

EL REINO DE VALENCIA, FRONTERA MARÍTIMA ENTRE ARAGÓN Y GRANADA

JOSÉ HINOJOSA MONTALVO

Universidad de Alicante

«per ço com és en frontera, specialment de Granada»

(A.M.V. *Lletres Misives*, g3-14, f.195 r. 1420)

El tema de la frontera como sujeto histórico goza de una vieja tradición entre la historiografía del Medievo hispano, notablemente incrementado en los últimos años. Es un tema que tiene su punto de arranque en la reconquista y repoblación del territorio peninsular y que se prolongará durante toda la Edad Media, llegando incluso a los tiempos modernos, en su vertiente marítima, como fue por ejemplo la lucha contra la piratería y el corso berberisco. Pero fue, sobre todo, la frontera frente a Granada, la lucha contra el moro, la que marcó profundamente el devenir histórico de extensas zonas de nuestra geografía, desde la dedicación económica a la mentalidad de sus gentes, aunque no debemos olvidar que frontera no es sinónimo de guerra continua, sino también de contactos y de influencias pacíficas de la más variada índole. De todo ello ha hecho un magnífico resumen en fechas recientes M. González Jiménez¹, pero como la mayoría de los autores se centra en la frontera terrestre y andaluza.

El objetivo aquí propuesto es el de aproximarnos a lo que fue la frontera marítima entre los reinos de Granada y Valencia, que aunque no tuvieron una frontera directa, inmediata por tierra o por mar, pues entre ambos se interponía el reino de Murcia, si que fueron considerados fronterizos por las gentes de la época, el común de las gentes o los monarcas, ya que, como señala M^a. T. Ferrer i Mallol la frontera «*era tot el territori que podia ésser amenaçat per una razzia granadina de cinco sis dies de durada, entre anar i tornar, o pels escamots d'almogàvers, lladres de bestiar y segrestadors de persones*»², es decir no sólo las comarcas meridionales del

1. M. GONZALEZ JIMENEZ, «La frontera entre Andalucía y Granada: realizaciones bélicas, socio-económicas y culturales», *La incorporación de Granada a la Corona de Castilla*, Granada, 1993, pp. 83-145. Contiene un extenso apéndice bibliográfico de gran utilidad para el lector.

2. M^a. T. FERRER I MALLOL, *La frontera amb l'Islam en el segle XIV. Cristians i sarraïns al País Valencià*, Barcelona, C.S.I.C. 1988. Cuenta con un extenso apéndice bibliográfico sobre el tema.

reino de Valencia, sino también la costa, objetivo de las flotas oficiales o de piratas y corsarios granadinos.

No existen monografías específicas sobre esta frontera marítima entre Valencia y Granada, sino noticias dispersas en los autores que se han ocupado de las relaciones con Granada, aunque sin olvidar viejos cronistas, como mossén P. Bellot, que en sus «*Anales*» recogió abundantes noticias sobre la presencia granadina en Orihuela³, pero sin espíritu crítico.

En este estado de la cuestión hay que citar los trabajos clásicos de A. Giménez Soler sobre *La Corona de Aragón y Granada y Don Juan Manuel*⁴ o los de Ch. E. Dufourcq que, aunque centrados en el Norte de Africa, contienen también noticias relativas a Granada⁵. También en algunos trabajos de C. Torres Delgado encontramos datos sobre la piratería nazarí en los siglos XIII y XIV⁶.

La década de los ochenta ha sido la más fructífera en estudios sobre la frontera y la piratería y el corso. M. Sánchez Martínez se ha ocupado de las relaciones de la Corona de Aragón con el reino de Granada en el siglo XIV, tanto en su tesis doctoral como en diversas monografías⁷, así como de diversas acciones piráticas de los nazaríes en la primera mitad del siglo XIV, algunas de las cuales fueron dirigidas contra valencianos. Dentro de la historiografía sobre Granada no hay que olvidar las obras de M.A. Ladero⁸ o de R. Arié⁹ sobre Granada, fundamentales para el encuadre general de las relaciones con la Corona de Aragón, aunque no analizan el tema de la frontera marítima.

La historiografía andaluza participa activamente en esta renovación de los estudios granadinos, sobre todo a través de los Coloquios de Historia Medieval de Andalucía, cuya cuarta reunión (Almería, 1985) se dedicó a las *Relaciones exteriores del reino de Granada*, y en ella

3. P. BELLOT, *Anales de Orihuela (siglos XIV-XVI)*. Edic. crítica por J. TORRES FONTES, Orihuela, 1954-56. Sus noticias fueron copiadas prácticamente al pie de la letra en muchos casos por E. GISBERT Y BALLESTEROS, *Historia de Orihuela*, Orihuela, 1901-1903.

