por la dicha orden no se de termino de quatro dias.*

Hay también cambios importantes en los salarios que perciben las tripulaciones y los capitanes de los navíos, si bien de manera desigual. A las tripulaciones se les asignó un salario mensual de dos ducados por hombre, lo que anualmente suponía:

<i>Capitán</i>	<i>Tripulación</i>	<i>Salario</i>
Alonso Cherino	130 marineros	3.120 ducados
Garcí López de Arriarán	180 marineros	4.320 ducados
Ochoa de Careaga	180 marineros	4.320 ducados
TOTAL	490 marineros	11.760 ducados

Para poder comparar el coste de la Armada de 1500 con la de 1495 debemos convertir los ducados en maravedís, lo que alcanzaría una cantidad total de 4.010.160 maravedís, es decir, aproximadamente un millón más que la de 1495, aunque ciertamente se produjo un aumento de dos navios y casi 200 marineros más. Este incremento no supuso un mayor esfuerzo económico para la Corona en términos relativos, sino que, por el contrario, si lo comparamos con la cantidad percibida en 1495-1496 y la que debían percibir los capitanes de la Armada de 1500, en concepto de salario mensual por cada marinero, resulta una diferencia menor de 218 maravedís.

Sin embargo, si queremos realizar una correcta comparación, también hemos de considerar otras cuestiones. En 1495-1496, la Corona

hacia una aportación de 900 maravedís mensuales por tripulante, si bien aquí llevaba implícita la obligación del capitán de poner en solitario todos los pertrechos, municiones, pólvora, etc., *todo ello ha de ser a cargo de pagar los dichos capitanes*. Mientras que ahora los 681 maravedís mensuales de la Armada de 1500, aunque implicaba ciertamente una minoración, por otra parte representaban menores gastos para los capitanes, puesto que les había de *socorrer sus Altezas con algunas armas de las que ay en el artillería... y asimismo le ay an de dar para cada fusta tres quintales de polvora*. Asimismo, en el caso de los navios de Arriarán y Careaga —no ocurrió así con Alonso Cherino— consiguieron además una cantidad añadida de 1.500 maravedís por navio y mes en concepto de sebo *para grandeza del navio*, lo que significaba 36.000 maravedís anuales más para cada uno.

Igualmente, el salario de los capitanes fue otro de los capítulos del gasto que aumentó espectacularmente. Cada uno de ellos percibiría 20.000 maravedís al año, lo que supuso casi triplicar el que tenían asignado en 1495. El sueldo de los tres capitanes, al menos inicialmente, montaría unos 60.000 maravedís anuales, dado que, posiblemente, esta cantidad se incrementaría más adelante, debido a ciertas cláusulas particulares, como las del “asiento” del capitán Garcí López de Arriarán, quien incluyó una cláusula de mejora por su calidad: *que de lo de su persona... quede a determinacion de sus Altezas*.

Otra modificación se refería al sistema de pago de la tripulación, que habría de hacerse por adelantado al capitán de cada navio: *e que le sea luego socorrido con los dichos dos meses del dicho su sueldo e mantenimiento e armazón, porque ha de yr proveydo e pagada la gente. E complidos los dos meses le ayan de dar otros meses adelantados*. Asimismo, el asiento también contiene ahora por vez primera de una manera explícita las obligaciones que tienen los capitanes, tanto de cumplir el contrato so pena de pagar 1.000 doblas de oro para la Cámara, así como pagar los derechos que deben percibir los contadores mayores y el escribano mayor de la Armada: *aya de pagar de cada millar los treze maravedís e dos cornados*.

Finalmente, las restantes condiciones del “asiento” de 1500 parece que fueron similares a las de los años anteriores, aunque con algunas matizaciones o ligeras modificaciones. Por ejemplo, el quinto real de todas aquellas presas que la Armada hiciere en las cabalgadas, *asy en la mar, como saltando en tierra* ahora se ha de pagar íntegramente a la Corona.

CONCLUSIONES

1. La Corona recurrió a utilizar una flota naval a expensas de sus propias finanzas con objeto de reforzar la vigilancia y el control de la zona del Mar de Alborán y evitar el paso de navios, armamento, hombres y mercancías por parte de los musulmanes del Norte de Africa en dirección a las costas meridionales de la Península, sobre todo, en la última etapa de existencia del reino nazarí de Granada. Sin duda, la denominación de *la Armada del Estrecho*, que se le dio en las crónicas y en los documentos reales, revela mejor que nada el significado y el papel que desempeñó aquella fuerza naval.

2. Una vez acabada la guerra de Granada (1492), la Armada Real conoció una modificación y reorganización en sus cometidos militares y en el régimen de funcionamiento, tal como hemos expuesto y quedó perfectamente recogido en la denominación que se le dio con posterioridad: *la Armada de la Costa del Reino de Granada* o *la Armada de Málaga y de Berbería*.

3. Asimismo, se abrió una nueva etapa en la historia de las Armadas Reales. Ahora los navios de la flota dimensionaron y complementaron sus funciones (la vigilancia y defensa de la costa granadina con el reconocimiento y castigo de las costas de Allende). Al mismo tiempo ampliaron su ámbito marítimo de acción y de operaciones, desde Guadiaro hasta Vera, articulándolo con el dispositivo militar que por tierra se había establecido a su vez con el sistema de guardas, atalayas y fortificaciones costeras, regularizado por las "Instrucciones" de los monarcas desde 1492.

4. El régimen de funcionamiento de las Armadas reales muestra una evolución y unos grandes cambios en este periodo, como lo ponían de manifiesto los distintos contratos o "asientos", firmados ante escribano, a manera de escritura pública entre un representante de la Corona y el capitán de navio o el armador o propietario de un barco.

5. Progresivamente, año tras año, estos "asientos" se hicieron más largos, más complejos y pormenorizados, regulando las condiciones y estipulaciones para armar una flota, hasta los más mínimos detalles. El régimen de "asientos" se generalizó a partir de 1486 y 1487. Sin embargo, desde el año 1500, sobre todo, la reglamentación muestra el avance que se ha logrado en la contratación de la Armada Real, con un alto grado de perfección técnica, que serviría de modelo para los futuros "asientos" del siglo XVI, fruto probablemente de la intervención del secretario real Fernando de Zafra.

6. De esta manera, la trayectoria seguida por la Armada Real, tal como se ha analizado en el presente trabajo, constituye la historia de la consolidación de una fuerza militar permanente de la Corona castellana, primero a lo largo del conflicto de la Guerra de Granada y luego de una manera continuada, sin interrupción alguna, a lo largo de los años finales del siglo XV, como lo testimonian los reiterados “asientos” de Armada.

7. La organización de esta flota militar contó esporádicamente con una escasa y embrionaria administración durante los primeros momentos, muy ajustada en su régimen de funcionamiento, pero que andando el tiempo, comenzó a crearse una densa red de funcionarios reales para la gestión de los asuntos relacionados con ella (contadores mayores de cuentas, contadores menores y avisos, escribano mayor de la Armada, escribanos, provisosores, etc.). A finales del siglo XV, alguno de estos oficios se convirtieron en oficios de renta como el del escribano mayor de la Armada, llegando incluso a patrimonializarse.

