

# La costa del Reino de Granada en la documentación náutica italiana (siglos XIV-XVI)\*

*The Coast of the Kingdom of Granada in Italian Nautical Documentation (14<sup>th</sup>-16<sup>th</sup> Centuries)*

**Raúl GONZÁLEZ ARÉVALO**

Universidad de Málaga

## RESUMEN

Estudio de las cartas náuticas, portulanos y documentación de archivos italianos, y *Cosmographia Ptolomei*, para definir el uso del término España y la evolución de su significado, así como las denominaciones de reinos y regiones de la Península Ibérica. Análisis detallado, toponimia y características de los accidentes geográficos, puertos y fondeaderos de la costa del reino de Granada en la baja Edad Media.

**Palabras clave:** Granada, reino de; toponimia de Granada; Portulanos; *Cosmographia Ptolomei*; España, descripciones; siglos XIV y XV.

## ABSTRACT

A study of nautical charts, portolan charts, documentation from Italian archives, and *Cosmographia Ptolomei* to define the use of the term "Spain" and the evolution of its meaning, as well as the names of kingdoms and regions of the Iberian Peninsula. Detailed analysis, toponymy and characteristics of geographical features, ports and anchorages of the coast of the kingdom of Granada during the late Middle Ages.

**Key words:** Granada, kingdom of; toponymy of Granada; portolan charts, *Cosmographia Ptolomei*; Spain, descriptions; 14<sup>th</sup>-15<sup>th</sup> centuries.

---

\* El presente artículo forma parte del proyecto "Andalucía, el Reino de Granada y Florencia en el siglo XV", financiado por el programa de Becas Postdoctorales del Ministerio de Educación.

A propósito de un manuscrito florentino de finales del siglo XIV en el que se recoge un elenco descriptivo de los puertos europeos, Federigo Melis citaba hace ya cuarenta años las palabras del profesor Mollat aludiendo a la necesidad de conocer todos los puertos empleados en el comercio bajomedieval, dando su localización exacta.<sup>1</sup>

Como es bien sabido, dos son los tipos de documentos que mejor nos pueden informar sobre este particular, las cartas náuticas y los portulanos, y en particular los segundos, que permiten profundizar en el tema respecto a la mera mención –aunque esto sea un dato en sí mismo– que proporcionan los primeros. Y si bien no es éste el lugar ni está en nuestra intención deternos a analizar el origen y las características de estos instrumentos,<sup>2</sup> ni menos aún entrar en la polémica sobre su utilidad real,<sup>3</sup> no está de más recordar que, por lo que respecta al Reino de Granada, es una documentación cuyo desarrollo viene a coincidir, *grosso modo*, con el impulso de la ruta del Estrecho a partir del último cuarto del siglo XIII. De esta manera, resulta evidente que tras su nacimiento, la consolidación del emirato nazarí es paralela al conocimiento que de sus costas y puertos se iba adquiriendo en los centros mercantiles europeos, y especialmente en aquéllos que se servían de su litoral para realizar escalas de mayor o menor importancia en el paso de la frecuentada ruta del Mediterráneo al Atlántico y viceversa.

Hace ya tiempo que el estudio de las costas se ha independizado de las investigaciones sobre cartografía estrictamente hablando, de modo que los portula-

---

<sup>1</sup> Cf. F. MELIS, “Elenco descrittivo dei porti dell’Europa in un manoscritto fiorentino della fine del Trecento”, en L. FRANGIONI (ed.), *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, Florencia 1984, p. 69.

<sup>2</sup> La bibliografía sobre portulanos y cartas náuticas es muy extensa. Sin pretender en absoluto ser exhaustivos, nos remitimos a la siguiente bibliografía, contribuciones de notable interés que a su vez analizan la producción clásica sobre el tema. La más detallada y completa historia de la cartografía en Occidente se encuentra en J. B. HARLEY, D. WOODWARD (eds.), *The history of cartography. I. Cartography in pre-historic, ancient and medieval Europe and Mediterranean*, Chicago y Londres 1987. Una buena puesta al día en P. G. DALCHÉ, “Cartes marines, représentation du littoral et perception de l’espace au Moyen Age. Un état de la question”, en J.-M. MARTIN (ed.), *Castrum 7. Zones côtières littorales dans le monde méditerranéen au moyen âge: défense, peuplement, mise en valeur*, Roma-Madrid. 2001. Sobre los cambios en la cultura geográfica del siglo XV se encuentran buenas referencias en los ensayos contenidos en S. GENSINI (ed.), *Europa e Mediterraneo tra Medioevo e prima età moderna: l’osservatorio italiano*, Pisa 1992, en especial las contribuciones de S. COLLODO y M. MILANESI; cf. además A.-D. VON DEN BRINCKEN, “Mappe del cielo e della terra: l’orientamento nel basso medioevo”, en *Spazi, tempi, misure e percorsi nell’Europa del Basso-medioevo. Atti del XXXII Convegno storico internazionale. Todi, 8-11 ottobre 1995*, Spoleto 1996, pp. 81-96; G. PETTI BALBI, “Distanze e programmi di viaggio sul mare” en *Spazi, tempi...*, pp. 271-295; U. TUCCI, “La carta nautica”, en S. BIADENE (ed.), *Carte da navigar. Portolani e carte nautiche del Museo Correr 1318-1732*, pp. 9-19; es interesante por las reproducciones y las fichas detalladas el volumen de M. DE LA RONCIÈRE y M. MOLLAT DU JOURDIN (eds.), *I portolani, carte nautiche dal XIII al XVII secolo*, Milán 1992 (versión italiana del original en francés publicado en Friburgo en 1984).

<sup>3</sup> Para la citada polémica nos remitimos a P. GAUTIER DALCHÉ, “L’usage des cartes marines aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles”, en *Spazi, tempi...*, pp. 97-128 y en concreto pp. 97-98; cf. asimismo U. TUCCI, “La carta...”, p. 9.

nos y cartas náuticas se han convertido en instrumentos fundamentales no sólo para el conocimiento cartográfico del pasado, sino también para la comprensión de otras realidades, como la articulación económica de un territorio y su interacción en los circuitos comerciales marítimos en los que se insertaba. Es más, su análisis y confrontación con otras fuentes ha permitido incluso estudios comparativos entre territorios costeros pertenecientes a realidades políticas y económicas diversas y a la vez en contacto.<sup>4</sup>

La costa del Reino de Granada ha sido objeto de un estudio sistemático y sus rasgos generales son bien conocidos, en gran medida gracias a los trabajos del profesor Malpica.<sup>5</sup> En todo caso, es un tema que está lejos de agotarse, pues se conoce mejor el litoral oriental que el occidental —aunque no, paradójicamente, desde el punto de vista histórico—. Por otra parte, no es menos cierto que se ha tendido a privilegiar las referencias de los geógrafos musulmanes frente a las fuentes cartográficas cristianas, con la excepción de los trabajos de Carlos Gozalbes.<sup>6</sup> En consecuen-

---

<sup>4</sup> Un buen ejemplo en este sentido es la obra de S. ORVIETANI BUSCH, *Medieval mediterranean ports: the Catalan and Tuscan coasts, 1100 to 1235*, Leiden 2001.

<sup>5</sup> Entre los autores que se han ocupado del tema destaca Antonio Malpica, que ha buscado una comprensión mayor de la articulación del territorio confrontando las fuentes escritas, tanto musulmanas como cristianas, con las aportaciones provenientes de la arqueología. Cf. A. MALPICA CUELLO, “La villa de Motril y la repoblación de la costa granadina a raíz de la conquista castellana”, *Cuadernos de Estudios Medievales* X-XI, 1982-1983, pp. 169-206; “Almuñécar y su tierra en vísperas de la llegada de los cristianos” en *Almuñécar. Arqueología e Historia*, I, Almuñécar 1983, pp. 419-439; “Primeros elementos de análisis de la estructura de la población de Almuñécar y su alfoz a fines de la Edad Media”, en *Almuñécar. Arqueología e Historia*, I, Almuñécar 1985, pp. 375-399; “El territorio de la costa oriental de Granada en época nazarí a la luz de un testimonio castellano de mediados del siglo XVI”, *Chronica Nova* 19, 1991, pp. 433-462; *Medio físico y poblamiento en el delta del Guadalfeo. Salobreña y su territorio en época medieval*, Granada 1996; “Il traffico commerciale nel mondo mediterraneo occidentale alla fine del Medioevo: il Regno di Granada”, en P. ALBERINI (ed.), *Aspetti ed attualità del potere marittimo in Mediterraneo nei secoli XII-XVI. Acta del Convegno di Storia Militare tenuto a Napoli, in Castel dell’Ovo, dal 27 al 29 ottobre 1997*, Roma 1999, pp. 351-381; A. MALPICA CUELLO y A. GÓMEZ BECERRA, “La formación de un territorio fronterizo medieval: la costa granadina de la época musulmana a la conquista castellana”, en *III Coloquio de Arqueología Espacial. Fronteras*, Teruel 1989, pp. 241-255; *idem*, *Una cala que llaman La Rijana. Arqueología y paisaje*, Granada 1991; “El poblamiento medieval de la costa oriental granadina”, en *Actas del III Congreso de Arqueología Medieval Española. Tomo II Comunicaciones*, Oviedo 1992, pp. 313-319; A. MALPICA CUELLO y A. FÁBREGAS GARCÍA, “La vida marítima y el poblamiento medieval de la costa del Mediterráneo andaluz”, en A. MALPICA CUELLO (ed.), *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, Granada 2001, pp. 97-148. Entre las últimas aportaciones cabe destacar asimismo el trabajo de A. FÁBREGAS GARCÍA, “Redes de comercio y articulación portuaria del Reino de Granada: puertos y escalas en el tráfico marítimo bajomedieval”, *Chronica Nova* 30, 2003-2004, pp. 69-102.

<sup>6</sup> De su amplia producción, para el tema que nos ocupa, cf. C. GOZALBES CRAVIOTO, “La frontera oriental nazarí en los portulanos medievales”, en P. SEGURA ARTERO (coord.), *Actas del Congreso La frontera oriental nazarí como sujeto histórico (S. XIII-XVI). Lorca-Vera, 22 a 24 de noviembre de 1994*, Almería 1997, pp. 451-466; “La frontera terrestre nazarí en la cartografía medieval”, en F. TORO CEBALLOS y J. RODRÍGUEZ MOLINA (coords.), *II Estudios de Frontera. Actividad y vida en la Frontera. En*

cia, en esta ocasión concreta se pretende profundizar en el conocimiento de la costa granadina, y más concretamente de su articulación portuaria, a través de los fondos –portulanos y cartas náuticas– conservados entre los manuscritos de la Biblioteca Nazionale Centrale de Florencia.<sup>7</sup>

## 1. EL REINO DE GRANADA COMO REALIDAD GEOPOLÍTICA EN LA PERCEPCIÓN DE LA PENÍNSULA IBÉRICA

Antes de proceder al análisis de los datos que sobre la costa del Reino de Granada proporciona la documentación examinada, no está de más detenerse en el conocimiento del emirato que, como realidad geopolítica en el conjunto de la Península Ibérica, transmiten las fuentes. La dificultad principal reside en el hecho de que el *limes* terrestre habitualmente no se representaba en las cartas náuticas. En este sentido, Carlos Gozalbes ha puesto de manifiesto que, entre más de un centenar de cartas marinas anteriores a 1500, sólo siete señalan de forma expresa la existencia de una frontera terrestre, y casi todas ellas son de la segunda mitad del siglo XV.<sup>8</sup> Ninguno de nuestros portulanos y cartas náuticas se encuentran entre los empleados

---

*memoria de don Claudio Sánchez-Albornoz. Congreso celebrado en Alcalá la Real, del 19 al 22 de noviembre de 1997*, Jaén 1998, pp. 357-370; “La frontera marítima del occidente malagueño en los documentos geográficos medievales cristianos”, en F. TORO CEBALLOS y J. RODRÍGUEZ MOLINA (coords.), *IV Estudios de Frontera. Historia, tradiciones y leyendas en la frontera. Homenaje a Don Enrique Toral y Peñaranda. Congreso celebrado en Alcalá la Real en noviembre de 2001*, Jaén 2002, pp. 247-265; “La costa granadina en la cartografía medieval”, *Qalat* 1, 2004, pp. 115-129.