4. A. GIMENEZ SOLER, «La Corona de Aragón y Granada», *Boletín de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona*, III, (1905-1906), pp. 101-134, 186-224, 295-324, 333-365, 450-476, 485-496. IV (1907-1908), pp. 49-91; 146-180; 200-225; 271-298; 342-375.; «El corso en el Mediterráneo en los siglos XIV y XV», *Archivo de Investigaciones Históricas*, 1, 1911, 174 pp.; *Don Juan Manuel*. Biografía y estudio crítico, Zaragoza, 1932.

5. CH. E. DUFOURCQ. *L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIIIe et XIVe siècles. De la bataille de las Navas de Tolosa (1212) à l'avènement du sultan mérinide Abou-l-Hasan (1331)*, Paris, 1966. Traducción *L'expansió catalana a la Mediterrània occidental. Segles XIII i XIV*, Barcelona, 1969; «Catalogue chronologique et analytique du registre 1389 de la chancellerie de la Couronne d'Aragon, intitulé «guerre sarracenorum 1367-1387 (1360-1386)», *Miscelânea de Textos Medievales*, 2, 1974, pp. 65-166. Este trabajo es el más interesante para nosotros, ya que contiene abundantes noticias sobre incidentes marítimos entre granadinos y valencianos.

6. C. TORRES DELGADO, *El antiguo reino nazarí de Granada (1230-1340)*, Granada, 1974; «El Mediterráneo nazarí: diplomacia y piratería. Siglos XIII-XIV», *Cuadernos de Estudios Medievales*, IV-V, 1979, pp. 203-210.

7. M. SANCHEZ MARTINEZ, *La Corona de Aragón y Granada*, Barcelona, 1974. Tesis doctoral inédita. ; «La contribución valenciana a la cruzada granadina de Alfonso IV de Aragón (1327-1336)», *Primer Congreso de Historia del País Valenciano*, (Valencia, 1971), II, Valencia, 1980, pp. 579-580; «En torno a la piratería nazarí entre 1330 y 1337», *Coloquio internacional de Historia Medieval de Andalucía*, Almería, 1988, pp. 431-461; «Comercio nazarí y piratería catalano-aragonesa (1344-1345)», Coloquio: *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb (siglos XIII-XVI)*, Madrid, 1988, pp. 41-86.

8M. A. LADERO QUESADA, *Granada. Historia de un país islámico (1232-1571)*, Madrid, 1979.

9. R. ARIE, *L'Espagne musulmane au temps des Nasrides (1232-1340)*, París, 1973.

se hizo hincapié en las relaciones mantenidas por Granada con sus vecinos inmediatos, Andalucía y Murcia, aunque sin olvidar las habidas con otros países más lejanos, como Valencia, Cataluña o Génova, fundamentalmente comerciales. Eso sí, hay que resaltar que todas las comunicaciones dedicadas al apartado específico de la frontera se refieren siempre a la terrestre, nunca a la marítima, y con un predominio total del espacio andaluz. Mayor interés tienen para nuestro tema algunas de las comunicaciones centradas en las relaciones de Granada con la Corona de Aragón, con preferencia el curso durante el reinado de Pedro el Ceremonioso o el comercio con Valencia¹⁰.

También desde la óptica andaluza J.E. López de Coca ha analizado lo que supuso para los mudéjares valencianos la existencia tan cerca de sus hogares el reino nazarí de Granada, cuál fue la actitud de los cristianos y sus reacciones para evitar los contactos entre los musulmanes de ambos reinos, así como los temores y el peligro que para los habitantes del mediodía valenciano supusieron los ataques de los granadinos¹¹.

En la historiografía catalana y valenciana más reciente, además de los trabajos ya citados de M. Sánchez, la obra fundamental es la llevada a cabo por M^a. T. Ferrer i Mallol desde la Institució Milà i Fontanals, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas en Barcelona, cuyas investigaciones -y las de sus colaboradores- se ha dirigido al estudio de las relaciones entre cristianos y mudéjares en los estados de la Corona de Aragón en el siglo XIV, con particular énfasis en las comarcas meridionales del reino de Valencia, la gobernación de Orihuela, precisamente aquellas donde la problemática granadina, por tierra o por mar, se hizo sentir en toda su magnitud. Destaca entre todos sus trabajos por su especificidad la obra *La frontera amb l'Islam en el segle XIV*¹², aunque se centra en el marco terrestre.

