

LA LUCHA ANTICORSARIA EN VALENCIA DURANTE LA EDAD MEDIA. EL EPISODIO PROTAGONIZADO POR PERE CABANYELLES (1417-1418)

Andrés DIAZ BORRAS
Departamento de Paleografía
Universidad de Valencia

La galera, junto con todos los barcos con ella emparentados, fué la más genuina representante de la guerra naval y de buena parte de los tráficos mercantes, durante la Edad Media, dentro del ámbito mediterráneo. La utilización de fuerza motriz a base de remeros, complementada con un escaso velamen, será el método ideal en un medio en el que la navegación exclusivamente a vela resultaba menos apropiada que en el Atlántico, debido a las condiciones naturales de un mar interior, con vientos de dirección irregular y cambiantes (1). Sin embargo, la navegación a remo resultaba muy costosa por el número de individuos que era necesario emplear (2). Por ello, el erario público no podía financiar toda una flota de galeras con sus correspondientes dotaciones de remeros, aun cuando éstos fueran forzados, por un período de tiempo prolongado o indeterminado. Afortunadamente, la versatilidad de la galera y de todas las fustas emparentadas con ella hacía posible su empleo, indistintamente, en las operaciones navales y en el tráfico mercante

(1) Existe una amplia bibliografía sobre el tema, aunque en ocasiones los autores no se ponen de acuerdo en cuanto al uso de la vela o los remos. Según Francisco Felipe Olesa, la navegación mercante se valdría prioritariamente de la propulsión por el viento, mientras que la militar, más necesitada de autonomía, emplearía con mayor frecuencia el remo. OLESA MUÑOZ, Francisco Felipe, *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*. Madrid, 1968, pp. 665-687. Mario del Treppo, sin embargo, opina que las galeras venecianas empleaban el remo ante la carencia de vientos, a la vista de puerto, si las condiciones no eran propicias para la navegación a vela o en caso de peligro. Indica este investigador que probablemente la utilización de la fuerza motriz humana sería más frecuente de lo que parecen dar a entender las fuentes. DEL TREPPO, Mario, *Els mercaders catalans i l'expansió de la Corona catalano-aragonesa al segle XV*. Barcelona, 1976, pp. 61-362. En cualquier caso, parece seguro que la rapidez de las galeras, gracias a los remos, sería mayor que la de los barcos a vela; al menos en el Mediterráneo ésta era su gran ventaja. LALINDE ABADIA, Jesús, *La Corona de Aragón en el Mediterráneo medieval (1229-1479)*. Zaragoza, 1979, pp. 199-200.

(2) Federico Foerster considera que entre 100 y 180 era el promedio de las galeras catalanas medievales aunque, como es lógico, las había mayores y fustas más pequeñas. FOERSTER LAURES, Federico, "La táctica de combate de las flotas catalano-aragonesas del siglo XIII, según la describe Ramón Muntaner (1265-1315)" *Revista de Historia Naval*, 16 (1987), pp. 23-36, concretamente p. 26.

(3). Así pues, nos hallamos ante el hecho paradójico de que mientras flotas reales como la catalano-aragonesa se aparejaban y desarmaban debido a circunstancias coyunturales muy concretas, una gran cantidad de barcos dedicados a actividades comerciales estaba continuamente en disposición de afrontar acciones militares con garantías de éxito.

La expansión mediterránea de la Corona de Aragón no podría entenderse sin atender a las responsabilidades asumidas por la iniciativa privada o por las poderosas ciudades costeras: Barcelona, Mallorca y Valencia. Estas últimas serán las que, por ejemplo, sostendrán la guerra contra Génova por la posesión de Cerdeña en un momento en que Alfonso el Benigno, su soberano, se desentenderá del problema (4).

Desde tiempo atrás, con algunas vicisitudes, ya había sido autorizado el concurso de armadores particulares en operaciones de guerra de corso (5). Será, sin embargo, durante el reinado de Pedro el Ceremonioso cuando tal actividad alcance una considerable expansión, debido precisamente a la guerra contra Génova. En efecto, a una guerra terrestre en la isla de Cerdeña, que requerirá de continuos envíos de tropas y suministros a bordo de la escuadra catalano-aragonesa, se superpondrá una auténtica guerra naval en la que llegarán a verse implicados casi todos los países mediterráneos: Génova, Venecia, el Imperio Latino de Oriente, la Corona de Anjou o la propia Corona de Aragón. Cada uno de estos territorios buscará la alianza más provechosa para resolver sus problemas rápidamente, a través de una campaña breve e intensa en confrontaciones navales y choques bélicos.

No obstante, las cosas no ocurrieron como estaba previsto. El equilibrio de fuerzas era tan grande y el resultado de las batallas tan ajustado, que la solución drástica se demostró operativamente imposible. Por lo que no quedó otra alternativa que buscar métodos subsidiarios de desgaste del rival y debilitamiento a la espera de obtener una ventaja real y moral que permitiese plantear, de nuevo, un conflicto a gran escala.

(3) Aunque la galera de gran porte y uso mercantil disponía de mayor altura de borda, menos remos y más velamen, una gran cantidad de galeras, galeotas y fustas, más pequeñas, desempeñaron un papel comercial o militar indistintamente. LOPEZ PIÑERO, José María, *El arte de navegar en la España del Renacimiento*. Barcelona, 1986, pp. 219-220. Para constatar la utilización de fustas valencianas en el cuatrocientos, en misiones ambivalentes vid. GUIRAL, Jacqueline, *Valence, port méditerranéen au XV^e siècle (1410-1525)*. Paris, 1986, pp. 26-44. Y DEL TREPPO, Mario, *passim...*, pp. 359-473.

(4) "Barcelona, autorizada por el monarca a llevar la guerra por su cuenta y a sus expensas, ha sido respaldada además por él y ha conseguido así el valioso auxilio de Mallorca y canalizar múltiples ayudas, hasta poder hablarse de la movilización de todas las fuerzas de la Corona de Aragón". SALAVERT ROCA, Vicente, "La Corona de Aragón en el mundo mediterráneo del siglo XIV". *VIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, vol. III (parte II). Valencia, 1967 (1973), pp. 31-64, concretamente p. 48. Vid. también MUTGE, Josefina, "El Consell de Barcelona en la guerra catalano-genovesa durante el reinado de Alfonso el Benigno". *Anuario de Estudios Medievales*, II (1965), pp. 224-256.

(5) GARCIA SANZ, Arcadi, *Historia de la Marina Catalana*. Barcelona, 1977 y COLON, Germà; GARCIA, Arcadi, *Llibre del Consolat de Mar*. Barcelona, 1981, 1982 y 1984, 4 vols. Para este caso, vid. vol. III, pp. 50 y ss.

Las acciones de corso ligure contra puertos y barcos de la Confederación catalano-aragonesa se sucederán, ininterrumpidamente, desde mediados del trescientos hasta finales del cuatrocientos. Al mismo tiempo, Pedro el Ceremonioso dará carta blanca a los aparejos corsarios en sus territorios, contra los enemigos del rey (6). A cambio de condiciones muy favorables, muchos armadores particulares accederán a botar sus barcos, algunos en condiciones muy precarias, para asegurar las comunicaciones con Cerdeña y lanzar una contraofensiva que frenase la avalancha genovesa en aguas de la Corona de Aragón. Los objetivos pueden considerarse cumplidos. Si bien fue imposible derrotar a la bien armada flota ligure, se logró mantener abierta la ruta hacia la isla sarda a la vez que las presas logradas fueron considerables.

Precisamente, gracias a la preservación de las bases establecidas en Cerdeña, Alfonso el Magnánimo dispondrá de un inmejorable trampolín para saltar sobre la Península italiana (7).

El trasiego de barcos armados no sujetos más que coyunturalmente a la obediencia real, a la larga, constituyó un problema y más teniendo en cuenta que la articulación de la normativa que regulaba los armamentos era confusa y la capacidad de hacerla cumplir muy limitada. Muchos patrones y capitanes de fustas habrían decidido, desde entonces, alternar los viajes comerciales con las incursiones corsarias contra enemigos del rey, de la fe o, y' es lo más grave, contra cualquier barco que estuviere a su alcance.

La guerra de corso y la piratería se confundirán con tanta asiduidad que obligará a tener que considerar a piratas y corsarios como dos categorías igualmente perseguibles en muchos casos. El área donde más se va a notar esta confusión será en los mares de Berbería. La lucha corsaria y las acciones piráticas en aguas del norte de África representan una faceta importantísima de la historia naval, todavía hoy mal conocida (8). En cualquier caso, la abundancia de barcos armados poco sujetos a las leyes de la guerra naval se convertirá en un problema por doquier. Junto a italianos, provenzales, castellanos y portugueses, merodearán por los mares dispuestos a capturar cualquier presa sin respetar el origen del barco o el status existente entre el

(6) CAPMANY Y DE MONTPALAU, Antonio, *Ordenanzas de las armadas navales de la Corona de Aragón, aprobadas por el rey D. Pedro IV, año MCCCCLIV*. Madrid, 1787, pp. 134-141.