<sup>7</sup> Se trata de los siguientes documentos: *Portolano del Mediterraneo e delle coste del Atlantico dallo stretto di Gibilterra fino alla Fiandra. Anonimo S. XV (prima edizione del codice XIII. 72)*, Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze (en adelante B.N.C.F.), Fondo Magliabecchiano, Classe XIII.88. Codice Stroziano 256, fols. 13vº-15; *Portolano del Mediterraneo e delle coste del Atlantico dallo stretto di Gibilterra fino alla Fiandra. Anonimo S. XV (seconda edizione del codice XIII. 88)*, B.N.C.F., Magl. Cl. XIII.72. Cod. Stroziano 558. Es anterior a 1427 y contiene dos textos parecidos pero no idénticos, a los que haremos mención por separado como textos A (fols. 6 y vº), más extenso, y B (fols. 43vº-44), más parco en su descripción de la costa granadina; *Portolano di parte del Mediterraneo. Anonimo, 1480*, B.N.C.F., Magl. Cl. XIII. 71. Cod. Stroziano 550 (fols. 15 y vº); *Ptolomei Cosmographia*, B.N.C.F., Magl. Cl. XIII. 16, fac-símil *Ptolomei Cosmographia*, Florencia 2004; *Planisfero del mondo conosciuto*, B.N.C.F., Magl. Portolano Nº 16; *Oliva. Atlante di 5 carte nautiche, del 1564*, autor Olives Mallorquinus, B.N.C.F., Magl. Cl. XIII. 4; *Anonimo Portolano di parte delle coste*, B.N.C.F., Port. Nº 22 ¿Siglo XVI?; *Portolano*, B.N.C.F., Fondo Palatino 468, fols. 1vº-2, en adelante *Portolano palatino*; *Carta nautica del Mediterraneo 1563*, autor Diego Honem, B.N.C.F., Port. Nº 26. Se ha consultado también el *Compasso a mostrare a navigare dall'uno stretto all'altro* del siglo XV, editado en G. F. PAGNINI DEL VENTURA, *Della decima e delle altre gravezze imposte dal Comune di Firenze; Della moneta e della mercatura de' fiorentini fino al secolo XVI. Tomo quarto contenente la pratica della mercatura scritta da Giovanni di Antonio da Uzzano nel 1442*, Lisboa y Luca, 1786, vol. II, Tomo IV, pp. 200-201.

<sup>8</sup> Cf. C. GOZALBES CRAVIOTO, “La frontera terrestre...”, pp. 360 y 365.

por el citado autor, pero la situación no varía: la documentación consultada en ningún caso cita de manera individual el emirato nazarí al describir las costas peninsulares, salvo la *Ptolomei Cosmographia*, en rigor un mapamundi. De hecho, para poder proceder a la individuación del Reino de Granada es necesario realizar algunas consideraciones previas relacionadas con el uso del topónimo ‘España’ en sus múltiples variantes, en estas fuentes tanto como en otras relacionadas con la navegación y el comercio mediterráneos.

Como ya puso de manifiesto Alberto Boscolo, las fuentes italianas del siglo XII al emplear el término *Spagna* o *Yspania* aludían fundamentalmente al área islámica;<sup>9</sup> posteriormente sin embargo, ya en el siglo XIV, al examinar una fuente florentina como el *Manuale di mercatura* (1310-1340) de Francesco Balducci Pegolotti afirma –y no podemos sino coincidir– que “si evidenza il concetto due-trecentesco di una Spagna che comprende non soltanto il Sud della penisola iberica con parte del Portogallo, Siviglia e Cadice, ma anche il Nord-Africa, più precisamente il Marocco, senza distinzione tra area cristiana ed area islamica”.<sup>10</sup> Efectivamente, éstas son las dos acepciones más generalizadas entre la documentación, incluso después de que las Navas de Tolosa (1212) y la posterior conquista del valle del Guadalquivir redujeran el espacio islámico al Reino de Granada, invirtiendo decididamente la proporción territorial respecto al pasado. A partir de entonces la voz *Yspania*, de manera gradual, comenzará a identificarse en la documentación notarial genovesa con la gran *Spagna* cristiana.<sup>11</sup>

Sin embargo éste no es un proceso unitario: de hecho las fuentes catalanas del siglo XIV insisten en *Yspania* en tanto que el ámbito musulmán, esto es, el emirato nazarí, como ocurre en la Ejecutoria del Reino de Mallorca o en el proceso contra Jaume Manfré, quien declara ser “*franch en Espanya*”.<sup>12</sup>

Por el contrario, la cronística italiana del siglo XIV tiende a identificar *Spagna* con la Península Ibérica, en la que se integra el reino nazarí. Efectivamente, Giovanni Villani en su *Nuova Cronica*, en el capítulo “Della terza parte del mondo detta Europa, e de’ suoi confini” la describe en los siguientes términos:<sup>13</sup>

<sup>9</sup> Cf. A. BOSCOLO, “Presenze ed influenze italiane nel Sud della Spagna (Secc. XII-XV)”, *Presencia italiana en Andalucía. Actas del I Coloquio Hispano-Italiano*, Sevilla 1985, p. 23. El autor analiza la evolución del término ‘Spagna’ en la documentación italiana en sus diversas variantes de los últimos siglos medievales. Cf. asimismo J. A. MARAVALL, *El concepto de España en la Edad Media*, Madrid 1954.

<sup>10</sup> *Ibidem*, pp. 38-39.

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 26.

<sup>12</sup> Cf. A. SANTAMARÍA, *Ejecutoria del Reino de Mallorca 1230-1343*, Palma de Mallorca 1990; M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, “Mallorquines y genoveses en Almería durante el primer tercio del siglo XIV. El proceso contra Jaume Manfré (1334)”, *Miscel.lanea de Textos Medievales*, IV (1988), pp. 103-162, en concreto p. 120.

<sup>13</sup> Cf. G. VILLANI, *Nuova Cronica*, edición crítica a cura di Giuseppe Porta. Volume I (Libri I-

[...] consiguiendo la Proenza, apresso la Catalogna, e Araona, e l'isola di Maiolica, e Granata, e parte di Spagna infino allo stretto di Sibilia ove s'afrenta con Africa in piccolo spazio di mare; e poi volge a mano diritta in su la riva di fuori del grande mare Uziano, circundando la Spagna, Castello, Portogallo e Galizia verso tramontana, e Navarra.

En el mismo sentido se expresa el Anónimo romano en su *Cronica*, pues al hablar del rey de Granada especifica “*ché sio reame ène drento della Spagna*” para distinguirlo de los demás “*regi de Saracinia*” que se le unieron en la batalla del río Salado en 1340, es decir, los soberanos musulmanes norteafricanos distinguidos como “*lo re dello Garbo, lo re de Marocco, lo re de Bellamarina, in aitro nome de Trebesten*”.<sup>14</sup>

Ya en el siglo XV la documentación de carácter mercantil sí procede a una división en base a presupuestos religiosos, reservando *Spagna* para la parte cristiana de la Península Ibérica, y no pocas veces de manera genérica para la Corona de Castilla – la Corona de Aragón viene citada como *Catalogna* o como *Raona* en sus múltiples variantes–, mientras que Granada es conocida por su nombre. Efectivamente, en el *Libro di Mercatanzie e usanze di paesi* se habla de ‘Sybilia di Spagna’ y de ‘Calix di Spagna’, en contraposición a ‘Malica di Granata’;<sup>15</sup> por su parte, Luca di Maso degli Albizzi, capitán de las galeras florentinas en el convoy para Flandes e Inglaterra en 1429-30, se expresa en los mismos términos al escribir una carta a los cónsules del mar de la república de San Juan desde ‘Malica in Granata’, o al narrar los incidentes acaecidos en ‘Cadisi in Spagna’.<sup>16</sup>

Por otra parte, y centrándonos ya en la representación gráfica de la Península Ibérica, y más concretamente de Granada, Carlos Gozalbes ha estimado

---

VIII), Parma 1990. Libro I, Capitulo V. Evidentemente se trata en esta ocasión de una cita de carácter exclusivamente geográfico. Una cuestión distinta que no abordaremos en esta ocasión es por qué al hablar de hechos políticos acaecidos en la Península Ibérica Villani denomina sistemáticamente al rey de Castilla como “re di Spagna”, perfectamente diferenciado de los soberanos de Aragón, Navarra y Portugal.

<sup>14</sup> Cf. ANONIMO ROMANO, *Cronica*, edizione a cura di Giuseppe Porta, Milán 1981, Cap. XI, p. 50.

<sup>15</sup> *Libro di Mercatanzie e usanze di paesi impresso in Firenze appetitione di Ser Piero da Pescia (s. XV)*, B.N.C.F., Fondo Palatino E.6.4.95; se trata de una reimpresión con pequeñas variantes del manual copiado por Lorenzo Chiarini a mediados del siglo XV, publicado por F. BORLANDI (ed.), *El libro di mercatantie et usanze de' paesi*, Turín 1936. Sobre el reino granadino en los manuales de mercaderías italianos de los siglos XIII al XV cf. R. GONZÁLEZ ARÉVALO, “El Reino nazarí de Granada entre los libros de mercaderías y los tratados de aritmética italianos bajomedievales”, *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su reino* 19, 2007, 141-168.

<sup>16</sup> M. E. MALLETT, *The Florentine galleys in the Fifteenth Century*, Oxford 1967. Contiene el diario del capitán de las galeras.

que la delimitación del territorio nazarí debe ser previa a 1367, fecha del primer documento que señala una frontera “fósil” copiando los datos de una carta náutica anterior, con una información de entre 1240 y 1243, pues se señala el río Segura como límite.<sup>17</sup>

Por último, cabe señalar que la *Ptolomei Cosmographia* confeccionada en Florencia el último decenio del siglo XV gracias a la colaboración entre el cartógrafo alemán Enrico Martello (Heinrich Hammer), los miniaturistas Gherardo y Monte di Giovanni, y el copista Niccolò Magona, en su “Secunda Europe tabula [Ispania Betica, Lusitania, Tarraconensis]” coincide con otras *tabulae modernae* de la Península, incluidas en otros códigos de la *Geographia* diseñados en Florencia por Piero del Massaio y Niccolò Germano a partir de 1456.<sup>18</sup> En esta ocasión, mezclando la tradición de la Antigüedad clásica a la que se remonta con la situación geopolítica del momento se distinguen los siguientes territorios: *Gallitia*, *Regnum Portugalie sive Lusitanie*, *Regnum Castelle*, *Portugal* (sic, por segunda vez), *Hispania Betica*, *Regnum Granate*, *Hispania Propria*, *Regnum Navarie*, *Gasconia Provintia* (País Vasco), *Catalonia*, *Tarraconenses* y, de nuevo, *Catelonía*. Es la única ocasión que hemos encontrado en la que, junto con los puertos y accidentes geográficos costeros habituales del Reino de Granada,<sup>19</sup> figuran asimismo localidades del interior del emirato: Belis (uno de los dos Vélez), Portena (Purchena), Setoues y Ros (sic, en las Alpujarras), Figuera (sic, encima de la Tarfocales más oriental), Guadiste (Guadix, sic, por debajo de Granada), Granata, Osea (sic, ¿Órgiva?), Alama, Assiona (Archidona), Anchiera (Antequera), Zara (sic), Serme (sic, ¿Setenil?) y Ronda.