También la misma institución editó en 1988 un número monográfico de la Miscel·lania de Textos Medievals dedicado a *La frontera terrestre i marítima amb l'Islam*, en el que se recogen diversos trabajos con tres objetivos: conocer el sistema defensivo de la frontera terrestre de la Corona de Aragón con Granada en el siglo XIII; estudiar las fluctuaciones de la conflictividad de la frontera, terrestre o marítima; y estudiar las repercusiones que el contacto con el Islam tuvo en la mentalidad cristiana, aunque sólo el trabajo de M. Sánchez se encuadra plenamente en la frontera marítima aragonesa-granadina¹³.

10. M. BECERRA HORMIGO, «La corona de Aragón y Granada durante la guerra de los dos Pedros, 1356-1366. El curso», *Relaciones exteriores del reino de Granada. IV coloquio de historia medieval andaluza*, Almería, 1988, pp. 307-322; J. HINOJOSA MONTALVO, «Cristianos, mudéjares y granadinos en la gobernación de Orihuela», pp. 323-342; M. RUZAFÁ GARCIA, «Las relaciones económicas entre los mudéjares valencianos y el reino de Valencia en el siglo XV», pp. 343-382.

11. J.E. LOPEZ DE COCA CASTAÑER, «Los mudéjares valencianos y el reino nazarí de Granada. Propuestas para una investigación», *En la España Medieval*, II, *Estudios en memoria del Prof. D. Salvador de Moxó*, I, Madrid, 1982, pp. 643-666.

12. M^a. T. FERRER I MALLOL, *Els sarraïns de la Corona catalano-aragonesa en el segle XIV. Segregació i discriminació*, Barcelona, 1987; *Les aljames sarraïnes de la Governació d'Oriola en el segle XIV*, Barcelona, 1988; *La frontera amb l'Islam en el segle XIV. Cristians i sarraïns al País Valencià*, Barcelona, 1988; *Organització i defensa d'un territori fronterer. La governació d'Oriola en el segle XIV*, Barcelona, 1990. Todas ellas disponen de completos apéndices bibliográficos, lo que nos exime de repeticiones innecesarias.

13. «La frontera terrestre i marítima amb l'Islam», *Miscel·lania de Textos Medievals*, nº 4, 1988; M. SANCHEZ, Mallorquines y genoveses en Almería durante el primer tercio del siglo XIV: el proceso contra Jaume Mandré (año 1344", pp. 103-162.

La historiografía valenciana se ha ocupado con bastante interés durante los últimos años del tema de la frontera, de la piratería y del corso, así como de las relaciones con el reino de Granada, desde diversas perspectivas, desde la comercial a la redención de cautivos, pudiéndose incluir aquí mis propias investigaciones sobre el tema¹⁴, las de M. Ruzafa¹⁵, así como las de A. Díaz Borrás¹⁶, especialista en el tema de la piratería islámica bajomedieval, en cuyos trabajos, fundamentales para el estudio de la frontera marítima con Granada, se puede ver el paso de un Mediterráneo oriental dominado por los cristianos entre 1295 y 1330, al repliegue cristiano en el siglo XV y la ofensiva pirática musulmana -sobre todo berberisca-, que culminará en el siglo XVI, desmantelados ya los vínculos mercantiles de Valencia con el Norte de Africa.

La obra más reciente sobre el reino de Granada son las Actas del Symposium conmemorativo del quinto centenario: *La incorporación de Granada a la Corona de Castilla* (Granada, 1993), en la que el tema de la frontera ocupa un lugar muy destacado, como no podía ser menos, en las intervenciones de los participantes, aunque siempre referido a la frontera terrestre y con escasas aportaciones sobre el mar. Todos parecen haberse olvidado de tan extensa franja marítima. Así, J. Heers al analizar el Islam y el mundo mediterráneo a fines de la Edad Media pone su acento en la redistribución de poderes y profundos reajustes del mapa geopolítico del *Mare Nostrum*, así como en la economía de los países islámicos, con especial énfasis en Granada, donde los italianos e hispanos aparecen como dueños de los mercados, suscitando la ya vieja cuestión del posible «colonialismo» económico de los cristianos¹⁷. En el trabajo de R. Arié