(7) Precisamente en Nápoles se vivirá una sensación de renacer naval en tiempos de Alfonso el Magnánimo. *El reino de Nápoles no vio este renacimiento del poder naval durar más que el rey que lo produjo. Separado de Sicilia, Cataluña, Valencia y las Baleares, el reino dejó de jugar un papel estratégico importante en los asuntos navales del Mediterráneo, sus costas fueron presas para los corsarios, y en el reinado de Fernando una flota turca capturó la ciudad de Otranto*. RYDER, Alan, *El reino de Nápoles en la época de Alfonso el Magnánimo*. Valencia, 1987, p. 363. Es interesante la lectura del capítulo dedicado a las *fuerzas navales* de este libro, pp. 337-363.

(8) Nos hallamos becados dentro del plan de Perfeccionamiento para doctores y tecnólogos, del Ministerio de Educación y Ciencia, para desarrollar este tema durante el período de la *Era de los Descubrimientos* (1480-1520).

país de procedencia de la víctima y el del agresor. Ante esta situación y ante la creciente avalancha de corsarios genoveses y musulmanes que corrían los mares catalano-aragoneses, sin que las armadas reales pudieran hacerles frente por las limitaciones a que se veían obligadas, como ya quedó dicho, aparecerá otra alternativa para la protección pública. Las ciudades de la Confederación catalano-aragonesa tenderán a formar ligas y a aparejar en común barcos, verdaderas flotillas de cuatro o seis unidades, para su auto-defensa (9).

La experiencia, sin embargo, siendo positiva, no acabó de consolidarse, por los múltiples factores que intervenían en cada armamento y la lentitud en acordar los planes de operaciones. Valencia había estado participando en tales aparejos conjuntos desde mediados del siglo XIV. Incluso tomaría parte en una de las operaciones más espectaculares llevada a cabo en 1397-1398 contra Berbería, en unión a Mallorca y a armadores particulares (10). Pese a todo, ni los enemigos cristianos cesaron en sus incursiones ni la piratería musulmana desapareció tras la cruzada contra el norte de Africa.

El proceso de formación de una liga de ciudades costeras en la Corona de Aragón para la defensa de sus mares era lento, descorazonador, y a veces infructuoso. Ante peligros de consideración, sin embargo, podía llegar a representar la alternativa más conveniente.

El papel de guardacostas se realizaba a plena satisfacción en aguas tanto de Cataluña como Baleares y Valencia, pero cuando los enemigos eran potencialmente menos peligrosos habría resultado complicadísimo y desproporcionado la convocatoria, por parte de una de las capitales mencionadas, de una liga de ciudades. Así pues, en circunstancias normales, ante la amenaza de dos o tres barcos piratas, la reacción lógica fue la de actuar independientemente cada población por su cuenta. Valencia contaba con una pequeña escuadrilla de barcos comunales compuesta por una o dos galeras y varias unidades menos efectivas (11). Sin embargo, como ocurriera con las armadas reales, su mantenimiento en activo resultaba insoportable para las finanzas públicas. De rechazo, generalmente, los buques permanecían varados, desarmados y, en el peor de los casos, a la intemperie en las playas del Grao de la capital, siendo objeto de deterioro muy acelerado, o cuidadosamente custodiadas en las atarazanas. Sea como fuere, frente a una operación menor como la vigilancia costera o la búsqueda, localización y eliminación de un número reducido de piratas incluso resultaba gravosísimo la puesta en servicio de las galeras ciudadanas. Para soslayar tal inconvenien-

(9) DIAZ BORRAS, Andrés, *Problemas marítimos de Valencia a finales de la Edad Media: el corso, la piratería y el cautiverio en su incidencia sobre la dinámica económica 1400-1480*. Valencia, 1988 (edición microfichada), pp. 257-270.

(10) IVARS CARDONA, Andrés, *Dues creuades valenciano-mallorquines a les costes de Berberia (1397-1399)*. Valencia, 1921.

(11) QUEROL Y ROSO, Luis, *Las milicias valencianas desde el siglo XIII al XV*. Castellón de la Plana, 1935, pp. 157-162.

te se procedió con frecuencia a la contratación de naves de las que frecuentaban las playas del Grao. El flete de una nao de gran porte, con una dotación bien armada, o la contratación de una galera siempre resultó más económico y con frecuencia igualmente efectivo. Los barcos piratas raramente disponían de buenos y suficientes aparejos o armas (12).

La problemática pirático-corsaria y Valencia

Según los grandes estudiosos de la piratería todos los depredadores del mar tienden a reproducir esquemas de comportamiento similares. Suelen establecerse en aquellas áreas geográficas que mejor se adaptan a las peculiaridades de su actividad. Eligen mares plagados de islas, con cómodos refugios, costas recortadas, donde es fácil perder a los perseguidores o sorprender a sus víctimas (13). Usualmente, es regla general también el considerar los actos de piratería o la guerra de corso propia de regiones litorales más atrasadas y próximas a zonas más ricas, en todo caso cercanas a las rutas de tráfico que proporcionan oportunidades de hacer presas. En cualquier caso, el riesgo que se corría al abordar un barco siempre fue grande y más en época medieval, cuando las diferencias cualitativas y cuantitativas entre navíos de guerra y mercantes eran mínimas. Un factor añadido venía a complicar las cosas; por lo general, los piratas y corsarios que entraban en acción disponían de una fuerza armada muy reducida, los aparejos de sus barcos eran deficientes e incompletos, en suma, muchas veces los asaltantes corrían tan serios peligros de ser capturados como los que sufrían sus potenciales víctimas (14). Todas estas características podían definir lo que era la cuestión de la piratería en los mares valencianos, que se diferenciaba poco de las normas generales que presidieron tales comportamientos en otras latitudes y en otras épocas.

Las costas valencianas más intensamente castigadas por los malhechores serán aquellas más abruptas: desde el Cabo de la Nao hasta Alicante, aproximadamente, y en un segundo plano desde Oropesa y Benicasim hasta la desembocadura del Ebro, ya en Cataluña (15). El resto de la costa, mucho más lineal, de playas regulares y largas, resultaba un ámbito donde los barcos piratas eran avistados y localizados con tanta rapidez que ningún esfuerzo resultaba suficiente para que tuvieran éxito.

(12) DIAZ BORRAS, Andrés, *Problemas marítimos de Valencia...*, pp. 368-370.

(13) Vid., por ejemplo, GOSSE, Philip, *Los corsarios berberiscos, los piratas del norte*. Madrid, 1947. MASIA DE ROS, Angeles, *Historia general de la piratería*. Barcelona, 1959. HENDERSON, Brian, *Historia de la piratería*, Barcelona, 1963. GALL, J. y F., *El filibusterismo*. México, 1957, p. 13.

(14) GALL, J. y F., *El filibusterismo...*, pp. 13-16.

(15) HINOJOSA MONTALVO, José, "Piratas y corsarios en la Valencia de principios del siglo XV (1400-1409)". *Cuadernos de Historia*, 5. *Hispania* (1975), pp. 93-116. DIAZ BORRAS, Andrés, *Problemas marítimos de Valencia...*, pp. 90-114.

Si el espacio geográfico resultaba fundamental para determinar la posible existencia de piratas y corsarios, había factores que también contribuían a perfilar varios tipos de comportamientos. La existencia de un puerto base para gran parte de los enemigos de la Corona de Aragón en las proximidades de aguas valencianas, los diferentes orígenes de los malhechores: musulmanes, berberiscos o granadinos; genoveses, provenzales, castellanos, portugueses o súbditos de la Confederación catalano-aragonesa. Cada uno de estos grupos tenía una forma propia de hacer la guerra y por descontado se encontraron con una actitud, por parte de las autoridades valencianas, diferente. Es conveniente que nos fijemos en estas variantes antes de seguir adelante.

Hay una fuente muy indicada para el seguimiento de las operaciones navales de los enemigos de la Corona de Aragón (16). Se trata de los avisos de avistamiento de barcos sospechosos que se comunicaron a lo largo de la línea costera (17). Cada población del litoral se constituía en un centro local de seguimiento de la actividad en alta mar y a la vez, superpuesta a esta misión, cumplía otra de transmisión de informaciones procedentes de la costa. Por este procedimiento, mucho más complejo y delicado de lo que aparenta, sujeto a una serie de avatares considerables a lo largo de los siglos XIV y XV, somos capaces de entender las fórmulas de ataque y los objetivos de los distintos tipos de enemigos. Si tomamos el período 1400-1430 constataremos que se produjeron 154 avistamientos distribuidos del siguiente modo:

1400 = 11	1405 = 4	1420 = 2
1401 = 7	1411 = 12	1421 = 22
1402 = 4	1412 = 7	1422 = 10
1403 = 0	1413 = 8	1423 = 22
1404 = 1	1414 = 11	1424 = 1
1405 = 2	1415 = 6	1425 = 3
1406 = 0	1416 = 2	1426 = 0
1407 = 0	1417 = 7	1427 = 0
1408 = 0	1418 = 6	1428 = 0
1409 = 1	1419 = 5	1429 = 0
		1430 = 0

FUENTE: DIAZ BORRAS, Andrés. *Problemas marítimos de Valencia a fines de la Edad Media: el corso, la piratería y el cautiverio en su incidencia sobre la dinámica económica, 1400-1480*. Tesis doctoral microfichada, Valencia, 1988, p. 94.