En consecuencia podemos concluir que, como norma general, la individuación del Reino de Granada en la percepción del conjunto de la Península Ibérica es un proceso largo y no unitario. En un primer momento se identifica en el siglo XIV una *Spagna* que comprendería los territorios del sur peninsular, abarcando *grosso modo* los dominios almohades, con independencia de las conquistas cristianas, comprendiendo en consecuencia Castilla, Granada y la Berbería de Poniente; pero también el conjunto de la Península, salvo en el caso de la documentación catalana, tendente a reservar el término *Yspania* al emirato nazarí cuando no lo identifica por su propia voz. Posteriormente, ya en el siglo XV, se evoluciona hacia una tipificación de *Spagna* como referencia exclusiva a los territorios peninsulares en manos cristia-

<sup>17</sup> Cf. C. GOZALBES CRAVIOTO, “La frontera terrestre...”, p. 369.

<sup>18</sup> *Ptolomei Cosmographia*, B.N.C.F., Magl. Cl. XIII. 16, cc. 92v-93r. Recientemente la editorial Vallecchi ha publicado una edición facsímil: *Ptolomei Cosmographia*, Florencia 2004. Resulta especialmente ilustrativo en la introducción el artículo de S. GENTILE, “Umanesimo e cartografia”, pp. 11-22.

<sup>19</sup> De este a oeste: Bera, Cabo Nicia, Caput Gatti, Almería, Tarfocales (por partida doble), Salongnia (Salobreña), Moneca (Almuñécar), Gelis (Vélez Málaga), Malica, Mambela (Marbella), Sopona (Estepona), Zizara (Algeciras) y Tariffa. Evidentemente, la información está desfasada desde el momento que se incluyen estas dos últimas localidades, en manos castellanas desde mediados del siglo XIV.

nas. Es un proceso en el que las cartas náuticas y los portulanos aportan pocos datos, provenientes en su mayoría de crónicas y otro tipo de documentación comercial.

## 2. LA COSTA DEL REINO DE GRANADA: ACCIDENTES GEOGRÁFICOS, PUERTOS Y FONDEADEROS

Resulta complicado valorar la adecuación de los datos recogidos a la realidad fronteriza castellano-granadina, así como a la articulación portuaria nazarí, que sufrió una evolución como todos sabemos a lo largo de los dos siglos y medio de existencia del emirato. De una parte, los portulanos, generalmente descritos de manera escueta como anónimos del siglo XV, no hacen distinciones políticas en sus descripciones de las costas, como tampoco las cartas náuticas en sus representaciones. Pero tampoco la expresión ocasional de una fecha exacta garantiza la fidelidad a la realidad geopolítica y estructural del momento. No nos hemos detenido a analizar los datos referentes al resto de la costa mediterránea, pero en este sentido cabe mencionar una vez más a Federigo Melis, que en el portulano ya citado advierte cómo la fecha que presenta, 1482, induce a error: a partir de la inclusión del puerto de Motrone, perteneciente a la República de Luca, Melis es capaz de retrotraer la datación de la información prestada en un siglo aproximadamente, pues dicho puerto mantuvo una actividad importante hasta mediados del siglo XIV, cuando los venecianos aún frecuentaban la parte septentrional del Mar Tirreno. En consecuencia, siendo veneciano el autor del texto, no debería serle desconocido el hecho de que a finales de la decimocuarta centuria ya había perdido la importancia previa, por lo que la fecha de 1482 resulta inverosímil.<sup>20</sup>

Resulta ocioso recordar a estas alturas que los cambios en la red portuaria y la realidad geopolítica se trasladaban a este tipo de documentación con lentitud y la información se transmitía de una carta a otra, de un portulano a otro, copiándose, sin tener necesariamente en cuenta las variaciones ocurridas.<sup>21</sup> En nuestro caso lo confirma una vez más la *Ptolomei Cosmographia*, elaborada como hemos señalado en la última década del siglo XV, pero cuya representación del emirato nazarí incluye localidades que había perdido hacía cerca de un siglo (Antequera en 1410) y mucho más aún (Tarifa y Algeciras, en manos cristianas desde 1292 y 1344 respectivamente). Por esta misma razón las cartas náuticas de Diego Honem (1563) y de Olives

---

<sup>20</sup> Cf. F. MELIS, “Elenco desrittivo...”, pp. 72-73. En las páginas siguientes continúa analizando otros datos, como la presencia de Brujas, en plena decadencia a finales del siglo XV frente a Amberes, lo que le permite avanzar la hipótesis de que el texto fue redactado a finales del siglo XIV o principios del XV.

<sup>21</sup> Para la vigencia de los viejos modelos y la repetición de información de un portulano a otro cf. A.-D. VON DEN BRINCKEN, “Mappe del cielo...”, p. 82; U. TUCCI, “La carta...”, p. 9.



Mallorquinus (1564), aun conteniendo información indudablemente de época castellana (la grafía de Águilas o la mención a La Garrofa) y correspondiendo cronológicamente al reinado de Felipe II, es probable que reflejen situaciones del final del reinado de los Reyes Católicos o principios del de Carlos I. En consecuencia, y dado que los datos recogidos parecen reflejar la situación desde la segunda mitad del siglo XIV en adelante, analizaremos los datos proporcionados de Este a Oeste, comenzando por Águilas y terminando por Arroyo Vaquero.

**Águilas:**<sup>22</sup> el conocimiento de Águilas es un tanto contradictorio, pues todos los portulanos coinciden en que son islas, si bien difieren en cuanto a su número; como es de esperar, los dos *Portolano del Mediterraneo* coinciden en la información –ambos señalan dos islas; así la segunda edición (texto A): “*l’aquila sono due isule, alla minore è lo surgitoio*” – si bien sólo la primera edición especifica que es un buen fondeadero para naves de pequeño calado: “*L’aquile sono due isole e-lla minore è surgitoio per navili piccholi*”; por su parte, el *Portolano di parte de Mediterraneo* cifra en siete el número de islas (“*Da l’aquila alemeli son 7 ixole e a quella che mezo è bon sorzador da lomazar dettera zoè tera ferma*”); coincide con el *Portolano palatino* en que el fondeadero mejor se encuentra en la de en medio, siempre por levante (“*la ditta Achuila sonno isole III de la chuale a l’isola meçana à buono ponitore per levantte*”), salvo que en esta ocasión, como en el texto B de la segunda edición del *Portolano del Mediterraneo*, se señala que son tres las islas (“*la detta Aguilla sono 3 ysole e la miezana à porto*”).

**Mojácar:** resulta complicado identificar con seguridad la localidad almeriense y sólo Carlos Gozalbes avanza la hipótesis de que coincida con el topónimo *Margo* en sus diversas variantes, pues Cesáreo Fernández se pregunta si será la Sierra Almagrera.<sup>23</sup> En nuestro caso sólo figura en dos cartas de navegación –el *Anonimo portolano di parte delle coste* y la *Carta nautica* de Olives Mallorquinus– entre Águilas y Vera, estando completamente ausente de los portulanos consultados. Es improbable que *Margo* o *Amargo* se puedan identificar con Agua Amarga (del árabe al-hawan), pues en tal caso estaría localizada entre Carboneras o la Mesa de Roldán y el Porto Genovese.

---

<sup>22</sup> L’Aquile, L’Aquila, Achuilas, L’Achuila, Aguilles, Aquile, Aculls; sólo en las dos cartas de 1563 y 1564 figura ya con el nombre castellano, Águilas. Debido a las continuas referencias a los distintos portulanos, y para no cargar en exceso el texto, evitaremos en general las notas citando los manuscritos originales, cuya localización exacta ya ha sido proporcionada.

<sup>23</sup> Margo, Amargo; cf. C. GOZALBES CRAVIOTO, “La frontera oriental...”, p. 456. Cf. C. FERNÁNDEZ DURO, “Descubrimiento de una carta de marear, española, del año 1339. Su autor Angelino Dulceri ó Dulcert”, *Boletín de la Real Academia de la Historia [Publicaciones periódicas]*, Tomo 12, Año 1888, pp. 287-314.

**Vera:** Vera, Bera o Bira, su presencia en todas las cartas náuticas está señalada en rojo, dándole en este sentido la misma importancia que a Almería, Salobreña y Málaga; por otra parte, bien podría tratarse simplemente de una distinción de las ciudades costeras, (“*Bera è zità*”, informa el *Portolano di parte del Mediterraneo*), pues como es sabido, a diferencia de las demás localidades, Vera no está situada exactamente en la costa y como puerto comercial nunca alcanzó la relevancia de las demás localidades mencionadas.

**Cabo Naco:** No hemos localizado el cavo Naco, también llamado Cabo Nicia y Chao de Nuze. Por otra parte es posible que Olives Mallorquinus, al elaborar su carta, se confundiera de nombre porque sitúa una Carota a la altura –aproximada, se entiende– de este cabo, que no debe de confundirse con La Garrofa, que también cita como Carota. *El Portolano di parte del Mediterraneo* sitúa el chao de Nuze a 190 millas del de Gata, con lo que o bien hay una confusión en el nombre, o bien en la distancia (el cabo de Palos está a 140 millas según el mismo portulano).

**Carboneras:**<sup>24</sup> como ocurre con el caso de Águilas, la segunda versión del *Portolano del Mediterraneo* (texto A: “*L’isola di Carbonara è buono surgitoio per vento a llevante e puoi stare a perodeche all’isula e fa onore a la punta 2 prodesi*”) es más parca en información que la primera:

Carbonarola è buono surgitoio per navili piccholi e puoi stare anchora e prodeche all’isula e puoi entrare da tucte bande. La chonoscença di Carbonarola si è una montagna dallibeccio che si chiama la tavola d’Orlando;<sup>25</sup> non vicalare colla traversia.

En la descripción de Carboneras cuatro de los seis portulanos coinciden en definirla como una isla, siendo igualmente interesante el testimonio del *Portolano* palatino (“*isola Charbonaiola à miglia V per grecho e da la ditta isola este buono ponitore per venti diverso levante e diverso lebecie e fate onore a la pontta de la ditta isola aprodisi II*”). En realidad, los textos se refieren a la isla de San Andrés, pequeña isla rocosa –para ser más precisos, un grupo de dos islotes, “la isla grande” y “la isla chica”– situada a 400 metros de la playa de la Puntica. Todas las informaciones coinciden en que es un buen fondeadero para los vientos de levante (“*Chapirola è bon porto per tuti venti salvo de garbin*” según el *Portolano di parte del Mediterraneo*).

---

<sup>24</sup> Carbonayrola, Carbonarola, Carboneriola, Chabonarola, Isola di Carbonara, Chapirola, Isola Charbonaiola.

<sup>25</sup> Se refiere a la Mesa de Roldán.