14. J. HINOJOSA MONTALVO, «Mudéjares granadinos en el reino de Valencia a fines del siglo XV (1484-1492)», *III Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Jaén, 1985, pp. 120-130; «Cristianos, mudéjares y granadinos en la Gobernación de Orihuela», *IV Coloquio de Historia Medieval de Andalucía*, Almería, 1988, pp. 323-342; «Armamento de naves y comercio con el reino de Granada a principios del siglo XV», *V Coloquio de Historia Medieval de Andalucía*, Córdoba, 1988, pp. 643-658; «Piratas y corsarios en la Valencia de principios del siglo XV (1400-1409)», *Cuadernos de Historia. Anexo de Hispania*, nº. 5, Madrid, 1975, pp. 93-116; «La piratería y el corso en las costas alicantinas durante la Baja Edad Media», *VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals. El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)*, Palma de Mallorca, 1990, pp. 41-54; «Las relaciones entre los reinos de Valencia y Granada durante la primera mitad del siglo XV», *Estudios de Historia de Valencia*, Valencia, 1978, pp. 91-160; «Las relaciones entre Valencia y Granada durante el siglo XV», *Estudios sobre Málaga y el reino de Granada en el V Centenario de la conquista*, Málaga, 1988, pp. 83-111.

15. M. RUZAFÁ GARCÍA, «Las relaciones económicas entre los mudéjares valencianos y el reino de Granada en el siglo XV», *IV Coloquio de Historia Medieval de Andalucía*, Almería, 1988, pp. 343-382; «La frontera de Valencia con Granada: la ruta terrestre (1380-1440)», *Actas del V Coloquio de Historia Medieval de Andalucía*, Córdoba, 1988, pp. 659-672; «Los mudéjares en el desarrollo mercantil valenciano del Cuatrocientos», *Revista d'Història Medieval*, 2, 1991, pp. 179-192; «Los operadores económicos de la morería de Valencia», *IV Simposio Internacional de Mudejarismo*, Teruel, 1993, pp. 247-260;

16. A. DIAZ BORRAS, *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*, Valencia, Universidad, 1988. Edic. microfichada; «L'estudi de la piratería a través dels avisaments costaners. Replegament cristià i setge islàmic a la València de la transició a la Modernitat: 1480-1520», *Anuario de Estudios Medievales*, 20, 1990, pp. 275-295; «La paradoja de la emigración mora en Valencia durante el siglo XV. Expatriación musulmana en época de Honorat Mercader (1467-1481)», *Cuadernos de Estudios Medievales y Ciencias y Técnicas Historiográficas*, 16, Granada, 1991, pp. 37-58;

Los orígenes de la piratería islámica en Valencia. La ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana, Barcelona, C.S.I.C., 1993.

17. J. HEERS, «L'Islam et le monde Méditerranéen a la fin du Moyen Age», *La incorporación de Granada a la Corona de Castilla*. Actas del Symposium conmemorativo del quinto centenario, Granada, 1993. pp. 41-85.

sobre la «*Sociedad y organización guerrera en la Granada nazarí*»¹⁸ no hay ni una sola alusión al papel de la marina nazarí, su organización, el corso, la piratería, etc. como podría esperarse del mencionado título.

Desde una perspectiva global y aunque en un marco geográfico diferente, como es el andaluz, hay que citar la ponencia de M. González Jiménez sobre las realidades bélicas, socio-económicas y culturales en la frontera con Granada, excelente síntesis de una realidad histórica multiseccular¹⁹.

LA FRONTERA MARITIMA COMO VIA DE CONTACTOS SOCIO-ECONOMICOS

Tradicionalmente se veía la frontera con Granada, sobre todo la terrestre, como área de choque entre dos religiones, dos civilizaciones o dos mundos diferentes y antagónicos, lo cual es cierto, pero también de acercamientos y de encuentros de la más variada índole. Por mar circularán entre Granada y Valencia, en ambos sentidos, personas y mercancías, creando unos flujos que se mantuvieron ininterrumpidos hasta las vísperas de la caída de Granada y continuaron tras la conquista cristiana. El tiempo de paz superó ampliamente a los años de guerra, razón por la que prefiero iniciar mi análisis por los contactos socio-económicos por vía marítima entre ambos países.