(16) DIAZ BORRAS, Andrés, *Problemas marítimos de Valencia...*, pp. 669-764.

(17) Para tener una visión general de los mecanismos de funcionamiento del sistema de alerta litoral y comunicación costera vid. *Ibidem*, pp. 232-254.

Si distribuimos estas cifras entre los tipos de enemigos que corrieron aguas valencianas en el periodo estudiado hallaremos los siguientes resultados:

<u>Decenio</u>	<u>Enemigos</u>	<u>Avisos</u>	<u>Porcentaje</u>
1400-1409	Genoveses	1	3,84%
	Musulmanes	22	84,61%
	No identificados	3	11,53%
1410-1419	Genoveses	7	10,29%
	Musulmanes	55	80,88%
	No identificados	6	8,82%
1420-1429	Genoveses	9	15,00%
	Musulmanes	47	78,33%
	No identificados	4	6,66%

FUENTE: DIAZ BORRAS, Andrés. *Problemas marítimos de Valencia...*, p. 99.

Las conclusiones que se desprenden del periodo son evidentes, una inmensa mayoría de la piratería sufrida por el litoral valenciano se debe atribuir a las fuerzas islámicas, granadinas o berberiscas, aunque con claras tendencias recesivas porcentualmente, aunque no en números absolutos, al pasar de más del 84% en 1400-1409 al 78% aproximadamente entre 1420-1429. Por el contrario, la piratería genovesa crece en términos totales y relativos de un 3,84% a un 15%. El resto no fue identificado por los encargados de la custodia litoral valenciana. No obstante, estas cifras pueden reflejar una realidad desvirtuada. En efecto, los vigías costeros encargados de dar la alarma ante un barco sospechoso de ser de malhechores eran incapaces de descubrir si navíos propios o aliados eran o no piratas. Corsarios castellanos, catalano-aragoneses y de otras procedencias merodeaban continuamente por estos mares sin que nadie pudiese detectarlos. Así, sabemos que entre 1410 y 1419 hubo nueve casos de actos de piratería denunciados ante el baile general, máxima autoridad administrativa al servicio del Rey. De esos nueve casos seis estuvieron protagonizados por piratas valencianos, dos por vascos y otro por un súbdito de la Corona de Aragón originario de Sicilia (18).

Este grupo de incontrolados era de los más peligrosos por resultar imposible prever sus acciones. Sin embargo, no era éste el único riesgo que debía de afrontar el comercio y los poblados litorales de las tierras valencianas.

(18) GUIRAL, Jacqueline, "Course et piraterie à Valence de 1410 à 1430". *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980), pp. 759-765.

Habíamos dicho que cada tipo de enemigos se diferenciaba del resto por una serie de peculiaridades a la hora de elegir sus presas y botines. Efectivamente, los corsarios musulmanes, por ejemplo, constituían la que podemos considerar escala más baja de la piratería en nuestras aguas. Con fustas, generalmente, pequeñas y mal equipadas, sabiéndose inferiores en técnica y capacidad de combate, los corsarios berberiscos y granadinos rehuyeron los encuentros con barcos de tráfico y buscaron los abrigos de la costa, los barcos de pesca de bajura o las localidades litorales aisladas, mal defendidas y con escasa población. Sus objetivos se centraban casi exclusivamente en la captura de cautivos, aunque no desdeñaron tampoco el robo de ganado y bienes, éstos nunca se hallaron a la cabeza de sus prioridades (19). En el punto diametralmente opuesto se encontraba la piratería genovesa. Los genoveses disponían de grandes y poderosas naves o galeras ante las cuales era necesario hacer gala de buenos fundamentos navales para vencerles. Por esta razón, sus objetivos eran los barcos que hacían las rutas comerciales o los grandes puertos de la Confederación catalano-aragonesa: Barcelona, Mallorca, Valencia, etc., de acuerdo con la tradicional guerra de desgaste que venían manteniendo con la Corona de Aragón desde tiempo inmemorial. El saqueo de puertos o la captura de barcos mercantes minaba la moral del rival y reportaba suculentos beneficios si se tenía éxito (20). Entre ambos extremos mencionados se situaba una buena cantidad de piratas y corsarios de distinto origen y variada condición.

El comportamiento de las flotas catalano-aragonesas frente a esta surtida gama de malhechores tuvo que ser forzosamente diverso. Frente a los enemigos berberiscos o granadinos las soluciones del problema eran difíciles. Hubiese resultado gravosísimo aparejar una flotilla permanente para perseguirles cada vez que se tenía constancia de su presencia. Por otra parte, los estragos causados, aunque preocupantes y lamentables en muchas ocasiones, raramente repercutían directamente en el comercio urbano. Esto hizo que se adoptase una política de represalias y acciones de castigo que pudo justificar la pervivencia de las operaciones de corso en el norte de África durante decenios. Si los berberiscos corrían estas aguas en busca de botín y cautivos, los valencianos harán lo mismo en sus costas. Poco más se podía hacer, salvo, como es lógico, mantener un sistema de defensa litoral en tierra, que a partir del siglo XVI se convertirá en un verdadero baluarte ante la ofensiva islámica. Expediciones como la de 1397-1398 contra Berbería no volverán a producirse en este período hasta que, a comienzos del quinientos, Fernando el Católico comience una metódica ocupación de las plazas norteafricanas.

El problema de la piratería genovesa aunque más peligroso era también coyuntural. Con el paso del tiempo acabaría por desaparecer. Precisamente, para contrarrestarlo se formaron con frecuencia escuadras combinadas de

(19) DIAZ BORRAS, Andrés, *Problemas marítimos de Valencia...*, pp. 114-128.
(20) *Ibidem*, pp. 128-141.

barcos procedentes de los distintos territorios que componían la Corona de Aragón. No obstante, conforme fue decayendo el peligro ligur, estas armadas guardacostas, muy ónerosas, fueron enrareciéndose. Aunque al final se extinguieron, no fue insólito el aparejo individual de cualquiera de las ciudades con objeto de perseguir barcos aislados. Independientemente de preservar intercambios comerciales, tales aparejos tendrían como misión la salvaguardia de los suministros cerealistas. Como la mayoría de las metrópolis mediterráneas, densamente pobladas, Valencia estaba necesitada de avituallamientos anuales de grano procedentes de Italia, Castilla, Provenza o Berbería. Los barcos con cereal formaban una verdadera y fundamental arteria de abastecimiento cuya ruptura podía tener repercusiones muy negativas para la capital. Es por eso que los rectores políticos cuidaban especialmente la continuidad de ese tráfico. Al mismo tiempo, los navíos trigueros representaban un botín muy apreciado por los piratas que dispusieran de un fondeadero cómplice donde descargar unas mercancías muy requeridas, y por lo tanto de fácil venta, en todas partes. El puerto de Cartagena cumplió a la perfección esta misión. Concebido desde su creación con este fin, para facilitar las operaciones contra los musulmanes, pero también contra la Corona de Aragón, se convertirá en base de recalada obligada para los enemigos de la Confederación catalano-aragonesa (21).

Pere Cabanyelles y la lucha antipirática

En 1417 las acciones piráticas estaban poniendo en un durísimo aprieto a las costas y comercios valencianos. A lo largo de todo el año, según la documentación municipal, se habían producido al menos siete avistamientos de fustas de moros en aguas catalano-aragonesas, que correrían los mares en busca de botín con entera impunidad (22). Este hecho, con ser por sí solo representativo de los peligros que acechaban al litoral, no era algo aislado. El acoso musulmán, ya lo hemos visto, no constituía el riesgo más temido por comerciantes y navieros. Sin embargo, siempre había estado unido a otra faceta de la misma problemática. Se ha podido constatar que mientras las fustas islámicas corrían aguas valencianas en busca de cautivos y botín, otros barcos cristianos procedían de igual manera, a la espera de una buena oportunidad, de un abordaje fácil y lucrativo. Al menos, tres barcos piratas habían sido capturados en 1417, confiscados por la autoridad real, el baile general, y subastados y adjudicados a nuevos propietarios. Una galeota de Joan Gizbert, otra de Marc Rossel de Orihuela y un navío del siciliano residente en Mallorca Colas de Martorello (23). Todos estos individuos, súbditos

(21) *Ibidem*, pp. 154-158. Vid. también. TORRES FONTES, Juan, *El concejo de Cartagena en el siglo XIII*. Murcia, 1977.