**Mesa de Roldán:** tan sólo la carta náutica *Anónimo portolano di parte delle coste* cita este accidente geográfico, presente por el contrario en los portulanos, salvo el de *parte del Mediterraneo*. Como acabamos de ver, la primera edición del *Portolano del Mediterraneo* la cita como “*una montagna da llibeccio* –respecto a Carboneras– *che si chiama la tavola d’Orlando*”, si bien ninguno de los dos textos de la segunda versión los pone en relación directa, como tampoco el *Portolano palatino*.<sup>26</sup>

**Porto Genovese:** ausente de todas nuestras cartas de navegación, comparece citado por primera vez en *Lo compasso de navigare*, portulano anónimo de mediados del siglo XIII (1250-65), con explicaciones acerca de las maniobras de acceso y las condiciones más o menos favorables de acceso, si bien ignoramos dónde se situaba exactamente.<sup>27</sup>

Extraña que ninguno de los dos textos de la segunda edición del *Portolano del Mediterraneo* contenga particulares noticias al respecto –apenas “*buono porto da garbino*” según el texto B–, salvo la mención de “*i due frati*” (Los Frailes, punta de 493 metros) como punto de referencia respecto al cabo de Gata, a diez millas frente a las quince que da el *Compasso de navigare*. En contraste, la primera edición es más bien prolija en su descripción:

chala ghenovexe è buono riparo a tucti tenpi salvo da grechi e levanti. La chonoscenza di chala ghenovexe si è una montagna alta forcata con due punte che si chiamano due frati.

No obstante su nombre, en el que la mayoría de los topónimos figura como ‘puerto’ –sólo en una ocasión figura como *chala ghenovexe*– probablemente no pasaba de ser un fondeadero. Semejante hipótesis vendría avalada por el testimonio del *Portolano di parte del Mediterraneo*, en el que viene citado como *porto zenovexe*, pero al que no se le concede la categoría de puerto, como sí ocurre por el contrario con Carboneras; en el mismo sentido podemos citar el *Portolano palatino*, que refiere la existencia de un *portto gianesse* como “*buono ponitore a garbina*”.

26 Mesa, Messa, Mensam, Mensa d’Orlando, tavola d’Orlando.

27 Cf. G. PISTARINO, “Presenze ed influenze...”, p. 30, citando B. R. MOTZO, “Il compasso da navigare”, *Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia della Università di Cagliari* VIII, 1947, p. 6. Blanca Garí sugiere la posibilidad de la playa de los Genoveses, mientras que Adela Fábregas señalaba el Morrón de los Genoveses, junto al cabo de Gata, en el término municipal de Níjar. Cf. B. GARÍ, “La advertencia del fin. Génova y el reino de Granada a mediados del siglo XV”, en *Presencia italiana en Andalucía. Siglos XIV-XVII. Actas del III Coloquio Hispano-Italiano*, Sevilla 1989, p. 184; A. FÁBREGAS GARCÍA, “Estrategias de los mercaderes toscanos y genoveses en el Reino de Granada a través de la correspondencia Datini”, *Serta Antiqua et Mediaevalia. V Società e Istituzioni del Medioevo Ligure*, 2001, p. 272, nota 56.

En alguna ocasión, como ocurre con los dos textos de la segunda edición del *Portolano del Mediterraneo* o en el *Compasso* editado por Pagnini del Ventura, no viene citado como ‘puerto genovés’ sino, directamente, por el nombre del pico a cuyos pies yace, Los Frailes: “*lo detto Frate è buono ponitojo a Garbino*”.<sup>28</sup>

En cualquier caso, y dada su ausencia en las cartas náuticas consultadas, que citan topónimos útiles para la navegación *per costeriam*, cabe pensar que su presencia exclusiva en los portulanos confirmaría el interés comercial, y no está de más recordar que en el siglo XVI aún estaba activo, según pone de manifiesto el testimonio del célebre corsario turco Piri Reis.<sup>29</sup>

**Bahía de San Pedro:** al contrario de lo que ocurría con el Porto Genovese, esta bahía de San Pedro está ausente de los portulanos y sólo figura en las cartas náuticas, que lo citan como *S. Petro* (Diego Honem), *S. Pera* (en catalán, Olives Mallorquinus) o, simplemente, *Santo*. Es fácilmente identificable porque siempre figura entre el cabo de Gata y Carboneras.

**Cabo de Gata:**<sup>30</sup> constituye sin duda alguna el accidente geográfico más importante del reino, y como tal es el único que viene citado en todas las cartas náuticas, tanto como en todos los portulanos. En consecuencia, no es de extrañar que estos últimos den profusas explicaciones, como ocurre en la primera edición del *Portolano del Mediterraneo*:<sup>31</sup>

Cavo di Gatta è buono riparo per levante dalla banda da ponente per contro alla prima torre in fondo di VI passi esta inlevata. La chonosceça di chapo di Gatta si è una montagna piana retonda tagliata come uno diamante a la marina in sul chavo mostra bianco che pare una vela di nave.

<sup>28</sup> Cf. G. F. PAGNINI DEL VENTURA, *Compasso...*, p. 201. No se puede descartar tampoco que se refiera no al Porto Genovese sino a la cala de Los Frailes: en el siglo XVI Francisco López Tamarid, al describir la costa abrupta del cabo de Gata, señalaba las siguientes calas de poniente a levante: El Corralete, La Vela Blanca, Puerto Genoveses, Cala Figuera, Los Frailes. Cf. A. MUÑOZ BUENDÍA, “Un enclave estratégico del Mediterráneo español: el Cabo de Gata (Almería) en el siglo XVI”, en P. SEGURA ARTERO (coord.), *Actas del Congreso La frontera oriental nazarí como sujeto histórico (s. XIII-XVI)*, Almería 1997, p. 641.

<sup>29</sup> Cf. R. MANTRAN, “La description des côtes de l’Andalousie dans le Kitab i-Badriye de Piri Reis”, en *XII Congreso de la U.E.A.I.*, Málaga 1984, pp. 497-507.

<sup>30</sup> Cap de Capta; Cabo de Gata, Cavo de Ga, Caput Gatti; Cavo di Gatta; Cavo Gatta; Chapo di Gatta.

<sup>31</sup> Es llamativo que la segunda edición del citado portulano (texto A), confundiendo el cabo de Gata con el cercano Porto Genovese —que no cita—, le atribuya la montaña de dos picos conocida como Los Frailes, según hemos visto ya: “*la conoscenza del detto capo sie una montagna piana e da levante a due due (sic) monti aguti chessi chiamano e’ due frati*”. Probablemente lo confunde con la Vela Blanca (218 m.), presente en el texto citado de la primera edición del *Portolano del Mediterraneo*.

La descripción coincide, *grosso modo*, con la que proporciona el *Portolano* palatino: “*este chontra à una pietra bianca a chuale è al ditto chapo di Gatta la chuale pietra è ditta lirçuelo*”.

Su importancia como punto de referencia viene ulteriormente confirmada al facilitarse las distancias con otros puntos mucho más lejanos que las diez millas que lo separan del Porto Genovese o las dieciocho de Almería; así por ejemplo, el *Portolano di parte del Mediterraneo* proporciona igualmente las millas distantes de la isla de Alborán (100), Orán (160), o el cabo de Palos (140).<sup>32</sup>

**Beuar:** el único documento que ofrece un topónimo entre Almería y el cabo de Gata es la carta náutica de Diego Honem, precisamente este *Beuar* que no hemos conseguido identificar. No se puede descartar la posibilidad de que se trate de una confusión del autor.

**Almería:** el segundo puerto del emirato nazarí en el siglo XV no ofrece ninguna confusión,<sup>33</sup> figura en rojo en todas las cartas náuticas, destacando su papel, y viene citado en todos los portulanos. En la descripción de la primera edición del *Portolano del Mediterraneo* llama la atención la referencia al continuo trasiego de naves:<sup>34</sup>

Almeria à buono aferratoio sechondo lo chavo di ver libeccio e puoi stare anchora e prodexe. La chonosçença d’Almeria si è una montagna alta e lungha a la chaduta di ver levante. Almería è sopra aquella montagna, vedrai navi per ogni tenpo.

El *Portolano di parte del Mediterráneo* incluso indica los pasos de profundidad de su puerto: “*Almeria è zitade e da levante la zittà è uno porto invernador e sora la zittà è fondi plano de pasa 5 in 6*”. El carácter de puerto de invierno es asimismo señalado por el *Portolano* palatino: “*Almaria cioè a lo chapo diverso lebecie à uno portto vernatore*”.

---

<sup>32</sup> Sólo en esta ocasión se ofrece la misma distancia al Porto Genovese que en el *Compasso de navegare*, es decir, quince millas.

<sup>33</sup> Sólo en dos ocasiones encontramos una grafía distinta para su nombre, *Almaria* en el *Portolano* palatino y abreviado como *Alma* en el *Planisferio del mondo conosciuto*.

<sup>34</sup> No coincide sustancialmente con la segunda edición del portulano (texto A), en la que se señala que “*Almeria è porto buono al capo di ver libeccio o ancora e perodche. La cognosçença d’Almería siè una montagna alta sopra la ciptà lungha e carcha di neve*”. No deja de ser llamativa la mención de la presencia de nieve visible desde la ciudad. Más sorprendente resulta, sin embargo, la total ausencia de mención o descripción de su puerto en el texto B habida cuenta su categoría.

**La Garrofa:** sólo viene citada en las dos cartas náuticas del tercer tercio del siglo XVI, la de Diego Honem (1563) como *Caroba*, y la de Diego Mallorquinus (1564) como *Carota*. Su mención sólo puede explicarse con la presencia de la torre defensiva empleada por los castellanos.

**Llanos de Almería:**<sup>35</sup> al oeste de la ciudad, cerca de la desembocadura del río Adra y de la zona de Dalías surgen estos llanos, visibles desde el mar por cuanto que figura citado en tres de las cuatro cartas náuticas, así como en cuatro de los seis portulanos. La segunda edición del *Portolano del Mediterráneo* (texto A) indica que podía servir como fondeadero puesto que “*puoi surgier da ponente*”; más aún, la primera edición especificaba que “*la lena à buono aferratoio da ponente e da-llevante secondo lo vento e va a toccho di-schandaglio fino in otto passi*”. Es más, la descripción inusualmente detallada del fondeadero hacen sospechar su empleo en actividades comerciales –como ocurría con el Porto Genovese–, aunque fuera como simple punto de carga.

**Llanos de Adra:** no debería resultar complicado distinguir de manera clara los llanos de Adra de llanos de Almería por cuanto ambos aparecen claramente diferenciados al coincidir a la vez en las cartas náuticas que las citan, así como en el *Portolano* palatino, que da además una distancia entre las dos de nada menos que treinta millas, distancia a todas luces exagerada si la comparamos con otras medidas proporcionadas por el mismo documento.<sup>36</sup>

**Guardias Viejas:** pese a los intentos de identificación con el río Adra, las grafías italianas recogidas en nuestros documentos (*Guardiabechia*, *Ghuardiana*, *Guardiana*; *Guardiaueia* en la carta de Dulcert, *Guauardiqueya* en el Atlas Catalán) resultarían más cercanas, en nuestra opinión, a Guardias Viejas.<sup>37</sup>

**Adra:** también figura como *Tadra* en tres de nuestras cinco cartas náuticas. No está presente en ningún portulano, por lo que su única utilidad debía ser la de punto de referencia para la navegación costera.

