

## **El combate naval de Cabo Roig de 1415: un curioso episodio sobre la actividad corsaria en la ciudad de Cartagena a comienzos del siglo XV**

D. José Marcos García Isaac

Alumno de doctorado. Universidad Complutense de Madrid

D<sup>a</sup>. Carmen Idáñez Vicente

Máster en Investigación y Gestión del Patrimonio Histórico-Artístico y Cultural

### **Resumen**

El objetivo del presente artículo es doble. En primer lugar, presentamos una visión general de algunos de los principales hechos marítimos vinculados con la historia de Cartagena entre 1246 y 1415. El segundo objetivo es dar a conocer un combate naval que enfrentó a una coalición de naves cartageneras y un barco mallorquín, contra tres naves berberiscas de Bugía a fines del mes de mayo de 1415 junto a las costas de Cabo Roig (Orihuela). Dicho enfrentamiento se saldó con una derrota para los cristianos. Las fuentes documentales consultadas proceden del Archivo Municipal de Murcia (en adelante AMM) y del Archivo Municipal de Orihuela (en adelante AMO).

### **Abstract**

This article has two main objectives. On the one hand it shows a general view of major maritime deeds connected to Cartagena's history from 1246 to 1415. On the other hand it displays a naval battle between a group of ships from Cartagena and one ship from Mallorca againsts three Berber boats. This clash



took place near Cabo Roig's shore (Orihuela) at the end of May 1415. The confrontation turned out to be a Christian defeat. We have looked into documentary sources from the Municipal Archive of Murcia (from now on AMM) and the Municipal Archive of Orihuela (from now on AMO).

### **Palabras Clave**

Corsarios, piratas, berberiscos, cristianos, Cartagena, navíos, mallorquines, Cabo Roig

### **Keywords**

Corsairs, pirates, Berbers, christians, Cartagena, ships, Majorcans, Cape Roig.

El objetivo del presente artículo es doble. En primer lugar, presentamos una visión general de algunos de los principales hechos marítimos acaecidos en la ciudad de Cartagena entre 1246 y 1415. La intención de esta primera parte de la publicación no es otra que la de mostrar los hitos que condujeron a Cartagena a convertirse en un puerto base para numerosas tripulaciones corsarias. En segundo lugar, el artículo se centra en el estudio de una operación marítima concreta desarrollada por las autoridades concejiles cartageneras, cuyo fin fue el combate naval de Cabo de Roig. Uno de los principales objetivos que plantea este estudio, es la estrecha relación que la actividad corsaria (tanto autóctona como foránea) tuvo para la defensa y el desarrollo naval de la ciudad de Cartagena.

### **Cartagena y el mar (1246-1415)**

Durante toda su historia Cartagena ha sido una ciudad orientada hacia el mar. Desde los tiempos antiguos, muchos han sido los pueblos que a través de esta vía han alcanzado (y en algunos casos colonizado) la costa cartagenera.



Durante la época imperial romana, fue una de las grandes urbes hispanas y junto a Tarraco, uno de los principales puertos romanos de la Hispania mediterránea. Sin embargo, el Medievo no fue una época de gran prosperidad para Cartagena. La ciudad había pasado de ser una gran ciudad a ser un pequeño enclave durante la dominación musulmana. Sin embargo, pese a la pérdida de relevancia de esta población, los cartageneros nunca se desligaron del mar.

La reconquista de la ciudad se produjo en 1245, habiéndose resistido la población musulmana de la ciudad a capitular ante las tropas castellanas del infante Alfonso (futuro rey Alfonso X), en virtud de los acuerdos alcanzados entre los castellanos y los musulmanes murcianos en el tratado de Alcaraz de 1243<sup>1</sup>. Sin embargo, pese a la dificultad de tomar la ciudad por tierra, se recurrió a un bloqueo naval de la misma por parte de una escuadra naval procedente del Cantábrico<sup>2</sup>. La creación del concejo de Cartagena se produjo formalmente el 16 de enero de 1246, mediante un privilegio rodado concedido a la ciudad por Fernando III, por el cual le concedía el fuero de Córdoba, con algunas diferenciaciones propias de una ciudad portuaria<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> En efecto, en virtud de dicho tratado los castellanos se encargarían de la guarda de las fortalezas del Reino de Murcia. Una clausula establecía que las ciudades que no aceptasen la autoridad castellana sobre las fortalezas podrían ser conquistadas y sujetas al dominio directo de la Corona de Castilla. Tres fueron las ciudades que se resistieron: Lorca, Mula y Cartagena. La principal fuente sobre este asunto es la Crónica General de España. Véase: MENÉNDEZ PIDAL, Ramón: *Primera Crónica General (Tomo I)*, Bailly-Bailliere e hijos editores, Madrid, 1906, p. 744. A este respecto véase también: VEAS ARTESEROS, Francisco de Asís: *Alfonso X y Murcia: el rey y el reino*, Consejería de Cultura de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, Murcia, 2010, pp. 28-43.

<sup>2</sup> TORRES FONTES, Juan: *El concejo de Cartagena en el siglo XIII*, Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1977, p. 19. Véase también a este respecto: GARCÍA DE CASTRO, Francisco Javier: *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media (1248-1474)*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 2014, pp. 24-27.

<sup>3</sup> El documento se encuentra publicado en: TORRES FONTES, Juan (edit.): *Colección de documentos para la historia del Reino de Murcia I, Documentos de Alfonso X el Sabio*, Real Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 2008, pp. 23-25.



En dicho privilegio, entre otros aspectos, se regulaba la actividad naval, principalmente el corso<sup>4</sup>. Este es un asunto realmente interesante, dado que antes de las Siete Partidas no encontramos ningún código sobre la regulación general de la actividad corsaria en la Corona de Castilla. Sobre la regulación de las ganancias de los corsarios dice el privilegio lo siguiente:

De quantos navios se armaren en el puerto de Cartagena, grandes e chicos, et yendo en corso et dándoles Dios ganancia, que den assi como en este privilegio dize: de naf grande que den al sennor la treintena de lo que ganaren; et de las veynte maravedís chicos et un moro (...) et de saetia de octaena remos fasta en quarenta, veynte et cinco maravedís chicos; et de barca de veynte remos fasta en diez, siete marabedis chicos<sup>5</sup>...

Así pues, podemos comprobar cómo los monarcas castellanos, desde el momento mismo de la fundación del concejo, pretendían convertir a esta ciudad en un puerto prospero no solo para el comercio, sino también para la actividad corsaria contra las naves musulmanas. Durante el reinado de Alfonso X prosiguió la labor regia de convertir Cartagena en una base segura para los corsarios castellanos. En 1257 concedió a los señores de navíos cartageneros que gozasen las prebendas de los fueros y franquicias de los caballeros de Toledo<sup>6</sup>. En 1272, mediante un privilegio rodado, el soberano castellano fue incluso más allá, pues renunció a que los corsarios pagasen la parte de sus ganancias que iba destinada al rey. Referente a la actividad corsaria se indicaba lo siguiente en dicho privilegio:

---

<sup>4</sup> Sobre las pautas para el estudio del corso en la Baja Edad Media véase: MOLLART, Michel, «Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (XIII<sup>o</sup>-XV<sup>o</sup> siècles)», *Anuario de Estudios Medievales*, nº10, 1980, pp. 743-749.

<sup>5</sup> TORRES FONTES, op. cit. (2008), p. 23.

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 81.



Et los vezinos de Cartajena que aramaren y navío o navíos, que de la ganaçia que fizieren con ellos de nuestros enemigos que non den a nos ende ninguna cosa<sup>7</sup>...

Pese a todos los intentos del monarca castellano por convertir a la ciudad portuaria en una poderosa plaza naval, tras la muerte de Alfonso X Cartagena entró en un período de decadencia. Su puerto, sin embargo, siguió siendo transitado por gran número de navíos durante los últimos años del siglo XIII y las primeras décadas del siglo XIV. Durante la dominación aragonesa<sup>8</sup> de la ciudad (entre 1396 y 1305), se documenta cierta actividad en el puerto.