(22) DIAZ BORRAS, Andrés, *Problemas marítimos de Valencia...*, p. 678.

(23) GUIRAL, Jacqueline, *Course et piraterie...* pp. 759-760.

tos de la Corona de Aragón, se habían visto involucrados en acciones de bandidaje marítimo. Pero hubo más y más graves a juicio de los rectores políticos urbanos: el *Consell* y los jurados de Valencia.

El aparejo de Pere Cabanyelles, en 1417, sin haber sido estudiado hasta la fecha, ya ha merecido cierta atención superficial. Ha sido mencionado por la historiadora Jacqueline Guiral en dos ocasiones, aunque se trata de referencias muy breves (24). Por nuestra parte, también habíamos tratado el tema, un tanto más extensamente, pero sin idea de profundizar en la cuestión (25). No obstante, pensamos que merece ser analizado pormenorizadamente por cuanto se trata de un caso que podemos considerar paradigmático de la realidad marítima valenciana de la época. Entre los acuerdos del *Consell* reunido el 28 de agosto de 1417 se hallará uno que hace referencia a la elección como capitán de la expedición anticorsaria, promovida por Valencia, del noble mosén Pere Cabanyelles. Varios mercaderes y algunas otras personas transmitirán sus quejas relacionadas con la captura de barcos y entorpecimiento de sus negocios, a los *consellers*, los cuales decidirán introducir el problema en el orden del día de la asamblea comunal. Las quejas y reclamaciones, legítimas o justificadas desde luego, no hubiesen sido suficientes para movilizar todo el aparato político-administrativo urbano a no ser por razones de peso. La reiterada repetición de las depredaciones, que podía generar un clima de tensión y malestar en ámbitos muy sensibles de la capital, y el incidir algunas de ellas en barcos de aprovisionamiento para Valencia, pagados con dineros públicos en mayor o menor medida, reclamaban la adopción de urgentes iniciativas. Lo cierto es que ambos factores coadyuvaban en la desestabilización de la paz social interior y el segundo atacaba directamente los intereses de la comunidad. Por esta razón, el *Consell* decidió la formación de una expedición punitiva formada por una galea —y un laúd según Guiral—, que debería perseguir, capturar o eliminar a cuantos piratas encontrara en aguas valencianas. Se le concedía un plazo de

(24) *La acción emprendida en contra de los piratas va a ser ejercida sin descanso alguno. En agosto de 1417, de nuevo como consecuencia de las quejas de particulares y de las incursiones emprendidas contra los navíos que aprovisionaban al reino, el consejo manda que se arme una galea y un laúd durante un mes. El capitán es uno de los jurats: Pere Cabanyelles, ab lo poder e salari acostumat.* GUIRAL, Jacqueline, "La piratería, el corso: sus provechos y ganancias en el siglo XV". En *Nuestra Historia*, 3. Valencia, 1980, p. 276. La segunda referencia existente relativa a este tema es la siguiente: *Par ces quelques exemples, piraterie et guerre de course paraissent si actives au large des côtes valenciennes pendats cette période, que les autorités se sont émues. Dès 1417, en effet, le Bailli de Valence a fait appel à Pere Cabanyelles, cavalier, capitaine d'une galère armée, patronée par Cristófol Murta, pour protéger la côte. Il est d'ailleur rétribué par la ville de Valence: lo qual anava a sou de la ciutat de València. Il semble que son action ait été durable et efficace, puisque le 10 novembre 1422 le Pere Cabanyelles remet entre les mains du Bailli, Pere Gallart marinier de Oriola, qui s'adonnait vraisemblablement à la piraterie, et qui s'était emparé par vol à Ceuta, d'une galiota de Portugal de 22 bancs. Il avait donc bien accompli sa mission initiale, comme l'écrivait Juan Mercader, le 29 Aout 1417; e comany a aquell que si ab la dita galera e ab qualsevols fusts, podia haver a mans sues los dits cossaris o algun de aquels".* GUIRAL, Jacqueline. "Course et piraterie...", pp. 764-765.

(25) DIAZ BORRAS, Andrés, *Problemas marítimos de Valencia...*, pp. 277-278.

un mes para que patrullara por mares próximos a la ciudad, ampliable durante todo el tiempo que considerase oportuno para cumplir su misión (26).

Dado que la capital no disponía de navíos en condiciones operativas, que la morosidad en conseguir poner a punto sus barcos haría imposible la empresa y que, por el contrario, se podría contar con el concurso de fustas privadas, se decidió fletar para la misma la galera de Cristòfol Murta de Mallorca, su patrón (27). De esta manera, se contrataría el barco mencionado colocándolo a las órdenes de un responsable de los poderes políticos urbanos. La elección recayó en uno de los jurados de Valencia, representante del aparato ejecutivo de gobierno local. Mosén Pere Cabanyelles reuniría en su persona las condiciones más idóneas al ser jurado y a la vez noble caballero familiarizado, en teoría, con las acciones militares, aunque tal vez menos acostumbrado a la vida naval. En cualquier caso, las tareas de gobierno de la galera estarían encomendadas a Cristòfol Murta, su patrón, persona competente en tales menesteres, Pere Cabanyelles tendría como responsabilidad exclusiva la supervisión del control del barco y la plena dirección de las operaciones militares, una vez fuesen avistados los enemigos (28).

El mismo día 28 de agosto de 1417, actuando como testigos el notario Berenguer Rovira y En Bernat Mercader, el Capitán de la galera, Pere Cabanyelles, y el síndico de la ciudad, En Jaume Dezplà, firmaban las oportunas garantías y seguridades ante el Baile General, micer Joan Mercader. Efectivamente, todos los aparejos de barcos armados, según los fueros, debían de contar con la aprobación de la máxima autoridad real en la jurisdicción (29). Esta práctica, tradicional en el ordenamiento legislativo valenciano, es explicable puesto que constituía la única fiscalización por parte de los rectores del reino de Valencia respecto de los armadores particulares, entre los cuales se veía incluida la ciudad, bien a su pesar. Precisamente por eso, la población pugnará por conseguir eludir tal deber en los casos en que la urgencia lo hiciere recomendable (30). Aunque no es éste el caso, con frecuencia, en años sucesivos, el proceso de armamento, que para ser operativo requería gran celeridad, se vio paralizado por una burocracia colapsante y la animadversión del Baile General. En efecto, el representante real, conocedor de las pretensiones urbanas cerca del monarca, tendentes a la eliminación de su competencia en semejantes aparejos, entorpecerá, reclamará y apelará al soberano para retener sus atribuciones frente a Valencia. Ya en la reunión del *Consell*, que hemos mencionado un poco más arriba, se hace referencia

(26) Archivo Municipal de Valencia (desde ahora AMV), *Manuals de Consells*. A-26, f. 276 rv.

(27) Archivo del Reino de Valencia (desde ahora ARV), Real Cancillería, 680, mano IV, f. 208 rv 209 r.

(28) AMV, *Manuals de Consells*. A-26, f. 276 rv.

(29) ARV, Real Cancillería, 680, mano IV, f. 208 rv 209 r.

(30) DIAZ BORRAS, Andrés, *Problemas marítimos de Valencia...* pp. 60-69.

expresa a la solicitud al monarca del permiso, obviando el papel que había venido jugando el Baile General: *els dits honorables jurats havien demanat llicència al Senyor Rey de poder armar fusta o fustes per castigar los dits malfaçants* (31). Lo cierto es que pese a estas palabras el trámite correspondiente fue cumplimentado en manos de Joan Mercader. Se trataba, en definitiva, de un compromiso según el cual el barco armado no atacaría a súbditos o aliados del soberano catalano-aragonés, incluyéndose en esta categoría a moros y judíos de territorios en buenas relaciones con el país más oriental de la Península Ibérica. Este compromiso, materializado en un juramento de fidelidad con reminiscencias de los rituales feudales, estaba complementado por la entrega de fianzas o la presentación de avaladores. En este caso, el síndico de Valencia, Jaume Dezplà, cumpliría ese papel. En la hipótesis de que Pere Cabanyelles incumpliera su juramento conscientemente o ante la posibilidad de que en un enfrentamiento fortuito se causaran daños a aliados o naturales de territorios del Rey, el garante respondería económicamente de las pérdidas ocasionadas. Es decir, la ciudad se comprometía a resarcir a cualquier siniestrado que pudiera demostrar su inocencia y reclamase la tropelía.