---

<sup>35</sup> Lena d’Elmeria, Lena d’Almeria, Lena d’Almaria, Lena del Maria.

<sup>36</sup> Lena d’Alcandra, lena d’Alcanbra, lena del Mubra, lena Alfauria. La confusión cometida por Juan Vernet, que identifica los dos llanos como uno solo, puede explicarse por la existencia de una alquería de nombre Alhadra, citada en el Repartimiento de Almería, como bien aclara Carlos Gozalbes. Cf. C. GOZALBES, “La frontera oriental...”, p. 454.

<sup>37</sup> El río Adra se forma con la unión de los ríos Grande y Chico. Carlos Gozalbes, a partir de la denominación ‘Guanardiqryya’ en la Carta Catalana de 1375 lo identifica con el río Grande; si bien la raíz árabe ‘guadi’ indica indiscutiblemente la referencia al río, nos parece improbable que la desinencia final corresponda al árabe ‘kabir’, grande; *Ibidem*, p. 453.

**La Rábita de Albuñol:** *Bognor* es la única cita de este topónimo con la que contamos, en el Portulano N. 22, recogido igualmente por el Atlas Catalán de 1375 y por la carta de Angelino Dulcert de 1339. Gozalbes ha sugerido su posible identificación con la torre de Melicena, pero encontramos más probable que se trate de la Rábita de Albuñol, adonde inmediatamente después de la conquista castellana llegaban barcas cargadas de sal de Dalías para ser vendida en las montañas vecinas; además, es un punto de atraque desde el que salían embarcaciones cargadas con productos demandados por el comercio internacional. Efectivamente, hay noticias de de una nave cargada con *zibibbo* (uva pasa) de Albuñol lista para zarpar hacia Flandes en 1498.<sup>38</sup>

**Choraggio:** nada sabemos de este lugar, citado en el *Portolano del Mediterraneo* (en la segunda edición, texto A, como *Corragia*) y que no recogen nuestras cartas náuticas. Si bien Krechtmer lo identificaba con el castillo de Carchuna, su localización al este del cabo Sacratif ha llevado a Gozalbes a proponer como hipótesis para su identificación el yacimiento medieval de El Maraute, identificado con Balerna.<sup>39</sup> Por su parte, el *Compasso* editado por Pagnini del Ventura contiene una descripción cuanto menos interesante, si bien confusa:<sup>40</sup>

lo detto Archurogio à ponitojo per vento a Levante, e quivi v'è aqua, e in capo alla faccia di Greco è una villa che si chiama Comino.

Así pues, Choraggio sería un fondeadero propicio para el viento de levante, en el que abastecerse de agua —es la única referencia en este sentido— bajo la propia Castell de Ferro. Sin embargo, es probable que se trate de una confusión, no sólo porque la descripción del fondeadero coincide con la proporcionada para Castell de Ferro, sino sobre todo porque los otros dos textos diferencian los dos topónimos claramente y, además, este *Compasso* no hace mención alguna del cabo Sacratif que separaría ambos lugares.

**Cautor:** ya en época cristiana Cautor fue una pesquería de atún y caballa, práctica usual junto con el tráfico marítimo de pequeña y media escala.<sup>41</sup> Sin embar-

<sup>38</sup> *Ibidem*. Cf. asimismo C. GOZALBES CRAVIOTO, “La costa granadina...”, pp. 126-7. Para la actividad comercial de la Rábita de Albuñol cf. A. MALPICA CUELLO, “Il traffico commerciale...”, p. 360. El mismo autor recoge la descripción de Melicena por Al-Idrisi en el siglo XII, cuando cita la alquería de Balisana.

<sup>39</sup> Cf. C. GOZALBES CRAVIOTO, “La costa granadina...”, p. 122.

<sup>40</sup> Cf. G. F. PAGNINI DEL VENTURA, *Compasso...*, p. 200-201.

<sup>41</sup> Captor, Contor, Capitor, Capttor, Chapo d'oro. Cf. A. MALPICA CUELLO, “Il traffico commerciale...”, p. 360.

go ni el *Portolano di parte del Mediterraneo* ni el *Portolano* palatino, los dos que lo citan, hacen la más mínima mención a actividad económica alguna y lo recogen como simple referencia, al igual que las cartas náuticas, a una distancia entre diez y quince millas al este de Castell de Ferro.

**Castell de Ferro:** el *Marsa-l-Firruh* citado por Al-Idrisi sólo comparece con su nombre en una ocasión, en la primera edición del *Portolano del Mediterraneo* –extrañamente está ausente del texto A de la segunda– que lo llama *Chastel del forno*. En nuestros portulanos figura como *Comin* o *Comi*, y si bien Gozalbes los identifica por exclusión,<sup>42</sup> hay más datos que apuntan en esta dirección: de una parte, *Conuin* y *Chomino* –grafías en el *Portolano di parte del Mediterraneo* y en el *Portolano* palatino– figuran equidistantes a medio camino entre el cabo Sacratif y Cautor; además la primera edición del *Portolano del Mediterraneo* y el *Portolano di parte del Mediterraneo* lo sitúan ambos a treinta millas de la Lena de Almería.

Si bien el célebre geógrafo árabe le daba la categoría de puerto en el siglo XII, ahora, en época nazarí, no parece pasar de ser un buen fondeadero. En este sentido, el *Portolano di parte del Mediterraneo* afirma claramente que “*conuvi à bon sorzador netto de pasa 10 in 12*”; es más, el *Portolano del Mediterraneo* en su primera edición, además de pronunciarse en el mismo sentido ofrece incluso indicaciones sobre cómo entrar en él: “*lo chastello del forno e quivi è buono riparo per meço di elibeccio in fondo d’octo passi; lassati lo chavo da banda dricta, acostati alla sinistra*”.

**Cabo Sacratif:** como el cabo de Gata, el cabo Sacratif figura en todas las cartas náuticas y sólo está ausente en los dos *Portolano del Mediterraneo*. Sus variantes en la grafía (*Tarfocases*, *C. Capxe*, *Tarfocas*, *Tarfocaces*, *Tarfocales*, *chavo de Trafil* o *Trafil casis*) se remiten evidentemente al nombre en árabe, a saber, Tarf Al-Qsis, siendo más azarosa la etimología del *chapo de Arochero*.<sup>43</sup>

**Salobreña:**<sup>44</sup> alquería de cierta importancia en época nazarí, tenía dos fondeaderos que acogían un grado de navegación nada desdeñable. La fuerte presencia

---

42 Figura uno u otro topónimo en sus portulanos, pero nunca los dos a la vez. Cf. C. GOZABES CRAVIOTO, “La costa granadina...”, pp. 124-125.

43 Aunque por la citación sólo podamos acercarlo al cabo Sacratif, tampoco podemos identificarlo plenamente a partir de las distancias ofrecidas, puesto que el *Portolano* palatino calcula diez millas entre el *chapo de Arochero* y Salobreña, mientras que el *Portolano di parte del Mediterraneo* apunta a veinte millas entre Sacratif y la misma localidad.

44 Seravigna, Serania, Seraviya, Salobrenia, Salognia, Serravigna, Seravignia, Ixola di Saravigna, isola di Nige.



estatal se verificó en época del emirato con la construcción de un castillo, como bien recoge el *Portolano del Mediterraneo* en su primera edición:<sup>45</sup>

Serravigna à una isoletta che fa porto all'entrata sua, e da tucte bande puoi stare anchora e prodese in fra terra. La chonoscença di Serravigna siè uno chastello sanuna montagna che biancheggia e sotto lui è la isoletta.

Situada en la desembocadura del Guadalfeo, en una extensa llanura costera, la vega de Salobreña, la isla que separaba las dos playas empleadas alternativamente por los navíos –para protegerse de los vientos de levante o de poniente– aún era claramente reconocible en tiempos de la rebelión morisca de 1569, como recoge Luis del Mármol (“adelante tiene una isleta y á poniente della una pequeña playa abrigada de levante, donde llegan a surgir los navíos”).<sup>46</sup>

Sin embargo, además de dos buenos fondeaderos (“*bon sorzador*”), Salobreña era famosa por los manantiales de agua dulce que surgían próximos a la línea de mar, el “*aqua dolze in canal*” citada por el *Portolano di parte del Mediterraneo*, que abastecía las embarcaciones que fondeaban. Lo confirma, de nuevo, el *Portolano palatino*:<sup>47</sup>

l'isola di Nige [...] intorno miglia I sopra al chastello de la ditta isola è buono ponitorio, e fondo piano di passa VIII in XII, e dàvi achua dolcie a-riva di mare sotto al chastello ed è fiume e de Sala vingie.

**Almuñécar:** el caso de Almuñécar es singular. Pese a su destacado papel como lugar de carga para la *Ratio Fructe Regni Granate*, que llegó a tener una alhóndiga (la *domus Muleche*, también descrita como *fondaco Murleche*), y la presencia de factores de la sociedad, es posible que la cercanía de Málaga le impidiera desarrollar su papel mercantil como puerto autónomo.<sup>48</sup> En todo caso cabe preguntarse por qué sí, como ha sido puesto de manifiesto, era un punto indiscutiblemente

<sup>45</sup> La segunda (texto A) se limita a señalar que es un buen puerto: “*Seravignia è una isola che fa porto e puoi stare a anchora eperodese*”. Por el contrario, el texto B, generalmente más parco, se extiende en detalles en esta ocasión: “*l'ysola della Sarvingnia [...] è in mare per mezo g(i)orno lungi dal chastello a l'º miglio e la detta isola à buone aque ed è buono porto*”.

<sup>46</sup> La cita la hemos recogido del detallado estudio de Antonio Malpica sobre el delta del Guadalfeo. Cf. A. MALPICA CUELLO, *Medio físico y poblamiento en el delta del Guadalfeo. Salobreña y su territorio en época medieval*, Granada 1996, p. 133.

<sup>47</sup> El *Compasso* editado por Pagnini del Ventura se hace igualmente eco de las condiciones favorables de Salobreña: “*Salovingna, in detta isola à aqua dolcie, ed èvi buono ponitorio*”. Cf. G. F. PAGNINI DEL VENTURA, *Compasso...*, p. 200.

<sup>48</sup> Para la Sociedad de la Fruta cf. J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, “Granada y la ruta de Poniente. El tráfico de frutos secos” en A. MALPICA CUELLO (ed.), *Navegación marítima del*

más importante que Salobreña, es ésta la que figura en rojo en todas nuestras cartas de navegación. En este sentido cabe apuntar la posibilidad de que los fondeaderos de esta última fueran más empleados por la navegación de cabotaje. Al mismo tiempo, no podemos dejar de notar que, aunque a partir del siglo XIV su puerto está plenamente incorporado al tráfico comercial internacional, sorprendentemente los portulanos no son nada prolijos a la hora de extenderse en detalles sobre Almuñécar.<sup>49</sup> Efectivamente, las dos ediciones del *Portolano del Mediterraneo* lo toman como simple punto de referencia entre Nerja y Salobreña; el *Portolano* palatino ni siquiera recoge su presencia, y sólo el *Portolano di parte del Mediterráneo* lo cita como fondeadero (“*bon stazio per anchora provexe e qui siè bona vale e son fondi di pasa 5 in 6 netto*”). Por su parte, apenas el *Compasso* editado por Pagnini del Ventura le otorga la categoría de ciudad junto con el texto B de la segunda edición del *Portolano del Mediterraneo*.<sup>50</sup>

**Nerja:**<sup>51</sup> en esta época Nerja no pasa de ser un punto de referencia al este de Málaga, variando entre 60 y 70 millas según recogen los dos *Portolano del Mediterraneo*, sesenta y cinco millas según el *Portolano di parte del Mediterraneo*. Cabe señalar que la consideración de cabo, que los portulanos sólo recogen explícitamente en el caso del cabo de Gata –en el de Sacratif está implícita en el nombre– en esta ocasión sólo la otorgan los dos primeros portulanos.