El 3 de junio de 1296 el rey de Aragón Jaime II concedió un salvoconducto a los vecinos de Cartagena para que pudieran mover con libertad sus mercaderías tanto por tierra como por mar, pretendiendo posiblemente con esta medida reactivar el tránsito marítimo para beneficio de la ciudad<sup>9</sup>. En 1301 sabemos mediante una carta mandada por Jaime II a Romeu de Marimon, alcaide del castillo de Cartagena, que unos marinos castellanos que formaban parte de la tripulación de un leño genovés, se habían sublevado contra el patrón de la galera. Ante tal hecho, y a falta de conocer mejor lo sucedido, ordenó el rey al alcaide que no permitiera entrar de momento al navío en el puerto<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> Ibídem, p. 273. Este privilegio rodado se ha conservado en un traslado de Juan II concedido a la ciudad de Cartagena en 1420, lo que indica que en ese período todavía había un cierto interés regio por convertir a la ciudad en una base corsaria. El año 1272 coincide además con el origen de la Orden Militar de Santa María de España, cuya sede maestra se encontraba en Cartagena. Sobre dicha orden véase: TORRES FONTES, Juan, «La Orden de Santa María de España», *Miscelánea Medieval Murciana*, nº3, 1977, pp. 74-118.

<sup>8</sup>Sobre la conquista aragonesa del Reino de Murcia véase: MOLINA MOLINA, Ángel Luis, «El Reino de Murcia durante la dominación aragonesa (1296-1305)», *Anales de la Universidad de Alicante (Historia Medieval)*, nº 11, 1997, pp. 265-272. Este artículo es un buen resumen sobre dicho episodio histórico.

<sup>9</sup> El documento lo publicó: DEL ESTAL, Juan Manuel (edit.): *Corpus documental del Reino de Murcia bajo la soberanía de Aragón: 1296-1304/05 (vol. I)*, Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert, Alicante, 1985, pp. 202-203.

<sup>10</sup>El documento lo publican: RODRIGO LIZONDO, Mateu, RIERA I SANS, Jaume (edits.): *Col·lecció documental de la cancelleria de la Corona d'Aragó. Textos en llengua catalana (1291-1420)*, Universidad de Valencia, Valencia, 2013, p. 134.



Conforme fue avanzando el siglo XIV el puerto de Cartagena fue convirtiéndose en lugar seguro para prófugos de la justicia y demás tipo de maleantes. El 4 de febrero 1342 escribió el rey de Aragón Pedro IV a las autoridades concejiles cartageneras, pidiendo que capturasen a Bartholomeu Sanz, patrón de un leño armado que había salido del puerto de Valencia sin permiso del rey, posiblemente con la intención de realizar acciones piráticas, pues en el documento se hace expresa mención a que el navío llevaba armas<sup>11</sup>.

Sin embargo, aún faltaban algunas décadas para que Cartagena se convirtiera en un autentico puerto base a gran escala para piratas y corsarios. A comienzos del mes de abril de 1350, a través de la información facilitada por la tripulación de dos embarcaciones que se dirigían a Aragón procedentes del sitio de Gibraltar, supo el concejo de Cartagena, al parecer antes que ningún otro lugar del Reino de Murcia, sobre el fallecimiento del rey Alfonso XI<sup>12</sup>. Sobre tal hecho mandó el concejo cartas a Lorca, Murcia y al adelantado<sup>13</sup>.

Durante la guerra de los dos Pedros, Cartagena se convirtió en la principal base de operaciones de la flota castellana en el Mediterráneo. Unos años antes del comienzo de las hostilidades, Pedro I de Castilla había puesto en marcha un ambicioso plan para convertir a Castilla en una gran potencia naval. Entre las medidas de dicho plan se encontraba la reforma de las instituciones de la marina, como el almirantazgo, para cuya institución redactó unas ordenanzas, las cuales por desgracia no han llegado hasta nuestros días<sup>14</sup>.

Entre los objetivos del monarca se encontraba también la reactivación naval del litoral murciano. En octubre de 1352 confirmó diversos privilegios de

---

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 449.

<sup>12</sup> La muerte del rey se produjo el día 26 de marzo.

<sup>13</sup> La carta enviada a Murcia el día 2 de abril se encuentra publicada en: VEAS ARTESEROS, Francisco de Asís, MOLINA MOLINA, Ángel Luis (edits.): *Colección de documentos para la historia del Reino de Murcia IX. Documentos del siglo XIV/I*, Real Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 2015, p. 116.

<sup>14</sup> Dicho ordenamiento fue promulgado el día 20 de julio de 1351. Véase: DÍAZ MARTÍN, Luis Vicente (edit.): *Colección documental de Pedro I de Castilla (1350-1369) vol. I*, Junta de Castilla y León, Salamanca, 1997, p. 169.



Alfonso X referentes a diversas materias navales<sup>15</sup>. Durante el desarrollo de la contienda, el monarca castellano Pedro I lanzó tres campañas navales contra las costas aragonesas, concretamente en los años 1358, 1359 y 1364<sup>16</sup>. En estas incursiones se constata a través de los testimonios cronísticos de la época la importancia que tuvo el puerto de Cartagena para la marina de guerra castellana.<sup>17</sup>

A finales de 1367 se produjo otro hecho curioso en el puerto de Cartagena. Ante el peligro que suponía transportar las recaudaciones reales por tierra, el rey mandó al concejo de Murcia que dicha recaudación le fuese entregada al adelantado del reino, para que este la llevara a Cartagena, con el fin de embarcarlas en las galeras reales que se dirigían a Sevilla<sup>18</sup>.

Sin embargo, una vez terminada la guerra civil castellana y la contienda contra Aragón<sup>19</sup>, parece que el puerto de Cartagena entró en una aguda depresión, de unos 20 años de duración, que no se superaría hasta los años finales del siglo XIV o los primeros del XV. La ciudad sufrió una atenuada despoblación, por lo que para su defensa se vio necesitada de la ayuda proporcionada por el concejo de Murcia. En 1375, ante la amenaza de un posible ataque granadino, el concejo de Cartagena pide al de Murcia el envío de tropas

---

<sup>15</sup> A este respecto véase: MOLINA MOLINA, Ángel Luis (edit.): *Colección de documentos para la historia del Reino de Murcia VII. Documentos de Pedro I*, Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1978, pp. 65-66.

<sup>16</sup> En julio de 1364, ante el miedo de que las galeras del rey de Aragón pudiesen atacar Cartagena, el rey mandó al concejo de Murcia que enviase algunos hombres de caballo para defensa de la misma. El documento lo publica: *ibídem*, pp. 163-164.

<sup>17</sup> Sobre las campañas navales de Pedro I contra las costas de la Corona de Aragón véase: GARCÍA DE CASTRO, op. cit., pp. 171-177. Véase también: CERVERA PERY, José: *El poder naval en los reinos hispánicos*, Editorial San Martín, Madrid, 1992, pp. 160-168. También sigue siendo de gran utilidad esta obra clásica: FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La marina de Castilla* (facsimil de la edición original de 1894), Maxtor, Valladolid, 2010, pp. 109-124.

<sup>18</sup> MOLINA MOLINA, op. cit. (1978), pp. 219-220.

<sup>19</sup> Sobre el fin de las hostilidades entre Castilla y Aragón véase: GARCÍA ISAAC, José Marcos, «La paz de Almazán (1375): punto de inflexión en las relaciones castellano-aragonesas en el último cuarto del siglo XIV», *Historia Digital*, nº 26, 2015, pp. 121-143.



para la vigilancia y salvaguarda de las áreas rurales circundantes a la ciudad portuaria<sup>20</sup>.