En esta ocasión, la gestión de la autorización fue muy rápida, quizás por ello se efectuó. Al día siguiente, 29 de agosto, el Baile General libraba la correspondiente acreditación a Pere Cabanyelles para que pudiese actuar libremente con el respaldo legal (32). Según este documento, los responsables de la administración real, subordinados del baile general, repartidos por todo el reino de Valencia, estaban obligados a facilitar la tarea de búsqueda de los piratas y auxilio a la galera armada por la ciudad. El capitán designado por la ciudad se convertía también en el representante de Joan Mercader y por lo tanto lo era del monarca, con poderes para juzgar y castigar sumariamente a cuantos malhechores encontrase, de acuerdo con su arbitrio. Ignoramos durante cuánto tiempo permaneció en labores de vigilancia la galera de Cristòfol Murta de Mallorca pero no sobrepasaría en mucho el mes estipulado en el acuerdo del *Consell*. Sabemos que a mediados de octubre ya se hallaría de regreso en Valencia. De manera que entre el 29 de agosto y mitad de octubre serían las fechas tope de su posible misión guardacostas. Efectivamente, el día 19 de ese último mes los jurados de la capital escribían a mosén Rodrigo de Luna, Comendador de Monzón, una carta en la que se mencionaba los trabajos efectuados por el patrón mallorquín y su barco (33). Rodrigo de Luna era un noble emparentado con Benedicto XIII y capitán de las galeras papales fondeadas en Peñíscola. Este personaje, que durante algunos años realizó una activa labor corsaria en Berbería, contaba con la colaboración y simpatías de los rectores urbanos. Con frecuencia, Valencia acudió a él en busca de auxilio naval; en reciprocidad, mosén Rodrigo de

(31) AMV, *Manuels de Consells*, A-26, f. 276 rv.

(32) ARV, Real Cancillería, 680, mano IV, f. 209 rv.

(33) AMV, *Lletres Missives*, g³-13, f. 216 v.

Luna solicitaría la cooperación ciudadana en cuestiones como avituallamiento de sus barcos o dotación técnica de los mismos (34). Es muy probable que en esta ocasión los jurados contestaran a un requerimiento del noble en cuestión y que habría sido escrito en Peñíscola el día 12 de octubre. Se trataría de una petición para que la galera de Cristòfol Murta se incorporara a la escuadra del Papa Benedicto. Los miembros del poder ejecutivo urbano lamentarían la imposibilidad de acceder a la solicitud de mosén Rodrigo de Luna, aduciendo el reciente regreso de la expedición de Pere Cabanyelles, a raíz de la cual la fusta se encontraría deteriorada por la travesía y en parte desarmada. Gracias a esta carta, sabemos que ya se habrían juzgado y condenado a algunos piratas. Según los jurados, Valencia ya había hecho *gran punició de ladres e altres mals hòmens entre los quals ni ha haüts de penjats e de açotats e en altra manera castigats* (35). En total sufrieron el peso de la justicia, entre ejecutados, azotados y castigados, cuarenta piratas.

Pese a que a mediados de octubre la galera ya había regresado al puerto de Valencia, no será hasta comienzos de noviembre cuando se inicien las gestiones tendentes a evaluar la presa realizada. Se trataba de dos galeotas, una de veintidós bancos y otra, un leño propiamente dicho, de trece. La razón de esta demora estuvo relacionada con las malas condiciones físicas en las que volvió mosén Pere Cabanyelles de la expedición. En efecto, el día 3 de noviembre de 1417, el Baile General del reino de Valencia conminaba al capitán de la ciudad a dar cuenta de los bienes, objetos y pertenencias de las dos galeotas apresadas en el plazo de veinticuatro horas, bajo pena de seis mil florines, cantidad muy respetable. Esta especie de ultimátum lanzado por Joan Mercader tenía su razón de ser en la obligación que todos los corsarios legalmente armados debían de cumplir, la presentación de las presas (36). Dado que Cabanyelles ya se encontraría en Valencia desde mediados de octubre, parecía plausible interpretar su tardanza en presentarse ante la máxima autoridad real como una desconsideración o tal vez como un intento de escamotear los bienes confiscados. Nada de ello era cierto y pudo comprobarse de inmediato. El oficial subordinado encargado de llevar el requerimiento a Pere Cabanyelles pudo comprobar, personalmente, que éste se hallaba postrado en su lecho y que así había permanecido desde su regreso, razón por la que no se había presentado ante el Baile General (37). Este hecho despejaba cualquier duda respecto de las intenciones de nuestro Capitán, pero es que, además, el escrito de Joan Mercader significó la reacción del síndico de Valencia Jaume Dezplà que, puesto al corriente de lo que sucedía, se presentó de inmediato ante su presencia (38). Una vez certificado de todas estas circunstancias el Baile General prorrogará el plazo de verifica-

(34) DIAZ BORRAS, Andrés, *Problemas marítimos de Valencia...*, pp. 265-268.

(35) AMV, *Lletres Missives*, g³-13, f. 216 v.

(36) ARV, Real Cancillería, 680, mano IV, f. 210 r.

(37) ARV, Real Cancillería, 680, mano IV, f. 210 r.

(38) ARV, Real Cancillería, 680, mano IV, f. 210 rv.

ción de sus presas hasta que Pere Cabanyelles se hubiese recuperado de su convalecencia (39).

No será hasta el día 10 de noviembre cuando el capitán valenciano haga acto de presencia ante Joan Mercader. Con tal fecha, se personaba cerca del administrador de los bienes reales dispuesto a revisar con él las presas que se hallaban en las atarazanas del Grao, en unión de la galera de Cristófol Murta. Cabanyelles justificaba su retraso por la enfermedad padecida, informando al Baile General de que era la primera vez, desde su regreso, que salía de su casa. Además de los bienes capturados, entregaba a la justicia a Pere Galard, marinero de Orihuela y patrón pirata, máximo responsable de una de las galeotas capturadas. Es muy probable que con objeto de hacer escarmiento de los bandidos de mar que infestaban las aguas valencianas se hubiese procedido a hacer ejecuciones sumarias de la mayoría, dejando al más caracterizado de ellos para ser juzgado por los procedimientos habituales. De esta manera, la publicidad lograda con una actuación tan rápida y contundente como la primera era continuada y prolongada con la segunda (40). Así pues, por orden del Baile General, acudieron al Grao de Valencia el alguacil de su corte Antoni Pasqual y el notario Berenguer Rovira, que junto a Pere Cabanyelles procederán a inventariar los aparejos de las dos galeotas atrapadas (41).

Disponemos, afortunadamente, de ambos inventarios. Si generalmente es muy difícil establecer el resultado de las armadas ciudadanas contra piratas, cosa que es posible en este caso, es mucho más complicado conocer las características de las presas efectuadas a los mismos. En este sentido el ejemplo de Pere Cabanyelles y la galera que capitaneó puede considerarse singular y muy valioso para el estudio de estos problemas y de las dotaciones de los barcos corsarios o piratas de pequeñas dimensiones. Es por eso que consideramos altamente conveniente transcribir, íntegramente, esos inventarios.

INVENTARIO DE BIENES DE LA GALEOTA Y LEÑO CAPTURADOS POR LA GALERA CAPITANEADA POR PERE CABANYELLES (42)

Primerament, lo buch de la galiota de Portugal de XXII banchs ab son arbre e ses entenes (43).

Item, dos faxos de darts (44).

(39) ARV, Real Cancillería, 680, mano IV, f. 210 v.

(40) ARV, Real Cancillería, 680, mano IV, f. 210 v 211 r.

(41) ARV, Real Cancillería, 680, mano IV, f. 210 v 211 r.

(42) ARV, Real Cancillería, 680, mano IV, f. 211 rv y mano V, f. 1 rv.

(43) En primer lugar el casco de la galeota de Portugal, de 22 bancos, con su palo mayor y sus entenas: verga que sostiene la vela latina.

(44) También, dos fajos de dardos.

- Item, VI costes* (45).
Item, I anquiló fornit (46).
Item, I orça d'avant (47).
Item, I prode (48).
Item, I amant (49).
Item, I troça (50).
Item, I beta de collar (51).
Item, II orçapobs (52).
Item, I orça (53).
Item, II bragots (54).
Item, I cornalet d'erba (55).
Item, I bandera a senyal de Portugal sotil (56).
Item, III lançes largues (57).
Item, XVIII lançes manens (58).
Item, XXXI escuts, VIII grans e XXII poch, ab diverses senyals (59).
Item, IIII calderons grans e poch (60).
Item, V calderetes planes (61).
Item, VII guanteroles (62).
Item, XIII barrills (63).
Item, hun gran munt de pa de bescuyt (64).
Item, palament LXXXIII rem (65).

(45) No hemos podido identificar la palabra *costes*.

(46) El término *anquiló* es una traducción catalana de la palabra genovesa *anchino*, que designa el cabo que tensa la verga del palo mayor.

(47) La orza o contrapeso situado a popa del trinquete de la fusta.

(48) Aunque con reservas, esta palabra pensamos que designa al timón de proa.

(49) El amante es el cabo de gran calibre, fijado por un extremo y libre por el otro, que se emplea para suspender objetos fácilmente.

(50) La troza es el cabo forrado de cuero, formando una anilla en su extremo, que mantiene unido el palo mayor y la entena de la vela latina.

(51) El cabo utilizado para izar velas.