**Mauro:** también citado como Mau o Maura, no hemos podido identificar este topónimo con ninguno actual. Situado entre Nerja y Torrox, su ausencia en los portulanos nos priva no ya de cualquier eventual descripción, sino también de saber su localización exacta, a partir de las distancias con otros puntos cercanos.

**Torrox:** citada por Al-Idrisi en el siglo XII como alquería asomada al mar,<sup>52</sup> encontramos la misma dificultad que en el caso de Mauro: no figura en ninguno de

---

*Mediterráneo al Atlántico*, Granada 2001, pp. 151-177; *isdem*, “La “Ratio Fructe Regni Granate”: datos conocidos y cuestiones por resolver”, en *Rentas, producción y consumo en España en la Baja Edad Media*, volumen monográfico de la revista *Aragón en la Edad Media*, Zaragoza 2001, pp. 121-131. A. FÁBREGAS GARCÍA, “Vías de acceso del azúcar del Reino de Granada al mercado europeo: la Sociedad de los Frutos (Siglos XIV-XV)”, en *História do açúcar. Rotas e mercados*, Madeira 2002, pp. 23-53. Sobre el papel de Salobreña en la Sociedad cf. A. FÁBREGAS GARCÍA, “Redes de comercio...”, pp. 91-102.

<sup>49</sup> Una buena descripción de Almuñécar en la articulación portuaria del emirato nazarí en A. MALPICA CUELLO, “El tráfico commerciale...”, pp. 365-367.

<sup>50</sup> Habla de la “*città di Maleca*”. Cf. G. F. PAGNINI DEL VENTURA, *Compasso...*, p. 200.

<sup>51</sup> Negrel, Negreli, Negrelis, Negrolis, Chavo di Nigrello, Chavo de Nigrello, Ingrelli.

<sup>52</sup> Recogido en A. MALPICA CUELLO, “El tráfico commerciale...”, p. 362.

los portulanos, si bien el topónimo *Punta de tor* sí ha sido previamente identificado, en este caso con Torrox-costa.<sup>53</sup>

**Torre del Mar:** la denominación *Maliabelis*<sup>54</sup> en ocasiones ha llevado a confusión por homonimia con Vélez Málaga. En realidad, la raíz *malia* –puerto en árabe, el puerto de Vélez por tanto– haría referencia al puerto de Vélez-Málaga, es decir, Torre del Mar. Resulta llamativa su ausencia de los portulanos por cuanto es bien conocida su actividad comercial: en la segunda mitad del siglo XIV estaba incluida en la ruta de Poniente utilizada por los genoveses, y ochenta años más tarde el viajero egipcio Abd Al-Basit recoge en el recuerdo de su viaje por Granada en 1465-66 la presencia de grandes naves cargadas con fruta destinada a países lejanos.<sup>55</sup>

**Cabo de Malica:** sólo figura en la carta náutica de Diego Honem (1563), entre Torre del Mar y Málaga, y no se puede descartar la posibilidad de que se corresponda con el cabo de Maduca incluido por Olives Mallorquinus (1564). En cualquier caso figura solamente en las dos cartas posteriores a la conquista cristiana, si bien no aventuramos ninguna identificación, en primer lugar porque no hay ningún cabo digno de consideración en el tramo de costa que media entre las dos localidades citadas, y en segundo lugar porque, figurando como accidente geográfico resultaría forzado intentar indenticarlo con alguna población (Bezmiliana), más aún cuando ha sido puesto de manifiesto el fracaso en la repoblación de esta parte de la costa tras la conquista cristiana.<sup>56</sup>

**Málaga:** la importancia de Málaga (*Malica* o *Malicha* en nuestros documentos) como puerta económica del Reino de Granada en los circuitos bajomedievales ya ha sido ampliamente puesta de relieve, así como su papel principal en la articulación portuaria del emirato.<sup>57</sup> La documentación aquí analizada, como era de

<sup>53</sup> Cf. C. FERNÁNDEZ DURO, “Descubrimiento...”, p. 298.

<sup>54</sup> También Malicabelis y Belamalia.

<sup>55</sup> Cf. L. LIAGRE DE-STURLER, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l’Outremont d’après les archives notariales génoises (1320-1400)*, Roma 1969, pp. 509 y 515; G. LEVI DELLA VIDA, “Il Regno di Granada nel 1465-66 nei ricordi di un viaggiatore egiziano”, *Al-Andalus* I, p. 320. Información recogida asimismo en A. MALPICA CUELLO, “Il traffico commerciale...”, p. 362.

<sup>56</sup> Cf. J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, “Bezmiliana, un despoblado en tierras malagueñas (siglos XV-XVI)”, *Cuadernos de Estudios Medievales* I, 1973, pp. 33-63.

<sup>57</sup> Cf. el trabajo clásico de F. MELIS, “Malaga nel sistema economico del XIV e XV secolo” en *Mercaderes italiani en España (siglos XIV-XV)*, Sevilla 1978, pp. 3-65. Para el papel de la ciudad en la articulación portuaria nazarí cf. A. MALPICA CUELLO, “Il traffico commerciale...”, pp. 367-72.

esperar, no hace sino confirmar los datos que han sido previamente expuestos: la ciudad destaca en rojo en todas las cartas náuticas junto con Salobreña, Almería y Vera, y los portulanos ofrecen descripciones que se cuentan entre las más detalladas, a excepción del sorprendentemente parco *Portolano* palatino (“*da Malecha sopra a la città este buono ponitorio e dà fondo piano di passa VIII in XII*”).

Efectivamente, además de proporcionar indicaciones sobre la profundidad del puerto y el modo de entrar en él, la primera edición del *Portolano del Mediterraneo* da un amplio retrato del entorno de la ciudad, vista desde el mar:<sup>58</sup>

Malicha è buon surgitoio per estro alla terra al canto da levante in fondo di VI passi e fatti forte per meço di sciroccho. La chonoscenza di Malicha si è una montagna alta e tonda da meço di che si chiama le mulina e da lenvante una montagna forcata chome dua diamanti suso va per meço e vedrai la terra.

Resulta imposible identificar con seguridad la montaña genéricamente descrita “*alta e tonda*”, a medio día de distancia, llamada Los Molinos –¿Torremolinos?– si bien es posible aventurar que la montaña “*forchata come dua diamanti*” es el Monte San Antón, conocido popularmente como “las tetas de Málaga” precisamente por sus dos picos. El *Portolano di parte del Mediterraneo* lo llama “*12 freri*” (¿los doce frailes?), aunque en su descripción resulta más interesante no sólo la categoría de la ciudad –“*gran zitade*” frente a la consideración de “*zità*” recibida por Almería– sino la ausencia de un puerto verdadero, citándose en su lugar la “*bona spiaza*”, es de decir, la buena playa:

Malica è gran zitade, bona spiaza e bon fondi de pasa 10 ma tien la zità per griego e che alama de uno secho che forà la zittà mia 6 per garbin larga de ttera mia 4; la chognosenzia de Malicha che la zittà fra domontti frattera mia 2 e’ quali do montti nome 12 freri.

Efectivamente, el uso del sustantivo “*spiaza*” en un texto que sí reconocía la categoría de puerto a Almería habría que ponerlo en relación con la ausencia de un muelle para la carga y descarga de mercancía, si bien no es nuestra intención entrar en la polémica sobre la infraestructura marítima de la ciudad.<sup>59</sup>

---

<sup>58</sup> La segunda edición (texto A) es un tanto más sobria: “*Malicha è buono surgitoio dinanzi al canto della terra presso alla terra mezo miglio e troverai passi 6. La conoscenza di Malicha è una montagna forcata da levante della città e da poniente una montagna alta tonda c(h)e è sopra le Mulina*”. Más breve aún es la información recogida en el texto B: “*dinanzi alla città di Malicha è uno porto e à fondo piano 8 passi insino in 12*”.

<sup>59</sup> Resulta interesante en este sentido confrontar las descripciones ofrecidas con otras recogidas para

**Torremolinos:**<sup>60</sup> sólo en los portulanos aparece su nombre claramente ligado al de Málaga (*Muline di Malica*, *Mulina di Malica*, *Molino di Malecha*, *Molendina di Malicha*). Nada más nos dicen nuestras fuentes,<sup>61</sup> salvo su localización a quince millas al este de Fuengirola, pues hay demasiada discrepancia respecto a la distancia al oeste de Málaga (diez millas según la primera edición del *Portolano del Mediterraneo*, veinticinco según el *Portolano* palatino).

**Fuengirola:**<sup>62</sup> la alquería costera que recibe su nombre del río homónimo era un punto de referencia presente en todas nuestras cartas náuticas y portulanos, a unas quince millas al este de Marbella y otras tantas al oeste de Torremolinos. Dada la escasez de informaciones sobre esta parte de la costa granadina, la descripción del *Portolano* palatino resulta especialmente iluminadora al referir su función como fondeadero:<sup>63</sup>

la ditta Fina chiaruola este buono ponitore per venti diverso ponette, e deste infra lo chapo miglia ÷ chontra à una torre ch'esta a mare e dàvi passi XII di fondo.

Es una descripción que viene a coincidir con la hipótesis avanzada por Carlos Gozalbes sobre la navegabilidad del río para barcasas, especulando sobre la posibilidad de que existiera un embarcadero en el lugar denominado “La Torre”, en donde se sitúa una torre que domina el río de Fuengirola.<sup>64</sup>

**Marbella:** salvo en el *Portolano di parte del Mediterraneo (Maruglla)* el nombre figura con la grafía actual en los portulanos; no así en las cartas náuticas,<sup>65</sup> siendo llamativa su ausencia en la de Diego Honem de 1563 y el *Portolano*

---

los ocho siglos que la ciudad estuvo en manos musulmanas. A tal efecto cf. M.<sup>a</sup> I. CALERO SECALL y V. MARTÍNEZ ENAMORADO, *Málaga, ciudad de Al Andalus*, Málaga 1991, pp. 301-311.

<sup>60</sup> Molins, Molini, Molinis, Molinas.

<sup>61</sup> Parece ser que las fuentes árabes ni siquiera la citan. Cf. C. GOZALBES CRAVIOTO, “La frontera marítima...”, p. 258.

<sup>62</sup> Finocchiarola, Finechiarola, Fanoiarola, Finachiaruola, Fenoyarola, Fenoiarola, Fenoyrola, Fenojarolia, Fenoillariolla. No deja de ser curioso que en el *Portolano di parte del Mediterraneo* el escritor del texto se confunda y la cite como *Fiorenza*, la Florencia medieval.

<sup>63</sup> La misma descripción reveladora recoge el *Compasso* editado por Pagnini del Ventura: “*alla detta Fenojarola è buono ponitorio per vento a ponente in Capo miglio mezzo*”, exactamente igual que el texto B de la segunda edición del *Portolano del Mediterraneo*, “*alla detta Fenorolla à buono porto di verso ponente*”. Cf. G. F. PAGNINI DEL VENTURA, *Compasso...*, p. 200.

<sup>64</sup> Cf. C. GOZALBES CRAVIOTO, “La frontera marítima...”, p. 258.