En marzo de 1381, durante el período de enfrentamientos entre Juan I de Castilla y el duque de Lancáster por el dominio de la corona castellana, ante el miedo de un ataque de la flota inglesa al puerto de Cartagena, las autoridades concejiles se vieron obligadas a solicitar ayuda al concejo de Murcia, para que este enviase un centenar de ballesteros para la defensa de la plaza. La carta hacia gran hincapié en la poca población de la ciudad:

Sabed que (...) fizimos luego padrón (...) e fallamos que son por todos, christianos e moros e judíos, çient e e setenta e seys (vecinos<sup>21</sup>) e no mas, e por cierto bien vedes que es ella poca poca campaña e tenemos que fasta saber en que se pararan estos fechos, porque esta cibdat sea bien guardada para servicio del rey nuestro señor, que sabedes que es llave de todo este regno, avriamos menester çient vallesteros para que nos con ellos defendiesemos esta çibdat para servicio del dicho señor rey<sup>22</sup>...

Pese a este hecho, no por ello dejaron los cartageneros de aventurarse en los mares. Así pues, no resulta extraño encontrar a algunos vecinos de la ciudad como miembros de las tripulaciones de embarcaciones aragonesas. En 1382, entre los tripulantes de la galera *Sant Antoni*, que partió en julio de ese año desde Barcelona a Atenas (la cual era comandada por el vizconde de Rocabertí), encontramos que uno de sus tripulantes, de nombre Domingo Monot, era originario de Cartagena<sup>23</sup>. En la última década del siglo XIV, ante el fin de los

---

<sup>20</sup>El documento lo publica: VEAS ARTESEROS, Francisco de Asís (edit.): *Colección de documentos para la historia del Reino de Murcia X. Documentos del siglo XIV/II*, Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1985, p. 87.

<sup>21</sup> En torno a unos 800 habitantes.

<sup>22</sup> Publicado el documento en: VEAS ARTESEROS, Francisco de Asís (edit.): *Colección de documentos para la historia del Reino de Murcia XII. Documentos del siglo XIV/IV*, Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1990, pp. 98-99.

<sup>23</sup> RUBIÓ I LLUCH, Antoni (edit.): *Diplomatari de l'orient català: 1301-1409* (facsimil de la edición original de 1947), Institut d'Estudis Catalans, Barcelona, 2001, p. 567.





conflictos bélicos entre Castilla e Inglaterra a la par del disfrute de un largo período de paz con los granadinos, el puerto de Cartagena se convirtió en un espacio cada vez más transitado por todo tipo de tripulaciones.

No por ello dejan de ser peligrosos los mares. La piratería berberisca, desde 1375, comenzó a ser una seria amenaza para el pacífico tránsito comercial. Estudiosos del tema como Andrés Díaz Borrás<sup>24</sup> han demostrado en sus publicaciones como los mares de Cartagena eran un auténtico peligro para los navíos comerciales valencianos. Así, por ejemplo, en marzo de 1402 los comerciantes valencianos Pere y Johan Esteve (padre e hijo respectivamente) fueron, como indica una carta mandada por el *consell* de Valencia: *cativats per moros corsaris en les mars de Cartagèny*<sup>25</sup>.

El concejo de Cartagena se tomó muy en serio advertir a las autoridades valencianas de los peligros de la piratería berberisca. En noviembre de 1398, el *consell* de Valencia escribía al de *Murvedre* (Sagunto), informando de cómo el concejo de Cartagena les había comunicado la presencia en Cabo de Palos de una galeota de moros que había capturando dos barcas cristianas, y de la cual se sospechaba que podría dirigirse hacia las costas valencianas:

Ara havem rebuda certa nova per via de Cartagènia que dijous proppassat en les mars de Cap de Pals una galiota armada de moros prés dues barques ab alguns christians e que.s pensaven farien la via d'aquestes mars<sup>26</sup>...

A partir de 1400 observamos un leve crecimiento poblacional en Cartagena, reflejado en el aumento de noticias sobre la actividad marítima en su puerto. Es más, en 1402 tenemos constancia de la presencia de dos

---

<sup>24</sup> Concretamente en su obra: DÍAZ BORRÁS, Andrés: *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia. La ofensiva musulmana y la reacción cristiana*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Barcelona, 1993.

<sup>25</sup> RUBIO VELA, Agustín (edit.): *Epistolari de la València Medieval (I)*. Institut Interuniversitari de Filologia Valenciana, Valencia/Barcelona, 2003, pp. 264-265. Concretamente, el padre fue llevado preso a Argel y el hijo a Bugía.

<sup>26</sup> DÍAZ BORRÁS, op. cit., pp. 77-78.



procuradores cartageneros en las cortes castellanas celebradas en Toledo, lo que es muestra palpable de la cada vez mayor importancia que iba adquiriendo la ciudad portuaria<sup>27</sup>. La creciente prosperidad del concejo de Cartagena incluso quedó reflejada en una de las principales crónicas castellanas del siglo XV, “el Victorial”, la obra biográfica del marino Pero Niño escrita por su colaborador Gutierre Díaz de Games.

En un pasaje de dicha obra, se menciona no solo como Pero Niño se aprovisionó de gran número de víveres en la ciudad, sino que también incorporó una galeota concejil a su flota anticorsaria. Esto demuestra como el concejo se empezaba a preocupar por la defensa de sus pescadores ante los cada vez mayores ataques de los piratas berberiscos, procurando lo mejor posible la defensa naval de la ciudad<sup>28</sup>:

Desde que fue en Cartajena (...) mandó (Pero Niño) con de cabo forneçer las galeas de pan, e vino, e toçino, e quesos, e agua, e leña, e todas las cosas que heran menester (...) E su acuerdo avido, tomó consigo la galeota de Cartajena, e fízola armar<sup>29</sup>...

El motivo por el que el monarca castellano Enrique III había mandado a Pero Niño al Mediterráneo, no era otro que el de frenar las actividades delictivas de diversos corsarios (tanto castellanos como extranjeros), los cuales suponían un serio problema para el buen desarrollo de las transacciones comerciales marítimas<sup>30</sup>. Unos años antes de los hechos narrados en “el Victorial”, ya

---

<sup>27</sup> Sobre esta temática véase el siguiente trabajo: MUNUERA NAVARRO, David, «Un puerto para el rey doliente. Enrique III de Castilla y el Mediterráneo (Sobre dos procuradores de Cartagena en las cortes de Toledo de 1402)», *Miscelánea Medieval Murciana*, nº 35, 2011, pp. 145-176.

<sup>28</sup> Una visión general de los piratas procedentes de las tierras de la Corona de Aragón puede verse en: UNALI, Anna: *Marineros, piratas y corsarios catalanes en la Baja Edad Media*, Renacimiento, Sevilla, 2007.

<sup>29</sup> BELTRÁN LLAVADOR, Rafael (edit.): *El Victorial*, Taurus, Madrid, 2005, p. 295.

<sup>30</sup> *Ibidem*, p. 271. Una concisa narración de las campañas de Pero Niño en el Mediterráneo puede encontrarse en las siguientes obras: GARCÍA DE CASTRO, op. cit., pp. 187-190 y FERNÁNDEZ DURO, op. cit., pp. 167-178.



podemos comprobar cómo Enrique III se preocupó por la situación de las costas cartageneras ante el creciente número de corsarios y piratas con base en la ciudad portuaria. Aunque no podemos fijar con precisión los años del inicio de la elevada presencia de las tripulaciones de corsarios cristianos en los mares de Cartagena, debió de surgir a finales de la guerra de los dos Pedros. Uno de los testimonios más antiguos nos sitúa en el año 1370. En dicho año el rey Pedro IV de Aragón escribía a algunos nobles aragoneses informándoles de cómo una coca valenciana capitaneada por Roiç Gonçalveç, en la cual viajaban algunos mercaderes barceloneses fue apresada:

En las mares d(e) Quartagenia d(e)l regne de Castiella por una galea d(e)l rey don Enrich, la cual patronejava Domingo Martínez, d(e) Sent Lucha d(e) Barramida, súbdito d(e)l dito rey don Enrich (...) no guardando q(ue) en el tie(m)po q(ue) los ditos m(er)caderos, súbditos n(uest)ros fueron presos (...) no fazíamos guerra al dito rey don Enrich, ne(n) a súbditos d(e)l regno de Castiella<sup>31</sup>...