(52) Orza a popa. Es el cabo, con anilla en un extremo, empleado en las embarcaciones de vela latina para tirar a popa el car o percha de la entena, cuando hay buen viento o se pretende recoger velas.

(53) Pieza de hierro muy pesada empleada como lastre o contrapeso.

(54) Cabos que ligan la entena y el palo mayor.

(55) Cabo de unos dos metros, aproximadamente, que se aplica para el mejor dominio del aparejo cuando éste está a todo trapo.

(56) Una bandera pequeña de Portugal.

(57) Tres lanzas largas.

(58) Dieciocho lanzas cortas.

(59) Treinta y un escudos, nueve grandes y veintidós pequeños con distintos distintivos.

(60) Cuatro calderos grandes y pequeños.

(61) Cinco calderetas pequeñas.

(62) Siete guanteletes para la protección de las manos.

(63) Catorce barriles.

(64) Un gran montón de pan de bizcocho.

(65) Ochenta y tres remos.

- Item, II timons bayonenchs (66).*
Item, II timons latins (67).
Item, I ruxó (68).
Item, II ànquores (69).
Item, una caxeta de fust d'Espanya, de dins la qual eren los coses següents (70).
Primo II brúxoles (71).
Item, dues ampoletes de ores (72).
Item, I carta de navegar ja squinçada (73).
Item, unes cestes (74).
Item, III palomeres d'erba (75).
Item, I palomera d'erba vella (76).
Item, una spartina de cànem (77).
Item, VIII peçes de ferre d'armar d'avant e de tràs (78).
Item, VIII parells de davant-braços (79).
Item, VIII caps de ferre (80).
Item, III balestes (81).
Item, II arbres de balesta (82).
Item, una canfonia (83).
Item, VIII parells de guarda-braços o gosets (84).
Item, un sach dins lo qual ha una peça d'arnes que era del patró (85).
Item, VIII cap de ferre del patró (86).
Item, dos davant-braços del patró (87).
Item, VI spases (88).

-
- (66) Dos timones bayoneses.
(67) Dos timones latinos.
(68) Un ruzón o ancla de pequeñas dimensiones.
(69) Dos áncoras.
(70) Una cajita de madera de las fabricadas en Granada en la que había:
(71) Dos brújulas.
(72) Dos relojes de arena, de una hora cada uno.
(73) Una carta de navegar ajada y destrozada.
(74) No hemos podido identificar esta palabra.
(75) Tres cabos para varar la fusta en tierra.
(76) Un cabo viejo para varar la fusta en tierra.
(77) Una esparcina o cabo para varar la fusta en tierra.
(78) Ocho piezas de hierro empleadas para botar la fusta, tanto para proa como para popa.
(78) Ocho pares de protectores de antebrazos.
(80) Ocho cascos de hierro.
(81) Tres ballestas.
(82) Dos mangas de ballesta.
(83) Un ingenio de ballesta similar al martinete y con idéntica misión de resorte.
(84) Ocho piezas de protectores para los brazos.
(85) Un saco dentro del cual había una pieza de armadura del patrón del barco.
(86) Ocho cascos de hierro del patrón.
(87) Dos protectores del antebrazo.
(88) Seis espaldas.

- Item, I scut ab maneta (89).*
Item, I artimó de drap do lona (90).
Item, I borda do lona (91).
Item, hun altre buch del leny de XIII banchs ab son arbre e ses entenes (92).
Item, lo palament XXX rems (93).
Item, I palomera d'erba (94).
Item, I troça (95).
Item, I amant (96).
Item, II arçapobs (97).
Item, I orça d'avant (98).
Item, I cornalet (99).
Item, VI costes (100).
Item, I bragot (101).
Item, I predech d'arborar (102).
Item, I talla de collar (103).
Item, VII lançes largues, la una sens ferre sotil (104).
Item, III guanteroles (105).
Item, XXIII barrills (106).
Item, II timons (107).
Item, I govern (108).
Item, II rexons (109).
Item, V carabaçes grans apedaçades (110).
Item, I beta de collar (111).
Item, I arbre ab ses entenes de la migana (112).

-
- (89) Un escudo con maneta para su sujeción.
 (90) El artimón o vela de popa tejida en lona.
 (91) Debe de tratarse de otra vela del aparejo, pero no hemos podido identificarla.
 (92) Un casco de leño de trece bancos con su palo mayor y entenas.
 (93) Treinta remos.
 (94) Un cabo para varar la fusta en tierra.
 (95) Vid. nota 50.
 (96) Vid. nota 49.
 (97) Vid. nota 52.
 (98) Vid. nota 47.
 (99) Vid. nota 55.
 (100) Vid. nota 45.
 (101) Vid. nota 54.
 (102) Vid. nota 48.
 (103) Vid. nota 51.
 (104) Siete lanzas largas, una de ellas pequeña y sin punta de hierro.
 (105) Vid. nota 62.
 (106) Vid. nota 63.
 (107) Vid. nota 67.
 (108) Timón para gobernar la embarcación. Vid. nota 67.
 (109) Vid. nota 68.
 (110) Debe de tratarse de cinco flotadores destrozados.
 (111) Vid. nota 51.
 (112) Palo y entenas de la mesana.

- Item, III sachs de pa* (113).
Item, I artimó e I migana (114).
Item, VI bacinets de ferre la hu ab capmal (115).
Item, III cuyraçes blanques (116).
Item, II cuyraçes negres (117).
Item, I cuyraça vermella (118).
Item, I cuyraça blava (119).
Item, II balestes (120).
Item, I braç de balesta sens arbre (121).
Item, VI paveses (122).
Item, VII taulachos (123).
Item, un caxó en que havia les coses següents (124).
Primo, V parels de manegues de ferre (125).
Item, I gorgeri (126).
Item, II parels de davant-braços (127).
Item, I broquer poch (128).
Item, I careta de ferre (129).
Item, I canfonia (130).
Item, I cint ab telola (131).
Item, I cint ab maneta (132).
Item, I cint sens maneta e telola (133).
Item, una altra caxa en que havia les coses següents (134).
Primo, una brúxola (135).
Item, I quarquaix (136).

-
- (113) Cuatro sacos de pan de bizcocho.
(114) Vela de popa y la mesana.
(115) Seis bacines pequeños, uno con tapadera.
(116) Tres corazas pintadas de blanco.
(117) Dos corazas pintadas de negro.
(118) Una coraza pintada de rojo.
(119) Una coraza azul.
(120) Dos ballestas.
(121) Un brazo de ballesta sin mango.
(122) Seis escudos largos o paveses.
(123) Siete escudos circulares.
(124) Un cajón en el que se encontraban:
(125) Cinco pares de protectores de mangas de hierro.
(126) Una pieza de armadura que protegía el cuello.
(127) Dos pares de protectores de antebrazo.
(128) Un escudo circular con cazoleta para la mano.
(129) Una pieza adherida al casco y que protegía la cara.
(130) Vid. nota 83.
(131) Un cinto con corredera.
(132) Un cinto con maneta.
(133) Un cinto sin corredera ni maneta.
(134) Otra caja en que había las siguientes cosas:
(135) Una brújula.
(136) Un carcaj.

Item, I garbó de biratons (137).

Item, II maraços (138).

Item, II coixins (139).

Item, un altre caxó o caxa, dins la qual havia les coses següents (140).

Primo, una carta squinçada de navegar (141).

Item, III parels de calces squinçades (142).

Item, I garbeta de flexes (143).

Item, hun costalet dins lo qual eren ligats V troçets de quatifes e de flaçades squinjades (144).

Item, hun altre costal en que havia ligat XX goneles blanques, blaves e burelles, totes squinçades (145).

Item, hun altre costalet en que havia ligat VIII tabans e V flaçades oldanes squinçades (146).

Item, hun altre costal en que havia ligat una capa burella e VIII gonelles totes squinçades e V jupons tots rots, squinçats e hun troçet de tapic squinçat també e VII katiffes totes squinçades (147).

Item, una bombardarda petita (148).

Item, III spases sens bahines (149).

Item, II calderons, I gran, altre poch (150).

Item, I feires de cuynar (151).

Item, I paella (152).

Item, una tenda de popa de drap de lana, barrada de vert e de blanch (153).

(137) Un manojo de flechas pequeñas.

(138) No hemos podido identificar esta palabra.

(139) Dos cojines.

(140) Otro cajón en el que se hallaron los objetos siguientes:

(141) Vid. nota 73.

(142) Cuatro pares de calzas destrozadas.

(143) Un puñado de flechas.

(144) Un costal pequeño en el que se encontraron cinco pedazos de alfombras y mantas destrozadas.

(145) Otro costal en el que estaban atadas veinte sayas blancas, azules y negras, todas destrozadas.

(146) Otro costal pequeño en el que se encontraron cinco mantas viejas y destrozadas, al igual que nueve piezas de otros enseres que desconocemos.

(147) Otro costal en el que había atado una capa negra y nueve sayas destrozadas y cinco jubones, un fragmento de tapiz y siete alfombras, todo ello destrozado.