<sup>65</sup> Marvela, Marvella, Mambela.

16 de finales del siglo XIV. Poco se sabe de la función de este puerto a pesar de los indicios sobre la riqueza de la zona, aunque quizá haya que poner la ausencia de noticias en relación con la afirmación de Ibn Al-Jatib, según el cual no era muy seguro.<sup>66</sup>

**Estepona:**<sup>67</sup> ninguna noticia tenemos tampoco sobre este topónimo, salvo como punto de referencia en la navegación de cabotaje, presente en las cartas náuticas y portulanos.

**Arroyo Vaquero:**<sup>68</sup> presente en tres de los seis portulanos, en los que comparece meramente para indicar una seca, Carlos Gozalbes lo describe como el desembarcadero más importante entre Estepona y Gibraltar, situado en la ensenada de Arroyo Vaquero, en la que quizás hubiera una torre a la que harían referencia los topónimos citados en las cartas náuticas.<sup>69</sup>

### 3. ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA ARTICULACIÓN PORTUARIA DEL REINO DE GRANADA

Una de las utilidades de los portulanos y cartas náuticas, es obvio decirlo, es la posibilidad que ofrecen de estudiar la articulación portuaria de un territorio a partir de la información que suministran. Con todo, es un ejercicio que queda manco si no hay un respaldo proporcionado por el estudio de las tierras que la sustentan y el uso comercial o marítimo para el que se sirven de los distintos puertos en todas sus variantes, limitación que para el emirato nazarí ha quedado especialmente patente por lo que respecta al occidente malagueño, como ya señalaba Antonio Malpica.<sup>70</sup>

En el caso concreto del Reino de Granada es un handicap difícil de subsanar a un nivel tan preciso, pues los manuales de mercaderías italianos —complemento perfecto para el estudio del conocimiento de un puerto y su articulación con el territorio al que sirve, pues permitían trazar una estrategia comercial, también en función de las infraestructuras a disposición—<sup>71</sup> son ciertamente pocos en las infor-

---

<sup>66</sup> Son interesantes en este sentido las noticias reunidas por C. GOZALBES CRAVIOTO, “Marbella en la Edad Media: ciudad y territorio”, en las *II Jornadas de Patrimonio Histórico Local*, Marbella 2000, pp. 9-41. Por su parte Antonio Malpica se lamenta de la imposibilidad de aportar datos sobre el territorio comprendido entre Fuengirola y Gibraltar y su articulación con la costa. Cf. A. MALPICA CUELLO, “Il traffico commerciale...”, p. 262.

<sup>67</sup> Stopona, Stoppona, Stapona, Stapola, Sopona, Istopona.

<sup>68</sup> Tor de vacar, Tordeuaca, Toraduaca, Tora de uares, Terra del vaquere.

<sup>69</sup> Cf. C. GOZALBES CRAVIOTO, “La frontera marítima...”, pp. 249-251.

<sup>70</sup> Ver *supra* nota 66.

<sup>71</sup> Cf. R. GONZÁLEZ ARÉVALO, “El Reino nazarí de Granada...”, *passim*.

maciones que proporcionan del territorio nazarí, no ya sólo respecto a las grandes repúblicas marítimas y los grandes centros financieros y comerciales de la Península Italiana (Génova, Pisa, Florencia, Nápoles, Palermo, Venecia), sino simplemente en comparación con otros puertos de la vertiente atlántica andaluza como Sevilla y Cádiz. No hace falta más que recurrir a la famosa *Pratica della Mercatura* de Francesco Balducci Pegolotti que, significativamente, no presta atención a Granada aunque haya sido escrita en 1310-1340. En realidad, en esta como en otras ocasiones, sólo cabe recordar los límites de la documentación manejada, pues proporcionan la información que interesaba al destinatario, en este caso los mercaderes italianos, omitiendo una descripción más detallada de la situación económica de la región descrita, así como de los procesos productivos que en ella se desarrollaban y que podían generar un comercio que ellos mismos abastecían.<sup>72</sup>

Por otra parte, el conocimiento inferido no deja de ser exterior, pues sólo se recoge la información que sirve a los intereses mercantiles extranjeros, sin que hallemos trazas de la política comercial granadina y su repercusión en la articulación portuaria del emirato; ésta al final tuvo que conjugar los intereses del comercio internacional, la comunicación de ámbito local y regional –incluyendo los contactos con el Norte de África– y la política fiscal estatal, que tendía a restringir los puntos de embarque para obtener un mejor seguimiento que redundara en los ingresos fiscales.<sup>73</sup>

Volviendo de nuevo al tema que nos ocupa, no siempre resulta fácil establecer una clasificación de los distintos puertos señalados, aunque el punto de partida bien podría ser la definición de Ulpiano: “Portus appellatus est conclusus locus quo importantur merces et inde exportantur”.<sup>74</sup> Lo cierto es que la terminología no es siempre clara, si bien se impone un breve análisis. *Grosso modo* se puede decir que la clasificación propuesta por Melis es válida, aunque con matizaciones. Efectivamente, el insigne historiador de la economía florentino señalaba la necesidad de diferenciar los embarcaderos o *caricatori* (lugares para la carga de productos) de los fondeaderos o *surgitori*, exclusivamente destinados a servir como puntos de anclaje. Más confuso resulta la consideración de puerto en sentido económico de aquéllos señalados como *riparo*, es decir, lugares de refugio que ofrecen protección. Por último, quedarían los puertos *sensu strictu*, entre los que también cabe hacer diferenciaciones: de un lado estaban los *conservieri*, sin función en el comercio internacional se entiende; de otro lado los puertos que denomina autónomos, es

<sup>72</sup> También se ha expresado en este sentido A. FÁBREGAS GARCÍA, “Redes de comercio...”, p. 70, nota 1.

<sup>73</sup> Cf. A. MALPICA CUELLO y A. FÁBREGAS GARCÍA, “La vida marítima...”, p. 121.

<sup>74</sup> En el libro *68 ad Edictum: D. 22.2.59*. Tomado de C. G. MOR, “Diritti pubblici e privati a terra nell’Europa occidentale”, en *La navigazione mediterranea nell’Alto Medioevo*, II, Spoleto 1978, pp. 623-42, en particular 623.

decir, que desempeñaban funciones comerciales, y que distingue a su vez en cuatro categorías en función del tonelaje que admitían.<sup>75</sup>

En primer lugar, en la documentación analizada no comparece nunca el término *caricatorio*, a pesar de que los documentos notariales genoveses referentes a la actividad de la Sociedad de la Fruta señalan los *loca carigatoria* del emirato, que han sido identificados con Almuñécar, Vélez-Málaga y Málaga.<sup>76</sup>

No así los *surgitori*, presentes en nuestros portulanos con distintas grafías según el dialecto empleado (*surgitoio*, *sorzador*), pero también con otros términos equivalentes, como *ponitore*, *riparo*, *aferratoio* o *stazio*. Son fondeaderos más o menos protegidos y con una actividad comercial más o menos desarrollada en función de los casos.

Por último, los puertos. Son pocos los que se reconocen como tales, pero la información proporcionada no nos permite hacer una diferenciación más profunda puesto que en pocas ocasiones se coincide en los pasos de profundidad y escasas veces se describe el tipo de navíos que tienen cabida en él.

La clasificación del Cuadro 1, realizada en función de los datos contenidos en la documentación analizada, sirve también para entender el peso específico de cada uno de los topónimos en los circuitos mercantiles internacionales en los que se integraban, pues su mera presencia en cartas náuticas italianas ya lleva de alguna manera implícita la aceptación de la presencia de sus marinos y mercaderes, ayudándonos a comprender en qué medida se podían valer de ellos.

Con todo, y como hemos podido señalar en la exposición individuada de cada uno de los topónimos, la imagen y la articulación portuaria que emerge de la documentación analizada no siempre coincide con los datos conocidos hasta ahora, como ocurre por ejemplo con el puerto de Almuñécar, indudablemente disminuido frente a otros datos que lo sitúan como tercero del reino, o el de Torre del Mar, la salida de Vélez-Málaga. En todo caso no cabe sino recordar que la importancia de un puerto no se puede determinar exclusivamente a partir de un portulano porque no denota la actividad económica que se desarrollaba en él. Por otra parte, no se puede olvidar tampoco que dicha importancia también venía determinada por decisiones políticas, como la de centralizar el comercio por un número restringido de puertos para poder controlar mejor los ingresos fiscales. Era así en el Estado nazarí, aunque sea un aspecto mal conocido, y lo mantendrían los castellanos tras la conquista al instalar almorjaries en Málaga, Almuñécar y Almería. Otro factor más que determinaba ulteriormente la importancia de un puerto sobre otro, principalmente de cara al exterior, era la presencia consular y de agentes de las compañías internacionales; en

<sup>75</sup> Cf. F. MELIS, "Elenco descrittivo...", pp. 69-70.

<sup>76</sup> Cf. J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, "Granada y la Ruta de Poniente...", pp. 153-158.



**Cuadro 1 Descripción de la costa del Reino de Granada  
en la documentación italiana bajomedieval**

Accidente geográfico	Punto de referencia	Puerto	Fondeadero
Cabo Naco	Margo	Vera	Águilas
Mesa de Roldán	Beuar	Almería <sup>77</sup>	Carboneras <sup>78</sup>
Bahía de San Pedro	La Garrofa	Málaga	Porto Genovese
Cabo de Gata <sup>79</sup>	Llanos de Adra		Llanos de Almería
Cabo Sacratif	Guardias Viejas		Castell de Ferro
Nerja <sup>80</sup>	Adra		Salobreña <sup>81</sup>
Torrox <sup>82</sup>	Rábita de Albuñol		Almuñécar <sup>83</sup>
Cavo di Malica	Chorraggio		Fuengirola
	Cautor		
	Mauro		
	Torre del Mar		
	Torremolinos		
	Marbella		
	Estepona		
	Arroyo Vaquero		

este sentido la concentración de la presencia genovesa en la costa granadina es clara: Málaga, Almuñécar y Almería.

Es una circunstancia que no impide ver el modelo de articulación portuario que ya ha sido descrito para el emirato: emergen dos puertos principales, Málaga (“*gran zitade*”) y Almería (“*vedrai navi per ogni tenpo*”) como puntos de apoyo principales de una plataforma que tiene otros asideros de menor entidad, los fondeaderos que salpican la costa granadina: Águilas, Vera, los Llanos de Almería, Castell de Ferro y Fuengirola, además de otros de los que nos llegan indicaciones que permiten entrever una actividad de mayor calado para la que no siempre ofrecen datos que lo confirmen de manera fehaciente, a saber: Carboneras, Porto Genovese, Salobreña y Almuñécar. En todo caso, no podemos sino estar de acuerdo con Antonio Malpica y Adela Fábregas cuando, al intentar localizar los fondeaderos del reino y hablar de su utilidad para atracar y desarrollar actividades de comercio con las zonas circundantes, escriben que “en realidad, se puede decir que lo hacían en cada playa que les era posible”.<sup>84</sup>

77 Descrito como “*aferratoio*” en la primera edición del *Portolano del Mediterraneo*.

78 Considerado puerto en el *Portolano di parte del Mediterraneo*.

79 Figura como “*riparo*” en la primera edición del *Portolano del Mediterraneo*.

80 Como accidente geográfico en virtud de su mención en los portulanos como “*chavo di Nigrello*”.

81 La primera edición del *Portolano del Mediterraneo* considera que “*Serravigna à una isoletta che fa porto*”.

82 Recogido entre los accidentes geográficos por su descripción como “*punta de Tor*”.

83 Pese a la conciencia de que Almuñécar era el tercer puerto del emirato nazarí, lo colocamos entre los fondeaderos siguiendo la distinción de los portulanos, que sólo ofrece datos en el *Portolano di parte del Mediterraneo* al calificarlo como “*stazio*”.