Con todo, como ya hemos mencionado, no sería hasta los años finales del reinado de Enrique III cuando se empezaron a tomar medidas contra el problema del curso cristiano. En septiembre de 1401, el rey aragonés Martín I, escribió a su sobrino el rey de Castilla felicitándole por las medidas que estaba tomando contra la piratería, e informando de que el ya estaba llevando a cabo medidas para su erradicación. La carta decía:

Rey muyt caro e muyt amado sobrino: recebido havemos vuestra letra, con la qual havemos entendido las buenas provisiones que vós havedes feytas contra los piratas o cossarios que van por las mares robando e usurpando todo lo que poden (...) de la qual cosa havemos tomado grand plazer, certificandovos que nós havemos ya comensado fer semblantes provisiones e entendemos aquéllas continuar entro que l'effecto porque las femos, esto yes, que las mares

---

<sup>31</sup>Archivo de la Corona de Aragón, Cancillería Real, reg. 751, fol. 170v.



vayan seguras e que los ditos piratas, cossarios e ladrones sean extirpados e castigados de los males que han acostumbrado fazer<sup>32</sup>...

No solo las costas levantinas eran un hervidero de piratas. En esos mismos años la costa cantábrica también estaba infectada de toda serie de maleantes, tanto autóctonos (vizcaínos y gallegos), como extranjeros<sup>33</sup> (principalmente ingleses, como es el caso del conocido corsario Harry Paye<sup>34</sup>). Los intereses navales del Reino de Portugal se vieron seriamente amenazados, hasta el punto que incluso el arzobispo de Lisboa en diciembre de 1405<sup>35</sup> y los funcionarios reales de la corte portuguesa a comienzos del año siguiente<sup>36</sup>, escribieron a las autoridades castellanas quejándose de los excesos que sufrían sus marinos a manos de los piratas vizcaínos y gallegos.

La campaña de Pero Niño contra los corsarios levantinos no estuvo exenta de conflictos con algunos súbditos del rey de Aragón. En febrero de 1405 se quejaba el monarca aragonés ante el castellano de cómo Pero Niño se había apoderado de manera ilegal en septiembre del año anterior de un leño propiedad del comerciante mallorquín Joan Ripoll, por lo que pedía a Enrique III que le fuera restituido el leño al mercader balear<sup>37</sup>.

---

<sup>32</sup> El documento lo publica: FERRER I MALLOL, María Teresa, «Els corsaris castellans i la campanya de Pero Niño al Mediterrani. Documents sobre "El Victorial"», *Anuario de Estudios Medievales*, nº5, 1968, p. 315.

<sup>33</sup> Sobre la piratería en el Cantábrico durante este período véase: SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la casa de Trastámara*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1959, pp. 83-88.

<sup>34</sup> El monarca inglés Enrique IV llevó a cabo en los primeros años del siglo XV una activa legislación relativa al corso. El 3 de octubre de 1404 concedió el soberano británico licencia al corsario Harry Paye para actuar libremente contra todos los enemigos de la corona inglesa. El documento en cuestión lo publicó: MARSDEN, Reginald Godfrey (edit.): *Documents relating to law and custom of the sea* (vol. I), Printed for the Navy Record Society, London, 1915, pp. 112-114.

<sup>35</sup> SUÁREZ FERNÁNDEZ, op. cit., p. 165.

<sup>36</sup> *Ibidem*, pp. 165-167.

<sup>37</sup> FERRER I MALLOL, op. cit., pp. 323-324.



En abril de 1406 ocurrió un hecho de similar factura contra un comerciante súbdito del monarca aragonés llamado Pere Arbona. Regresando una embarcación de su propiedad de la costa de Berbería, fue interceptada por unas galeras al mando de Pero Niño, las cuales confiscaron el navío, con todos los bienes que en él se encontraban, y llevándose los castellanos presos a trece moros<sup>38</sup>. La nave fue llevada al puerto de Cartagena<sup>39</sup>. Pese a estos hechos aislados, las campañas de Pero Niño en el Mediterráneo seguían respondiendo a un objetivo común, el cual no era otro que la supresión de las bandas corsarias que infectaban los mares de Cartagena. También hemos de resaltar las acciones que realizó el marino castellano en la costa de Berbería, base de partida de las flotas de piratas musulmanes, las cuales fueron muy exitosas.

Pese a los esfuerzos del monarca castellano, todo parece indicar que la presencia de corsarios y piratas se incrementó tras la muerte del rey Enrique III en diciembre de 1406<sup>40</sup>. Durante la regencia del infante Fernando de Antequera y el comienzo de la guerra contra el Reino de Granada en 1407, Cartagena

---

<sup>38</sup> *Ibídem*, p. 329.

<sup>39</sup> En noviembre de 1407 aún seguía quejándose el rey de Aragón de que no le habían sido devueltas la nave y las mercancías a Pere Arbona. Según parecía, las autoridades concejiles se negaban a devolver la embarcación a su propietario, ya que cuando esta fue capturada el año anterior fue debido a que algunos miembros de la tripulación habían robado algunas ovejas a pastores de la comarca de Cartagena. Según la versión de Martín I, el comerciante habría pagado una considerable suma, 150 florines, a las autoridades concejiles para que liberasen la nave, devolviendo todas las pertenencias que en ella había. Sin embargo, las autoridades cartageneras se excusaban diciendo que no podían devolver la nave, ya que había sido adjudicada a un tal Johan de Riaga. Como fuente: *Ibídem*, pp. 329-331.

<sup>40</sup> Sobre los corsarios con base en Cartagena durante este período, véase: DÍAZ BORRÁS, Andrés: *El ocaso cuatrocentista de Valencia en el tumultuoso Mediterráneo, 1400-1480*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Barcelona, 2002, pp. 252-260; SALICRÚ I LLUCH, Roser, «Contrastes ibéricos ante el comercio con el islam. Imágenes del comercio con tierra de moros del reinado de Fernando de Antequera», en GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel, MONTES ROMERO-CAMACHO, Isabel (eds.): *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico: siglos XIII-XV*, Diputación Provincial de Cádiz, Cádiz, 2006, pp. 351-366; GUIRAL-RADZIIOSSIF, Jacqueline: *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV*, Edicions Alfons el Magnànim, Valencia, 1989, pp. 140-143; HINOJOSA MONTALVO, José Ramón: *La piratería y el corso en el litoral alicantino a finales de la Edad Media*, Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil-Albert, 2004, pp. 46-51.



compartió su categoría de puerto corsario con el de base militar. En agosto de 1407 tuvo lugar ante Gibraltar un gran enfrentamiento naval entre la flota castellana y una colación granadino-berberisca que saldo en victoria para los cristianos<sup>41</sup>. La flota berberisca había sido avistada a finales del mes de julio por los marinos cartageneros y cuando se informó de ello el concejo, escribieron a las autoridades murcianas creyendo que el objetivo de esa escuadra no era otro que el de atacar Cartagena:

E en (e)l dicho conçeio (de Murcia) fue dicho de co(m)mo la çibdat de Ca(rtaj)ena avía enbiado su ca(rta) desiendo al dicho conçeio (de Murcia) q(ue) sabía por nuevas çiertas q(ue) los moros de t(e)rra de moros avían (...) galeras por la mar para faser mal e dan(n)o a la dicha çibdat de Ca(rtaj)ena<sup>42</sup>...