(148) Una bombardarda pequeña.

(149) Tres espadas sin vainas.

(150) Dos calderos, uno grande y otro pequeño.

(151) Una parilla de cocinar.

(152) Una sartén.

(153) Una tienda de popa de lana, a franjas verdes y blancas, a modo de castillo de popa.

Item, XXV eines, bernegats e scudiles de fust (154).

Item, una flaçada blanca barrada tota squinçada (155).

Como puede comprobarse a través de la presente relación la galeota de Portugal llegó ya muy mal aparejada hasta la ciudad de Valencia. Bien es cierto que había sufrido una larga odisea. Destinada a socorrer Ceuta, defendida por los portugueses ante el ímpetu berberisco, fue capturada en aquellas aguas por el pirata oriolano. Es de suponer que en tal acción ya perdió parte de sus armas defensivas y ofensivas, además de aparejos y velamen. Pero es que después tendría que sufrir una nueva acometida por parte de Cabanyelles y la galera de Murta, la cual recordemos que a su regreso a Valencia no se hallaba en perfectas condiciones. El leño de Sunyer, pese a ser más pequeño parece haber sufrido menos daños por las operaciones navales. Su propietario se quejará cuando lo reclame de no haber realizado ningún acto punible por el que mereciera perder el barco. Con todo, ambos inventarios pueden darnos una idea aproximada de las posibilidades militares de los corsarios y piratas medievales en la Edad Media, sobre todo de aquellos con pocos recursos y barcos pequeños.

En diciembre de 1417, el día 7, el *Consell* procedía al pago del salario del capitán Pere Cabanyelles (156). Parecía como si todo estuviese ya concluido; sin embargo, aún habrá que afrontar algunos problemas y dilucidar nuevas cuestiones planteadas. Ya el día 26 de enero de 1418, Jaume Cabanes denunciaba ante el baile general las pésimas condiciones de conservación en las que se encontraban los bienes custodiados en las atarazanas. A causa de la humedad, muchos de ellos se deterioraban velozmente, por lo que parecía recomendable adoptar alguna medida cuanto antes (157). Joan Mercader decidió subastar todos los objetos que fuera posible, encargando esta misión al corredor En Miralles Nom de Déu, el cual, junto a Antoni Pasqual, alguacil, y el escribano correspondiente se personarían rápidamente en el Grao de Valencia. El resultado de la subasta fue el siguiente:

INVENTARIO DE LOS BIENES SUBASTADOS PERTENECIENTES A LOS BARCOS CAPTURADOS POR CABANYELLES (158)

Primerament, una flaçada vella sotil a.N Pere Navarro, flaquer, per preu de III s II d (159).

Item, una sclavina vella, sotil, al dit Pere Navarro, per preu de III s III d (160).

(154) Veinticinco cubiertos y platos de varios tipos, todos de madera.

(155) Una manta blanca, a franjas, toda destrozada.

(156) AMV, *Manuals de Consells*, A-26, f. 294 r.

(157) ARV, Real Cancillería, 680, mano V, f. 1 v.

(158) ARV, Real Cancillería, 680, mano V, f. 1 v al 3 r.

(159) Primeramente, una manta pequeña, vieja, a En Pere Navarro, panadero, vendida por precio de 4 sueldos 2 dineros.

(160) *Item*, una esclavina pequeña, vieja, vendida al dicho Pere Navarro por precio de 3 sueldos 3 dineros.

- Item, altra sclavina vella oldana a.N Pere Palau, per preu de III s VII d (161).*
Item, altra sclavina vella sotil al dit Pere Palau, per preu de III s X d (162).
Item, altra sclavina sotil a.N Miquel Laçer, per preu de III s VII d (163).
Item, altra sclavina oldana a.N Pere Palau, per preu de III s III d (164).
Item, altra sclavina oldana a.N Johan d'Estandera, per preu de V s II d (165).
Item, cinch juppons vells squexats a.N Jacme Tornamira, per preu de I s I d.(166).
Item, una capa burella vella squexada a.N Pere Palau per preu de III s VII d (167).
Item, un albernuz o capot blanch ab listes negres a.N Pere Navarro per preu de III s VIII d (168).
Item, tres gonellaçes velles squexades la una blava e les dues burelles, a.N Jacme Martí, per preu de I s V d (169).
Item, cinch gonellaçes velles mig podrides a.N Johan Stheve, per preu de I s (170).
Item, quatre gonellaçes squexades a.N Bernat Carbonell, per preu de I s VI d (171).
Item, un capuxó pel-ras sotil a.N Pere Navarro, per preu de II s X d (172).
Item, quatre gonelles velles foradades a.N Pere Palau, per preu de II s VII d (173).
Item, quatre gonelles velles sotils a.N Pere Palau, per preu de III s II d (174).
Item, altres quatre gonelles velles sotils a.N Jacme Martí, per preu de II s III d (175).

(161) *Item*, otra sclavina, vieja y usada, a En Pere Palau vendida por precio de 3 sueldos 7 dineros.

(162) *Item*, otra sclavina pequeña, vieja, vendida al dicho Pere Palau por precio de 4 sueldos 10 dineros.

(163) *Item*, otra sclavina pequeña a En Miquel Laçer, vendida por precio de 3 sueldos 7 dineros.

(164) *Item*, otra sclavina usada, vendida a Pere Palau por precio de 3 sueldos 3 dineros.

(165) *Item*, otra sclavina usada, vendida a Joan d'Estandera, por precio de 5 sueldos 2 dineros.

(166) *Item*, cinco jubones, viejos y destrozados, vendidos a Jaume Tornamira por precio de 1 sueldo 1 dinero.

(167) *Item*, una capa negra, vieja y destrozada, vendida a En Pere Palau por precio de 4 sueldos 7 dineros.

(168) *Item*, un capote blanco, con franjas negras, vendido a En Pere Navarro, por precio de 4 sueldos 9 dineros.

(169) *Item*, tres gonelas o sayas viejas y destrozadas, una azul y dos negras, vendidas a En Jaume Martí por precio de 1 sueldo 5 dineros.

(170) *Item*, cinco gonelas o sayas viejas medio podridas, vendidas a En Joan Stheve, por precio de 1 sueldo.

(171) *Item*, cuatro gonelas o sayas destrozadas, vendidas a En Bernat Carbonell, por precio de 1 sueldo 6 dineros.

(172) *Item*, un capuchón de piel raída, pequeño, vendido a En Pere Navarro, por precio de 2 sueldos 10 dineros.

(173) *Item*, cuatro gonelas o sayas, viejas y agujereadas, vendidas a En Pere Palau, por precio de 2 sueldos 7 dineros.

(174) *Item*, cuatro gonelas viejas, pequeñas, vendidas a En Pere Palau, por precio de 3 sueldos 2 dineros.

(175) *Item*, otras cuatro gonelas o sayas pequeñas y viejas vendidas a Jaume Martí, por precio de 2 sueldos 4 dineros.

Item, dues gonelles de frisó velles sotils a.N Bendixo de Cardona, per preu de I s (176).

Item, un raçel vell sotil a.N Pere Palau, per preu de II s V d (177).

Item, dos tapins tots foradats a.N Martí Fuster, per preu de I s VII d (178).

Item, dues serpelleres burelles a.N Thomàs Ynanyes, per preu de V s VIII d (179).

Item, un capuxó de sayal burell a.N Pere Palau, per preu de X s I d (180).

Item, un capot de feltre a.N Pedro Largo, per preu de III s VI d (181).

Item, dos capots, la hu blanch de feltre e l'altre burell de sayal vells a.N Thomàs Ynanyes, per preu de III s (182).

Item, un manto de sayal blanch a.N Johan de Palença, per preu de VIII s X d (183).

Item, una flaçada vella sotil a.N Pere Navarro, per preu de II s X d (184).

Item, altra flaçada vella sotil a.N Martí Fuster, per preu de III s (185).

Item, un razell vell sotil a.N Pere Navarro, per preu de III s VII d (186).

Item, un capot blanch de sayal vell a.N Johan Amich, per preu de III s III d (187).

Item, un raçell vell sotil a.N Martí Fuster, per preu de II s II d (188).

Item, dos capots burells squexats a. N Johan Stheve. V s VII d (189).

Item, un tendello de lenny blanch e vert de lana forrat de canemaz LXXXVIII s VI d (190).