El origen de la documentación, italiana, y la estructura que se desprende de su análisis ponen, una vez más, una cuestión compleja sobre el tapete: si, a pesar de lo sesgado de las fuentes, encontramos información que en ocasiones alcanza un alto grado de detalle sobre la costa granadina en los portulanos extranjeros, que a nuestro juicio dejan entrever un interés que va más allá del mero punto de referencia en la navegación de cabotaje, entonces encontramos un nuevo dato que replantea, una vez más, el peso específico de las escalas menores en las rutas de navegación internacionales frente al modelo triangular.

El modelo de articulación portuaria nazarí con dos radas principales, Málaga y Almería –a la que se añadiría Almuñécar–, que controlaban el movimiento comercial de las otras menores, los fondeaderos, ya ha sido esbozado, en sus rasgos generales, como hemos visto, por Antonio Malpica.<sup>85</sup> Esta estructuración se ha visto ulteriormente confirmada en su planteamiento por las conclusiones alcanzadas por Adela Fábregas.<sup>86</sup>

Efectivamente, Malpica se ha servido de estudios específicos de la costa granadina y de informaciones de autores árabes, así como de la documentación cristiana, fundamentalmente la castellana después de la conquista; por su parte, Fábregas ha analizado primordialmente la documentación notarial genovesa y los registros del Archivo Datini. En nuestro caso, como se desprende de la exposición que estamos realizando, estamos completamente de acuerdo con el modelo propuesto por estos dos autores, en el que hemos buscado ahondar a partir del uso exclusivo de la documentación específica sobre costas y puertos, esto es, los portulanos y las cartas náuticas.

No quisiéramos cerrar la exposición sin tener presente otra consideración que, en este caso, proviene del análisis por separado de los topónimos recogidos en las cartas de navegación y los portulanos, como se desprende de una comparación entre los Cuadros 2 y 3.

---

<sup>84</sup> Cf. A. MALPICA CUELLO y A. FÁBREGAS GARCÍA, “La vida marítima...”, p. 122.

<sup>85</sup> Cf. A. MALPICA CUELLO, “Il traffico commerciale...”, *passim*.

<sup>86</sup> Esta autora se hace eco de la crítica argumentada al modelo triangular, propuesto por Blanca Garí y Roser Salicrú, en el que se privilegia el papel de Málaga y Almería en detrimento de los demás enclaves portuarios. Cf. B. GARÍ y R. SALICRÚ, “Las ciudades del triángulo: Granada, Málaga y Almería, y el comercio mediterráneo en la Edad Media”, en D. ABULAFIA y B. GARÍ, *En las costas del Mediterráneo occidental. Las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, Barcelona 1996, pp. 171-211; A. FÁBREGAS GARCÍA, “Redes de comercio...”, pp. 77-79.

<sup>87</sup> *Vera, Almería, Málaga* en cursivo porque, salvo en la *Ptolomei Cosmographia*, están señaladas en las demás cartas náuticas en rojo, señalando su mayor importancia.

## Cuadro 2

### El Reino de Granada en los portulanos

Localidades/ Accidentes geográficos	Portolano XIII.88	Portolano XIII.72 (A y B)	Portolano XIII.71	Portolano Palat.468	Compasso Pagnini Del Ventura
Aguilas	L'Aquile	L'Aquila (A) La Ghuilla (B)	L'Aquila	Achuilas/ L'Achuila	Aquile
Mojácar (?)					
<i>Vera</i> <sup>87</sup>		Bera (B)	Bera	Bira	Berra
Carota (?)					
Cabo Naco (?)			Chao de Nuze		
Carboncras	Chabonarola/ Carbonarola	Isola di Carbonara (A) Ysola di Carbonairola (B)	Chapirola	Isola Charbonaiola	Isola Carbonariolia
Mesa de Roldán	Mensa d'Orlando	Mensa d'Orlando (A) Messa (B)		Mesa/ Messa	Mensam
Porto Genovese	Chala Genovexe	E' Duc Frati (A) Fratte (B)	Porto Zenovexe	Portto Gianesse	Frate
Bahía de San Pedro					
Cabo de Gata	Cavo di Gatta	Cavo di Gatta (A) Capo di Capta/ Capo di Ghatta (B)	Cavo Gatta	Chapo di Gatta	Capo Gatte
<i>Almería</i>	Almeria	Almeria	Almeria	Almaria	Almeria
La Garrofa					
Llanos de Almería	Lena d'Elmeria/ Lena Almeria	Lena d'Almeria (A y B)		Lena d'Almaria	Lena de Almeria
Llanos de Adra		Lena dal dhanbra (B)		Lena d'Alcandra	Lena de Alcandra
Guardias Viejas	Ghuardiana	Guardiana (A)			
Adra					
Albuñol					
(?)	Choraggio	Corragia (A)			Archurogio
Cautor		Captor (B)	Chapttor	Chapo d'oro	
Castell de Ferro	Chastel del forno	Comin (B)	Conuin	Chomino	Comino
Tarf Al Qis Cabo Sacratif			Cavo de Trafil/ Trafil casis	Chapo de Arochero	
<i>Salobreña</i>	Serravigna	Seravignia (A) Ysola della Sarvingnia (B)	Isola de Saravigna	Isola di Nige	Isola Salovigna
Almuñécar	Mileccha/ Melicha	Muleccha/ Mulecche (A) Mulecha/ Ermilecha (B)	Melcha/ Malecha		Maleca
Nerja	Chavo di Nigrello	Cavo di Nigrello (A) Capo di Neglalsa (B)		Ingrelli	Capo di Negrelli
Mauro (?)					
Torrox					
Cabo de Malica (?)					
Torre del Mar/Vélez Málaga					
<i>Málaga</i>	Malica	Malica (A) Malicha (B)	Malicha	Malecha	Malica
Torremolinos	Muline di Malica	Mulina di Malica (A) Melinas di Malichala (B)		Molino di Malecha	Molendina di Malicha
Fuengirola	Finocchierola	Finechiarola (A) F'enoillariolla/ F'enorolla (B)	Fanoiarola	Finachiaruola	Fenojarola
Marbella	Marbella	Marbella (A y B)	Maruglla	Marbella	Marbella
Estepona	Stopona	Stoppona (A) Estopona (B)	Stopona	Stopona/ Istopona	Stopona
Arroyo Vaquero		Terra del-Vaquere (B)		Terra di Vachis	Terra di Vacher

### Cuadro 3

#### El Reino de Granada en las cartas náuticas y la *Ptolomei Cosmographia*

Localidades/ Accidentes geográficos	Portolano 22 S. XVI?	Portolano 26 Honem, 1563	Portolano 16, 1380?	Carta Nautica Mallorquinus, 1564	Ptolomei Cosmographia, S. XV
Aguilas	Aguilles	Aquile	Aculls	Aguilas	
Mojácar (?)	Margo	Amargo			
Vera <sup>87</sup>	Bera	Bera	Bera	Vera	Bera
Carota (?)				Carota	
Cabo Naco (?)			Cavo Naco		Cabo Nicia
Carboncras	Carbonayrola	Carbonarola		Carboncriola	
Mesa de Roldán	Mensa				
Porto Genovese					
Bahía de San Pedro	Santo	S. Petro		S. Pera	
Cabo de Gata	Cap de Capta	Cabo de Gata	Cavo de Ga	Cabo de Gata	Caput Gatti
		Beuar			
Almería	Almería	Almería	Alma	Almería	Almería
La Garrofa		Caroba		Carota	
Llanos de Almería	Lena d'Almería		Lena del Maria	Lena d'Almería	
Llanos de Adra	Lena d'Alcanbra		Lena del mubra	Lena Alauria	
Guanardiqurya	Guardiaveya	Guardiabechia			
Adra	Tadra	Tadra	Adra		
Albuñol	Bognor				
Cautor	Capitor		Contor	Capitor	
Castell de Ferro	Comin	Comin	Comi	Comi	
Tarf Al Qis Cabo Sacratif	Tarfocases	C. Capxe	Tarfocas	Tarfocaces	Tarfocales
Salobreña	Scravigna	Scrania	Scraviya	Salobrenia	Salongnia
Almuñécar	Muleca	Mileca	Moneca	Muleca	Moneca
Nerja	Negrel	Negreli	Negrelis	Negrolis	
Mauro (?)	Mau	Mauro	Mauro	Maura	
Torrox	Punta de tor	P. ratore	Pederon	Punta de tor	
Torre del Mar/Vélez Málaga	Maliabelis	Belamalia	Malicabelis		Gelis
Cabo de Malica (?)		Cabo de Malica		Cabo de Maduca	
Málaga	Malica	Malica	Malica	Malaga	Malica
Torre molinos	Molins	Molini	Molinis	Molinas	
Fuengirola	Fenoyarola	Fenairola	Fenoyrola	Fenoiarola	
Marbella	Marvela			Marvella	Mambela
Estepona	Stopona	Stapona		Stapola	Sopona
Arroyo Vaquero	Tordevacar	Toredeuaca	Toraduaca	Tora de uares	

Un análisis somero pone inmediatamente de relieve que hay topónimos que están sólo en las cartas náuticas (Torre del Mar, Torrox, Adra, Albuñol) mientras que el Porto Genovese figura exclusivamente en los portulanos. Resulta complicado avanzar una hipótesis razonable que explique esta circunstancia. El primer impulso empuja a pensar en el distinto valor comercial de cada uno de ellos. Sin embargo, éste es un planteamiento que encuentra fuertes limitaciones, pues si bien es una idea que podría ser tomada en consideración en el caso del Porto Genovese, no se sostiene para Torre del Mar, cuya utilidad como sabemos iba más allá de la mera referencia en los viajes *per costeriam*, aceptable en los demás topónimos en un análisis del comercio internacional. Efectivamente, no podemos sino extrañarnos, de nuevo, ante la ausencia de toda referencia a la actividad comercial y marítima del puerto de

Vélez-Málaga, pero tampoco estamos en condiciones de dar una explicación alternativa. Por el contrario, Vera, Almería, Salobreña y Málaga serían destacadas en rojo en las cartas náuticas en consideración a su reconocimiento como los centros urbanos costeros de mayor entidad.

\*\*\*\*\*

En definitiva se puede concluir que la individualización del Reino de Granada en los conocimientos geográficos europeos, sobre todo del área mediterránea en la que se desarrolló una fuerte tradición cartográfica, fue un proceso lento y heterogéneo, que no se vería más asentado hasta la segunda mitad del siglo XIV.

Cartas náuticas y portulanos no siempre coinciden en la información que proporcionan, aunque se complementen ofreciendo un retrato más acabado del litoral; si bien no es posible determinar con exactitud el momento cronológico que recogen por el sistema de transmisión de la información, se puede tomar *grosso modo* el arco temporal que abarca desde la segunda mitad del siglo XIV hasta finales del siglo XV. Por otra parte, las limitaciones intrínsecas de estas fuentes no permiten valorar el peso económico específico de cada uno de los puertos, si bien ofrecen datos de interés indudable que permiten profundizar en la articulación portuaria del emirato, arrojando un poco de luz sobre aspectos hasta ahora menos conocidos.