*Este día en (e)l dicho conçeio (de Murcia) fue presentada por dos p(ro)c(ur)ador(e)s de la çibdat de Car(ta)jena una ca(rta) del conçeio de la dicha çibdat, por la q(ua)l fisiero(n) saber al dicho conçeio (de Murcia) (...) q(ue) avía(n) sabido por nuevas çiertas q(ue) andava(n) por las mares veynt(e) e nueve fustas, galeas e galiotas de moros, enemigos de la fee, e q(ue) se reçelava que venía(n) al pue(r)to d(e) la dicha çibdat de Car(taj)ena, a la destroyr e faser mal e dam(n)o<sup>43</sup>...*

En 1412, el infante Fernando se convirtió en rey de Aragón, con el nombre de Fernando I. Entre los problemas que debía afrontar el nuevo monarca aragonés, se encontraba la cuestión de cómo proteger el comercio valenciano con Berbería, constantemente amenazado por los corsarios con base en Cartagena. En la numerosa relación epistolar que mantuvo Fernando I con el baile general del Reino de Valencia Joan Mercader entre 1414 y 1415, la

---

<sup>41</sup>Sobre dicha batalla véase: GARCÍA ISAAC, José Marcos, «Mar es lugar sennalado en que pueden los omes guerrear a sus enemigos. La batalla naval de Gibraltar de 1407», *Témpora Magazine* (ISSN: 2386-9739), <http://www.temporamagazine.com/mar-es-lugar-sennalado-en-que-pueden-los-omes-guerrear-sus-enemigos-la-batalla-naval-de-gibraltar-de-1407/> (visto: 28/01/2016).

<sup>42</sup> AMM, AC29, fol. 17v.

<sup>43</sup> AMM, Serie 3, nº 260 bis, fols. 22r-22v.



cuestión de los piratas y corsarios cartageneros no estuvo ausente<sup>44</sup>. En una carta mandada al rey el día 4 de enero de 1414, Mercader afirma que los corsarios castellanos que actúan en los mares de Cartagena lo hacían con permiso de su rey, por lo que insta al soberano aragonés a que tome medidas a este respecto:

E yo (...) prenguen tot los cossaris qui són en les mars de Cartagènia e, senyor molt poderós, alleguen que.l senyor rey de Castella los o dóna de bona guerra (...) faç cert, senyor, que si los mercaders vostres de aquest regne poden navegar segurs que aquest regne pendrà gran melloria a gran profit vostre e de vostres desendents<sup>45</sup>...

El 6 de marzo de ese mismo año, escribía el baile al rey, narrando como unos mercaderes genoveses de Tarifa y Sevilla hacían referencia a los grandes perjuicios que una escuadrilla de seis naves: una vizcaína<sup>46</sup>, una del conde de Niebla, dos cartageneras<sup>47</sup>, una mallorquina y una última de Alicante<sup>48</sup>, causaban al tráfico marítimo en los mares de Cartagena. Son muchos los casos que conocemos de flotillas formadas por navíos de distinta procedencia para dedicarse al saqueo de los barcos mercantes. Como dice Andrés Díaz Borrás: “Es muy probable que los acuerdos para formar estas asociaciones eventuales de piratas se realizarán en las más sórdidas tabernuchas del puerto de Cartagena”<sup>49</sup>. Sobre la flotilla ante dicha dice Mercader:

---

<sup>44</sup> La correspondencia epistolar entre el Fernando I y Joan Mercader se encuentra publicada en: TINTÓ SALA, Margarita: *Cartas del baile general de Valencia, Joan Mercader, al rey Fernando de Antequera*, Institución Alfonso el Magnánimo, Valencia, 1979.

<sup>45</sup> *Ibidem*, p. 187.

<sup>46</sup> Capitaneada por Diego López de Estúñiga. Sobre la presencia de corsarios vascos en las aguas levantinas véase: FERRER I MALLOL, María Teresa, «Corsarios vascos en el Mediterráneo medieval (siglos XIV-XV)», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº5, 2006, pp. 95-110.

<sup>47</sup> Una de las naves cartageneras estaba capitaneada por un tal “don Box”.

<sup>48</sup> Cuyo patrón era “don Guil”.

<sup>49</sup> DÍAZ BORRÁS, op. cit. (2002), p. 83.



Fan molt de dan, entre ls altres a molts de aquest regne e a la vostra seca car totes les dobles qui devien ésser cobrades dels avers que són estats navegats en Barberia són en gran part desviades, bé que ab tot axò ne són arribades en vostra seca covinentment segons los temps passats<sup>50</sup>...

### **El combate naval de Cabo Roig**

Así pues, y tras haber realizado un resumen general de algunos de los principales hechos marítimos de la ciudad de Cartagena desde 1246 llegamos al año 1415, en el cual se desarrolla la temática principal de este artículo. Antes de meternos de lleno en la narración de los sucesos que originaron y dieron forma al combate naval de Cabo Roig, hemos de advertir que nosotros no somos los primeros en trabajar sobre este enfrentamiento, pues ya en 1976 el historiador murciano Juan Torres Fontes publicó un breve artículo sobre este episodio<sup>51</sup>.

Los inicios del suceso histórico del que nos ocupamos fueron los siguientes. El día 1 de junio en Orihuela y el día 4 de ese mismo mes en Murcia, comparecieron ante las autoridades municipales de ambos municipios 5 y 21 corsarios respectivamente, pertenecientes a la tripulación de un leño mallorquín, cuyo patrón se llamaba Joan Labrau<sup>52</sup>. En este punto son las actas capitulares murcianas las que arrojan más datos sobre la tripulación, por lo que nos centramos en este punto más en ellas que en las oriolanas. Ante las autoridades concejiles de Murcia se presentaron el cómitre, Pero Fabregad, el piloto de la nave y otros 19 marineros miembros de la tripulación del leño mallorquín, con una carta de testimonio del concejo de Cartagena. El acta capitular murciana reflejaba lo siguiente:

E por qu(an)to en (e)l dicho conçejo peresçieró[n] veynt(e) [e] un om(e)s, cosarios, los qual(e)s era(n) venidos d(e) la çibdat de Car(ta)jena, e mostraro(n)

<sup>50</sup> TINTÓ SALA, op. cit., p. 192.

<sup>51</sup> TORRES FONTES, Juan, «Derrota cristiana ante las playas de Campoamor en 1415», *Murgetana*, nº 45, 1976, pp. 49-56.

<sup>52</sup> *Ibidem*, p. 53. Transcribe el autor erróneamente el apellido Labrau por Labrán.





una car(ta) d(e)l co(n)çejo d(e) la dicha çibdat de Car(ta)jena, de testimonio, por lo qual el dicho conçejo les fasia(n) e les fisiero(n) fe e testimonio<sup>53</sup> de co(m)mo era venido a la dicha çibdat de Car(ta)jena un llen(n)o (sic) de Mallorq(ue)s, d(e)l qual era patró(n) J(oa)n Labrau, vesino de Mallorq(ue)s, e cómitre Pero Fabregad<sup>54</sup>...

El motivo de la presencia de dichos corsarios baleares era el siguiente. A mediados del mes de mayo de 1415 fueron avistadas a la altura de isla Grosa (actual término municipal de San Javier) tres naves berberiscas, procedentes de Bugía<sup>55</sup>. El tipo de embarcación varía según las fuentes consultadas. En los testimonios conservados en las actas capitulares murcianas se habla de una galera y dos galeotas<sup>56</sup>, mientras que las oriolanas mencionan que eran una *galea grosa, e una galiota de XX ba(n)chs, e hun lle(n)y*<sup>57</sup>. Antes de proseguir con la narración de los hechos, detengámonos un momento en revisar la tipología de los distintos navíos usados por los piratas berberiscos.

La galera era la embarcación típica del Mediterráneo. Propulsada a remo, a fines del siglo XIV ya se constata la existencia de galeras de hasta 30 bancos de remeros<sup>58</sup>. Desde este mismo siglo, se dividían en varios tipos distintos según su tamaño, siendo el mayor de ellos la galera grosa<sup>59</sup>. La galeota era una versión reducida de las grandes galeras<sup>60</sup>. Los leños (*llenys* en catalán) constituían una

<sup>53</sup>Reiteración de “fe e testimonio”.