(176) *Item, dos gonelas de frisón, pequeñas y viejas, vendidas a Bendixo de Cardona por precio de 1 sueldo.*

(177) *Item, un racel de barco, pequeño y viejo, vendido a Pere Palau, por precio de 2 sueldos 5 dineros.*

(178) *Item, dos chapines, agujereados por completo, vendidos a En Martí Fuster por precio de 1 sueldo 7 dineros.*

(179) *Item, dos arpilleras negras, vendidas a Tomàs Ynanyes por precio de 5 sueldos 8 dineros.*

(180) *Item, un capuchón de sayal negro, vendido a En Pere Palau por precio de 10 sueldos 1 dinero.*

(181) *Item, un capote de fieltro vendido a En Pedro Largo por precio de 4 sueldos 6 dineros.*

(182) *Item, dos capotes, uno blanco de fieltro y otro negro de sayal viejo, vendidos a Tomàs Ynanyes por precio de 3 sueldos.*

(183) *Item, un manto de sayal blanco vendido a En Joan Palença, por precio de 9 sueldos 10 dineros.*

(184) *Item, una manta, vieja y pequeña, vendida a En Pere Navarro por precio de 2 sueldos 10 dineros.*

(185) *Item, otra manta, pequeña y vieja, vendida a En Martí Fuster por precio de 4 sueldos.*

(186) *Item, un racel de fusta, viejo y pequeño, vendido a Pere Navarro por precio de 3 sueldos 7 dineros.*

(187) *Item, un capote blanco de sayal viejo, vendido a En Joan Amich por precio de 4 sueldos 4 dineros.*

(188) *Item, un racel de barco, pequeño y viejo, vendido a En Martí Fuster por precio de 2 sueldos y 2 dineros.*

(189) *Item, dos capotes, negros y destrozados, vendidos a En Joan Stheve por: 5 sueldos 6 dineros.*

(190) *Item, una tienda, a modo de castilla de popa, de leño, color blanca y verde, de lana y forrada de cañamazo: 88 sueldos 6 dineros.*

La adjudicación de los bienes se hizo en la Cruz del Grao, al final del camino que conducía desde la ciudad hasta su puerto. La cantidad total alcanzada en la subasta se cifró en 202 sueldos 2 dineros, suma reducida en comparación con los posibles gastos del armamento, más aún si la comparamos con los gastos que semejante proceso había generado (191).

La conclusión de todo el problema se va a dilucidar en los meses sucesivos, con la entrega de los barcos a sus legítimos dueños. En efecto, el *Consell*, reunido el día 4 de abril de 1418, discutió la propuesta presentada por mosén Luis de Falces, caballero aragonés y encargado de la defensa de los intereses portugueses en esta cuestión (192). Luis de Falces había sido elegido por el monarca lusitano para reclamar de la ciudad la devolución de la galeota patroneada por Antón Sánhez. La fusta fue enviada por el rey de Portugal para socorrer Ceuta. Encontrada por los malhechores y capturada, pasaría a convertirse en barco pirata hasta su apresamiento por Pere Cabanyelles. Teniendo noticia de ello en Portugal, se intentaba ahora recobrar la galeota haciendo la correspondiente solicitud. El *Consell* y los jurados deliberarían acerca de la propuesta accediendo a ella y reintegrando el barco, en una evidente muestra de generosidad. No obstante, demandarían que las personas que se hiciesen cargo de la fusta cumplimentaran las fianzas y seguridades correspondientes en manos del baile general, para evitar así cualquier futuro incidente. Probablemente con esta decisión se ponía fin a la cuestión; sin embargo, aún disponemos de otro testimonio datado a 6 de noviembre de 1418 en el que se mencionaba un hecho inquietante. Los jurados de Valencia escribían a Bernat Jornet, mercader de la capital, recabando mayor información respecto de una galeota portuguesa que *infesta nostres mercaders e dificulta venir ací les vitualles e altres mercaderies, damnejant nostres mercaders, incursitant aqueixes mars* (193). Entra dentro de lo posible presumir que este barco fuese el mismo que meses antes había sido entregado por las autoridades valencianas (194).

El leño o galeota más pequeña, segunda de las presas de Pere Cabanyelles, también fue reclamado por su legítimo propietario, Bernat Sunyer, *habitador de la vila de Castelló d'Ampurjes*, en el Principado de Cataluña. Esta fusta, que había sido apresada en el Cabo Cervera, según su propietario, no

(191) Se gastaron 2 sueldos 6 dineros en el transporte de los bienes desde las atarazanas al lugar de la subasta, 3 sueldos en pagar al corredor por sus gestiones y otros 3 sueldos por el salario del notario que levantó acta de la almoneda. Por último, se pagaron otros 3 sueldos al alguacil que dirigió la operación, de esta manera, quedaron limpios 190 sueldos 8 dineros que quedaron ingresados en la *Taula de canvis* del banquero Francesc Siurana, habitual operador con fondos del rey. ARV, Real Cancillería, 680, mano V, f. 3 rv.

(192) AMV, *Manuale de Consells*, A-27, f. 7 r.

(193) AMV, *Lletres Missives*, g³-14, f. 50 r.

(194) Sobre los efectos del corso portugués en Valencia, vid. DIAZ BORRAS, Andrés; TRENCHS ODENA, José. "Piratería y Dret portugués: el caso lusitano en Valencia durante la transición del Mediterráneo al Atlántico (1450-1500)". *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua Epoca*. Porto, 21-24 de setembro de 1988. Comunicación presentada y próximamente publicada.

había cometido ninguna tropelía. Con todo, Bernat Sunyer accedería a ple-
garse a la petición urbana de entregar fianzas y dar garantías siempre y
cuando el barco le fuese devuelto (195). El *Consell* del 23 de junio daba carta
blanca para que se devolviera la galeota a su patrón. Ese mismo día el Baile
General procederá de idéntica manera, tomando en consideración la actitud
de Valencia y las intercesiones del noble mosén Bernat Centelles y *de altres
notables persones*. Bernat Sunyer recibía la galeota, sus aparejos y algunos
otros bienes (196).

BIENES DEVUELTOS A BERNAT SUNYER, SEÑOR DEL LEÑO CAPTURADO POR CABANYELLES

Primerament, set cuyraçes (197).

Item, sis caps de ferre (198).

Item, sis parells de manegues de ferre (199).

Item, un gorgeri de ferre (200).

Item, un cint de tellola (201).

Item, un altre cint menys de maneta (202).

Item, un altre cint ab maneta (203).

Item, dos parells de davant-brassos (204).

Item, una sanfonia (205).

Item, un broquer (206).

Item, un altre cint ab maneta (207).

Item, dos coixins (208).

Item, dues balestes (209).

Item, un carcaix ab una garbera de flexes (210).

Item, tres caxons en què staven les sobrefites coses (211).

(195) AMV, *Manuals de Consells*, A-27, f. 36 v. También en ARV, Real Cancillería, 680, mano V, f. 4 r.

(196) ARV, Real Cancillería, 680, mano V, f. 4 r al 5 r.

(197) Primeramente, seis corazas.

(198) *Item*, seis cascos de hierro.

(199) *Item*, seis pares de protectores de hierro para las mangas.

(200) *Item*, un protector de hierro para el cuello.

(201) *Item*, un cinto con corredera.

(202) *Item*, otro cinto sin la maneta.

(203) *Item*, otro cinto con la maneta.

(204) *Item*, dos pares de antebrazos protectores.

(205) *Item*, un ingenio de ballesta similar al martinete y con idéntica misión de resorte.

(206) *Item*, un escudo circular con cazoleta para la mano.

(207) *Item*, otro cinto con maneta.

(208) *Item*, dos cojines.

(209) *Item*, dos ballestas.

(210) *Item*, un carcaj y un puñado de flechas.

(211) *Item*, tres cajones en los que estaban todas estas cosas.

Como puede apreciarse, la devolución de los bienes confiscados por la galera de mosén Pere Cabanyelles quedó limitada a un puñado de útiles y objetos, además del casco del leño, por parte del baile general. Es de suponer, como así parece reconocerlo implícitamente la fuente, que el gobierno urbano haría otro tanto. No obstante, parece evidente que con los aparejos devueltos a Sunyer no era practicable hacerse a la mar.

El objetivo de este trabajo, precisamente, está en consonancia con el resultado al que hemos llegado. El mundo de la piratería y de la guerra de corso, durante la Baja Edad Media, en el ámbito mediterráneo fue un mundo complejo y polifacético. Si las acciones emprendidas por los poderes públicos para combatir esta lacra estuvieron sujetas a continuos cambios y al empleo de técnicas y métodos diversos, las operaciones llevadas a cabo por los piratas y corsarios no les fueron a la zaga. El caso de la galera de Pere Cabanyelles y todo lo que en torno a ella gira puede ser entendido como muy representativo de la más cotidiana realidad. Su carácter coyuntural o episódico no desmerece en absoluto de otros casos similares que se reproducirán a lo largo de todo el siglo XV en Valencia. No se trata, por lo tanto, de considerar solamente la aventura del capitán Cabanyelles y sus repercusiones desde una óptica restringida y circunstancial, sino de ampliar esta visión a un sector importante de la lucha anticorsaria, por un lado, y al estudio de los aparejos piráticos por otro. En la sintonía entre esta doble realidad cabe situar nuestro trabajo, que pretende ser el reflejo de unos hechos, a nuestro juicio, paradigmáticos de una problemática, de una época y de un territorio concretos.