<sup>54</sup> AMM, AC37, fol. 24r. En adelante, en los pasajes de las actas transcritos por los autores, entiéndase que las letras entre paréntesis o entre corchetes son las que aparecen con signo general de abreviación o bien han sido omitidas en los textos originales.

<sup>55</sup> TORRES FONTES, op. cit. (1976), p. 53.

<sup>56</sup> AMM, AC37, fol. 24r.

<sup>57</sup> AMO, A-15, fol. 85v. Los dos testimonios documentales conservados en el acta capitular de Orihuela no son, a diferencia de los testimonios murcianos, testimonios directos de las autoridades municipales, sino en una carta enviada al rey de Aragón Fernando I sobre dicho asunto y una carta mandada a Ginés Pelveser y a Antich Albaredes, mensajeros.

<sup>58</sup> GARCÍA I SANZ, Arcadi: *Història de la marina catalana*, Aedos, Barcelona, 1977, pp. 68-70.

<sup>59</sup> PUJOL I HAMELINK, Marcel: *La construcció naval a Catalunya a l'Edat Mitjana*, Editorial Base, Barcelona, 2012, pp. 75-77.

<sup>60</sup> *Ibidem*.



familia numerosa de embarcaciones. Eran embarcaciones de corta eslora, amplias, y de fondo plano. Solía tener unos 25 bancos de remeros por banda. Aunque propia del Mediterráneo, por su tipología se asemejaba más a los navíos mercantiles atlánticos<sup>61</sup>.

Las embarcaciones berberiscas estaban causando estragos contra los pequeños barcos pesqueros de los vecinos de Cartagena y Murcia, por lo que las autoridades concejiles decidieron ir en persecución de los piratas. Los cartageneros armaron una galeota y una barca de 18 remos<sup>62</sup>. A estas dos embarcaciones había que sumar el leño de corsarios mallorquines. Sobre este último, Torres Fontes parece indicar que no era propiamente una nave corsaria, sino una embarcación que se encontraba “en pacífica visita” en el puerto de Cartagena<sup>63</sup>.

Sin embargo, dado los precedentes que hemos presentado en las páginas anteriores, creemos que se trataba de una de las muchas naves corsarias que habían hecho de Cartagena su centro base de operaciones. Además, en las actas capitulares murcianas y oriolanas se les denomina claramente como corsarios, por lo que no dudamos del oficio de los mismos. Así pues, una vez contratados los servicios de los marinos baleares, la flotilla se puso en marcha en busca de las tres naves berberiscas:

E llegado el dicho len(n)o, por qu(an)to la dicha çibdat de Car(ta)jena avía sabido por nuevas çiertas que tres fustas de moros que estava(n) en la ylla Grossa, e avía(n) quemado las barquas (sic) e las xarçias de los pescador(e)s. E que era una galea e dos galeotas, que la dicha çibdat de Car(ta)jena que armara una galeota, e una barca de dies e ocho remos. E en uno co(n) el dicho

---

<sup>61</sup> *Ibíd.*, p. 78.

<sup>62</sup> Este tipo de embarcaciones servían tanto para el transporte de mercancías como para el desarrollo de funciones militares. Por lo general solían contar con entre 30 o 34 bancos por banda, por lo que la barca que armaron los vecinos de Cartagena era de muy reducidas dimensiones. Como fuente: *ibíd.*

<sup>63</sup> TORRES FONTES, op. cit. (1976), p. 53.



len(n)o de Mallorq(ue)s que fuero(n) [a] buscar las dichas tres fustas d(e) los moros<sup>64</sup>...

Sin embargo, cuando los navíos cristianos llegaron a la altura de isla Grosa, localizaron a las dos naves menores, pero no a la galera. Ante esta situación, acordaron seguir a los dos navíos, las cuales se dirigían hacia la costa sur del Reino de Valencia. Como indican los testimonios oriolanos:

Per saber d(e) la galea grosa, q(ue) lo(s) dit lle(n)y d(e) Mallorq(ues) e una galiota d(e) Ca(rta)gènia q(ue) acordaren avan(t) q(ue) a l(e)s dits fustes d(e) moros<sup>65</sup>...

Finalmente, el día 31 de mayo, dieron alcance los navíos cristianos a las dos embarcaciones berberiscas en la costa del término de Orihuela, junto al promontorio de Cabo Roig. Sin embargo, en este punto encontramos una contradicción en las fuentes murcianas. En efecto, según el testimonio documental del día 4 de junio, la batalla había tenido lugar a la altura de “Cap Roche”<sup>66</sup>. Pero, el día 8 de ese mismo mes comparecieron ante el concejo murciano otros ocho miembros de la tripulación del leño corsario, los cuales presentaron el siguiente testimonio:

E en (e)l dicho conçejo peresçieron ocho om(e)s, catalán(e)s de Yviça, los quales escaparo(n) de la barca que fue desbaratada en Cab de Pals por las galeotas de Bogía<sup>67</sup>...

Dicho testimonio sin embargo, en nuestra opinión, debemos de tomarlo como un posible error del copista murciano. Como podemos comprobar no solo copió por error el topónimo del lugar en que se desarrollo el combate, sino también el tipo de embarcación en la que servían los tripulantes. Dada la

---

<sup>64</sup> AMM, AC37, fol. 24r.

<sup>65</sup> AMO, A-15, fol. 85r. Curiosamente, los testimonios documentales oriolanos no mencionan la presencia de la barca de 18 remos entre las embarcaciones que conformaban la flotilla cristiana.

<sup>66</sup> AMM, AC37, fol. 24r. En las fuentes oriolanas dicho topónimo es denominado como “Riba Roja”.

<sup>67</sup> *Ibidem*, fol. 25v.



dirección que tomaron las naves berberiscas tras el combate, así como la coincidencia en uno de los testimonios murcianos y en los dos oriolanos que hacen referencia al combate naval, nos atrevemos a afirmar con total seguridad que el encuentro tuvo lugar junto a Cabo Roig.

La estrategia de los piratas musulmanes fue sencilla pero efectiva. Las dos naves menores anclaron junto a la parte sur del promontorio del cabo, para servir de cebo para los barcos cristianos. Cuando estos atacasen, la galera que estaba escondida al otro lado del cabo (no se encontraba a la vista de la flotilla cristiana) se lanzaría contra las embarcaciones cartageneras y mallorquina. Cuando la galera inició su ataque, el leño corsario fue empujado contra la costa, por lo que quedó totalmente destruido, siendo capturados el patrón Joan Labrau y otros 25 miembros de la tripulación. En los testimonios documentales oriolanos, se menciona además que no se sabía la suerte que había corrido la galeota cartagenera, pues estaba siendo perseguida por la galera de Bugía. La descripción que de este hecho dan las fuentes murcianas es el siguiente:

E que qu(an)do fuero[n] a Cap Roche que toparo(n) co(n) las dichas dos galeotas, e la galea estava escondia (sic), que la no(n) vedia(n). E quando la galeota de Car(ta)jena e el dicho len(n)o de Mallorq(ue)s e la dicha barca, viero(n) que no era(n) los moros más d(e) las dos galeotas que paresçia(n), fuero(n)se para ellas. E estando peleando co(n) ellas, salió la gallea de los moros que estava escondida, en tal man(er)a que las dichas galeota de Car(ta)jena, e len(n)o de Mallorq(ue)s, oviero(n) de ser desparatados, e fisiero(n) dar en t(e)rra al len(n)o de Mallorq(ue)s, e que avía(n) levado el len(n)o, e al patrón, e veynte e cinco om(e)s d(e) los que con (é)l venía(n)<sup>68</sup>...

E d(i)xero(n) que ellos que fuera(n) desbaratados por los dichos moros yendo en ayuda de la galeota de la çibdat de Car(ta)jena, e fuero(n)

---

<sup>68</sup> *Ibidem*, fol. 24r.



desbaratados por los dichos moros. E les fue robada la ropa e todo lo que avía(n) e traya(n) en las dichas fustas<sup>69</sup>...

Una narración similar de los hechos ofrecen las fuentes conservadas en el Archivo Municipal de Orihuela:

E qua(n)t fore(n) en la partida d(e) Riba Roja, en l(e)s mars de aq(ue)sta vila, q(ue) los dits mor[os que les] la(n)çare(n) per ençes lo lle(n)y e apr(e)s la galiota. E q(ue) la [gali]ota de Ca(rta)gènia e lo lle(n)y de Mallorq(ues) teni(n)t q(ue) noy avia pres (...) la dita galiota e lle(n)y d(e) moros. E llavors ys q(ue) la galea grossa de moros per la qual rahó la galiota d(e) Ca(rta)gènia e lle(n)y d(e) Mallorq(ues) a yre(n) de fogre (...) e los moros d(e) la galiota e lle(n)y en sep(e)s ab ells. E q(ue) prenguere(n) lo dit lle(n)y de Mallorq(ues), e q(ue) escapare(n) d(e) aq(ue)ll los dits cinch homes. E q(ue) de l'alt(ra) ge(n)t no(n) sabe(n) pus. E q(ue) la galea grossa donava caça a la galiota de Ca(rta)gènia, e no sabe(n) si la alca(n)ça ho no<sup>70</sup>...

Q(ue) ave(n) aved(e)s en (e)sta nit pasada d(e) una galea grossa e una galiota de XX ba(n)chs e un lle(n)y de moros q(ue) ven por un lle(n)y de Mal[l]lorq(ues) a la Riba Roja<sup>71</sup>. E la galea grossa va de tras la galiota d(e) Ca(rta)gènia. E son aribats aq(ui) çinch homes d(e)l lle(n)y. e co(n)tem co(m) y es en d(e) Ca(rta)gènia ab dos l(e)s fust(e)s d(e) Mallorca e d(e) Ca(rta)gènia per q(ue) avie(n) sabut d(e) la galiota, e llen(y) d(e) moros, [mas] no sabe(n)t d(e) la galea<sup>72</sup>...

El encuentro pues terminaba en derrota para la flotilla cristiana. El hecho se supo enseguida en Orihuela. Ese mismo día, fueron capturados cerca de la costa de Cabo Roig unos piratas miembros de la tripulación de alguna de las naves de la escuadrilla musulmana, uno de los cuales, que *ab altr(e)s era exir a*

<sup>69</sup> Ibídem, fol. 25v.

<sup>70</sup> AMO, A-15, fol. 85r.

<sup>71</sup> Aparece tachado abajo: a Cap Roig.

<sup>72</sup> AMO, A-15, fols. 85r-85v.



*collir cranchs*<sup>73</sup>, contó a las autoridades oriolanas no solo lo acontecido en el combate naval, sino el objetivo mismo de la incursión de los piratas, el cual tenía como objetivo *abarrear la horta de Al(a)ca(n)t*<sup>74</sup>. El cronista oriolano del siglo XVII Pedro Bellot, hizo una interpretación similar de los hechos:

También trajeron a Orihuela un moro cautivado en el Pinatar, el cual con otros dos tomó tierra por coger cangrejos y contaba cómo venían una galera y una galeota de 20 bancos y un leño a correr la huerta de Alicante, y estando el consejo preveyendo lo que convenía, vinieron cinco mallorquines que contaban que estando en la Riba Roja con un leño suyo y una galeota de Cartagena, los moros por cercarlos dejaron salir su galeota y el leño, y los cristianos los embistieron y estando ya para aferrar salió la galera, y ellos y los de Cartagena dieron a huir, y los mallorquines embistieron en tierra y no sabían si habían cautivado la galeota de Cartagena. Y de todo avisó el consejo al rey<sup>75</sup>...

En efecto, las naves de Bugía se dirigieron hacia la costa de Alicante. Poco después de los hechos acaecidos en Cabo Roig Jaime Tora, alcaide de la torre de Cabo Cervera, dio aviso a las autoridades oriolanas de cómo los tres navíos musulmanes estaban causando grandes estragos a los pescadores locales, por lo que pedía fuesen enviadas algunas compañías de gentes de armas para guardar la costa<sup>76</sup>. No disponemos de datos sobre el resto de actividades que los piratas musulmanes realizaron en la costa sur del Reino de Valencia, pero a comienzos del mes de julio, las naves habían vuelto a hacer presencia en las costas murcianas. Se documenta su presencia en el Mar Menor y las costas próximas a Cartagena, donde habían capturado a algunos pescadores. En la sesión del concejo de Murcia del día 7 de julio se menciona lo siguiente:

---

<sup>73</sup> *Ibídem*, fol. 85v. la traducción sería: con otros había desembarcado para coger cangrejos.

<sup>74</sup> *Ibídem*. La traducción sería: saquear la huerta de Alicante.

<sup>75</sup> BELLLOT, Pedro: *Anales de Orihuela* (tomo I), Real Academia Alfonso X el Sabio/Instituto de Cultura Juan Gil-Albert de la Diputación de Alicante, Murcia, 2001, p. 260.

<sup>76</sup> *Ibídem*.



Dixero(n) q(ue) bie(n) sabía(n) el d(i)cho conçejo (...) de co(m)mo çiertas fustas de moros de Bogía eran venidos a la albufera desta çibdat e ha esconbrera, e se avía(n) levado çiertas personas, asy de esta çibdat co(m)mo de Car(ta)jena. E avía(n) q(ue)mado las xarçias e las barcas a los arraeses desta dicha çibdat<sup>77</sup>...

El día 19 de octubre compareció ante el concejo de Murcia Marcial Coque, arrendador de los comunes y del acrecentamiento del pasado mes de septiembre, donde presentó ante las autoridades municipales las pérdidas sufridas por la ciudad por causa de las incursiones de la flotilla berberisca, las cuales ascendían a 1.500 maravedís<sup>78</sup>. Pronto comenzó un negocio igual de lucrativo para los piratas como era el saqueo; nos referimos a los rescates a pagar por los cautivos cristianos. Torres Fontes señala el caso de Juan Pérez, vecino de Murcia, el cual fue entregado en Bugía a una mujer cuyo hijo se encontraba cautivo en la ciudad de Murcia<sup>79</sup>. El día 25 de febrero del año siguiente su situación no había cambiado. En esa misma fecha su mujer, Ginesa López, presentó ante el concejo una carta de su marido, en la cual se narraba la precaria situación del cautivo<sup>80</sup>.

Volviendo a los marinos del leño mallorquín, la situación de estos era realmente incierta. Todo parece indicar que el concejo de Cartagena no tenía medios suficientes para hacerse cargo de los tripulantes baleares que habían conseguido escapar, por lo que dirigió a estos ante las autoridades murcianas, las cuales podrían hacerse cargo de ellos. Esta cuestión nos plantea la duda de hasta qué punto estaba también implicado el concejo de Murcia en la contratación del leño de Joan Labrau como ayuda para las dos embarcaciones que había armado el concejo de Cartagena contra los piratas de Bugía. Esta cuestión la trataremos en las conclusiones finales.

---

<sup>77</sup> AMM, AC38, fol. 21r.

<sup>78</sup> *Ibidem*, fols. 73r-73v.

<sup>79</sup> TORRES FONTES, *op. cit.* (1976), p. 55.

<sup>80</sup> AMM, AC38, fol. 140r.



El concejo murciano correspondió a los corsarios lo mejor que pudo, y a través del jurado clavario, Alonso Mercader, se libró en beneficio de los mismos una cierta cantidad de maravedís para sobrevivir y poder regresar como bien pudieran a su tierra. Sumando lo entregado a los corsarios que comparecieron ante el concejo el día 4 y a los que lo hicieron el día 8, en total fue entregada a la tripulación la suma de 321 maravedís<sup>81</sup>. Sobre este tema indican las fuentes:

E que era(n) venidos aquí, a la dicha çibdat el cómitre, e el pilote, e ot(ro)s que era(n) fasta en veynte e un om(e)s, e que pedían(n) por m(er)çed al dicho conçejo, oficial(e)s, e om(e)s buenos, que pues ellos sallia(n) desparatados por ayudar a los d(e) la çibdat de Car(ta)jena, e avía(n) perdido el lleno (sic) e la ropa, e armas, e que no(n) tenía(n) que comer, que les fisiesen alg(una) ayuda co(n) que ellos pudiesen pasar alg(uno)s días, e que les faría(n) m(er)çed e alimosna, e que avrían de Dios bue(n) gualardon. E el dicho conçejo, oficial(e)s e om(e)s buenos, visto que la dicha cosa es asy, e que asy es dado por testimonio por car(ta) d(e) la dicha çindat de Car(ta)jena, ordenaro(n) e mandaro(n) a [Alonso<sup>82</sup>] Me(r)cader, su jurado clavario, que dé para amor de Dios a los dichos vey(n)te e un omes que aquí son venidos desparatados, dosie(n)tos e veynt(e) r un m(a)r(avé)di)s de tres blan(ca)s el maravedí, e que le sean abestebidos en cue(n)ta<sup>83</sup>.

E que no(n) coya(n) al mu(n)do un din(er)o para co(n) que fuesen a su t(e)rra, e que pedían por m(er)çed al dicho conçejo, cavall(er)os, escuderos, oficial(e)s e om(e)s bu(en)os que les fisiesen alg(una) ayuda, qual la su m(er)çed fuese(n) para co(n) que ellos pudiesen yr a su t(e)rra. E el dicho conçejo, oficial(e)s e om(e)s bu(en)os, visto e oydo lo que dicho es, ordenaro(n) e

<sup>81</sup> El día 4 fueron entregados 221 maravedís y el día 8 fueron entregados los 100 restantes, habiendo sido en total 29 los miembros de la tripulación que acudieron a pedir ayuda al concejo de Murcia.

<sup>82</sup> En el texto del documento original solo de indica el apellido del jurado clavario. La fuente utilizada para poder incluir el nombre del mismo es la siguiente: MOYANO MARTÍNEZ, Juan Manuel, «Los oficiales del concejo de Murcia (1370-1500)», *Murgetana*, nº 86, 1993, pp.47- 64; concretamente en la página número 61 se encuentra la lista de los jurados clavaros de la ciudad.

<sup>83</sup> AMM, AC37, fol. 24r.





ma(n)dar(o) a [Alonso<sup>84</sup>] Me(r)cader, su jurado clavario, que de por amor de Dios e en ayuda ayuda de la despensa del término a los dichos ocho om(e)s çient m(a)r(avédi)sde dos blancas el maravedí, e que l(e) sean resçebidos en cue(n)ta<sup>85</sup>.

La noticia no tardó en llegar a la capital del reino. El 3 de junio el *consell* de Valencia escribió al de *Murvedre* (Sagunto), indicándoles como por mediación de un aviso de las autoridades municipales de Cullera, se sabía de la presencia en los mares alicantinos de las tres naves berberiscas, a la par que se informaba de la suerte del leño mallorquín:

Als molt honrats los jurats d(e) la vila de Murvedre (...) certifica(m) vos que (...) havem reebuda una letra d(e)ls jurats d(e) la vila de Cullera, avisants nos co(m) dijous propassat en les mars de Oriola son stades vistes tres fustes de moros, ço es una galea, galiota e l leny, les quals han pres hun leny de Mallorq(ue)s ana(n)t a la vela ab tota la xurma<sup>86</sup>, salva(n)t V hom(n)es quen som scapts<sup>87</sup>...

En conclusión, al presente artículo, nos encontramos ante una problemática general, para los cuales damos la siguiente solución. Si bien el corso cristiano a comienzos del siglo XV resultaba molesto para los intereses comerciales de las coronas castellana y aragonesa, debemos preguntarnos hasta que punto no lo era para las ciudades del litoral murciano; es decir, ¿no podría ser que lo que se veía como un problema serio desde la lejanía de la corte fuera en realidad una solución práctica para el peligro que representaba la piratería berberisca?

El corso, como hemos podido comprobar, era una actividad muy ligada a la vida naval de Cartagena desde el momento mismo de la creación del concejo

<sup>84</sup>MOYANO MARTÍNEZ, op. cit., p. 61. Véase la nota número 82.

<sup>85</sup> AMM, AC37, fol. 25v.

<sup>86</sup> Chusma, Tripulación.

<sup>87</sup> Archivo Municipal de Valencia, g3-13, fol. 8r.



en 1246. Los cartageneros, por diversos privilegios concedidos por los reyes de Castilla, tenían numerosos beneficios para la práctica de dicha actividad. Sin embargo, al no ser una plaza de gran población, el concejo de Cartagena posiblemente se vio obligado a tener que favorecer el asentamiento de tripulaciones corsarias foráneas. ¿Afectaba este hecho negativamente a la ciudad? A través de los testimonios que hemos presentado a lo largo del artículo, todo parece indicar que no, pues no hemos encontrado referencia alguna a que los corsarios con base en su puerto cometiesen atropellos contra los vecinos de la ciudad.

¿Sacaba algún beneficio la ciudad de Cartagena al convertirse en una base naval para las diversas tripulaciones corsarias? Aunque no podemos responder con total seguridad a esto, puede que de algún modo, las bandas corsarias se vieran obligadas a defender a la ciudad de los peligros procedentes del mar. Es más, como afirmábamos antes, ¿se beneficiaba la ciudad de Murcia de la presencia de estos hombres de mar en la ciudad portuaria? Probablemente sí, y como hemos podido comprobar en la asistencia que ofrecieron a los corsarios mallorquines de la nave de Joan Labrau, ¿tenía Murcia algún pacto con Cartagena relativo al mantenimiento de las tripulaciones corsarias? Los datos de que disponemos no parecen desmentir esta hipótesis, aunque tampoco podemos asegurarla con total precisión.

De lo que no tenemos duda, es que también el corso podía tener efectos negativos para la ciudad. ¿Cómo justificar ante las ciudades cuyos barcos sufrían los ataques corsarios la política de tolerancia que hacia estos marinos mantenía la ciudad de Cartagena? No le quedó más remedio a las autoridades cartageneras que seguir colaborando con las ciudades más directamente afectadas por las incursiones corsarias, como era el caso de Valencia. Como afirma Jacqueline Guiral-Hadziiossif: “Aunque Cartagena sea un reducto de corsarios que surcan sistemáticamente las aguas valencianas, las autoridades



de Cartagena colaboran regularmente con las de Valencia, interviniendo para arbitrar litigios en casos de reventas de capturas y rescates diversos”<sup>88</sup>.

En definitiva, en este caso que nos ocupa el corso no es más que una de las diversas herramientas utilizada por los hombres de un territorio dispuestos a servirse de cualquier medio que les permita mantener una vida lo más tranquila posible, aún yendo en contra de los intereses de su rey y de exponer a Cartagena a la enemistad de otras ciudades. La presencia corsaria en Cartagena no desaparecerá hasta el reinado de los “Reyes Católicos”, en cuyo reinado volvió a adquirir el puerto cartagenero para Castilla un gran valor estratégico como no se había visto desde el reinado de Alfonso X.

***Historia Digital*, XVI, 28, (2016). ISSN 1695-6214**

**© José Marcos García Isaac, Carmen Idáñez Vicente 2016**

---

<sup>88</sup> GUIRAL-RADZIIOSSIF, op. cit., p. 177.