Conviene recordar aquí una de las cláusulas de la paz firmada en 1326 entre Jaime II y Muhammad IV en la que se estipula que «nuestras naves viajarán por vuestras costas, y vuestras naves por las nuestras, y lo mismo los súbditos de cada país, con seguridad completa de personas y bienes. Libertad de comercio y exportación de mercancías compradas, pagando los impuestos correspondientes y habituales, sin aumento. Los productos tradicionalmente prohibidos, siguen estándolo». Siguen otras cláusulas habituales en estas paces entre Aragón y Granada, como son la prohibición mútua de atacar los puertos y naves propias, con la obligación de devolver los hombres y mercancías en caso de hacerlo²⁰.

Había, pues, un interés por mantener abiertos los canales de intercambio marítimo entre Granada y Aragón, que se mantuvo el resto de la Edad Media, a pesar de los numerosos incidentes piráticos, y que hicieron de los valencianos la segunda colonia extranjera en importancia en los puertos nazaríes, tras la genovesa.

Estos intercambios entre Valencia y Granada los conocemos relativamente bien para la Baja Edad Media y no voy a insistir en el tema²¹. Sólo recordar cómo el mar fue el principal

18. R. ARIE, «Sociedad y organización guerrera en la Granada nazrí», *La incorporación de Granada*, pp. 147-193.

19. M. GONZALEZ JIMENEZ, «La frontera entre Andalucía y Granada: realidades bélicas, socio-económicas y culturales», *La incorporación de Granada*, pp. 83-145.

20. M. ALARCON SANTON y R. GARCIA DE LINARES, *Los documentos árabes*, doc. n. 27. pp. 55-56.

21. J. HINOJOSA MONTALVO, «Las relaciones entre Valencia y Granada durante el siglo XV: Balance de una investigación», *Estudios sobre Málaga y el Reino de Granada en el V Centenario de su conquista*, Editados por J.E. LOPEZ DE COCA CASTAÑER, Málaga, 1987, pp. 83-112, en las que se pasa revista a estos intercambios comerciales y se recoge bibliografía específica.

vehículo de los mismos y cómo las aguas meridionales valencianas tuvieron un claro papel de frontera marítima, propiciado por las paces y acuerdos entre Aragón y Granada (1365, 1369, 1377, 1382, 1392, 1405, etc) que garantizan un trato preferencial en los aspectos marítimos y buscaban estimular unos contactos que indudablemente beneficiarían a las haciendas y economías de ambos reinos. El predominio de la ruta marítima, a pesar del riesgo de la piratería, es total sobre la terrestre, más lenta, insegura en los caminos y por los avatares políticos, etc²².

Estos intercambios marítimos eran tan antiguos como el propio reino nazarí de Granada, y en la lezda de Colliure de 1252 se mencionaban ya los higos malagueños. Durante el siglo XIV abundan los testimonios de una creciente presencia de mercaderes mallorquines y, sobre todo, valencianos en tierras granadinas, en concreto en Almería. Este comercio se incrementa a partir de 1380, coincidiendo con el despegue de la economía valenciana, y alcanza su plenitud en la primera mitad del siglo XV, y aunque no se pueden comparar con el tráfico de las Baleares o los intercambios con Castilla y Aragón, tuvieron un volumen importante en el comercio marítimo valenciano. A partir de 1481, ya con un clima pre-bélico los contactos comerciales se vuelven más difíciles, desapareciendo a partir de 1484, aunque se reanudaron rápidamente una vez finalizada la guerra²³.

La navegación era de cabotaje y tenía a Almería como principal destino, aunque también se tocaban los puertos de Almuñécar, Gibraltar, Mojácar, Vera, Málaga, etc. La proximidad geográfica, la menor competencia de los genoveses y la posibilidad de encontrar los mismos productos africanos o de Granada que en Málaga explican la preferencia de los valencianos por Almería, escala también hacia los puertos norteafricanos. De la importancia de esta presencia baste indicar que en 1472 había más de ochenta comerciantes de Valencia en esta ciudad nazarí, algunos con casa propia, e incluso disponían de iglesia. A pesar de las dificultades en el mar o las represalias comerciales en Almería, las autoridades municipales de Valencia intentaron que las relaciones con las de Almería fueran siempre las mejores posibles, conscientes de las ventajas económicas que para la ciudad suponía este comercio.

Era un comercio que aparecía monopolizado por los mercaderes valencianos, tanto cristianos como musulmanes, preferentemente estos últimos tanto de distintas localidades del reino como de la capital, donde unas cuantas familias de la «burguesía» mercantil de la morería: los Razbayda, los Xupió, los Benxarnit, realizan importantes operaciones con Granada, adonde envían sus factores o a sus hijos para aprender el oficio. La presencia de mercaderes granadinos en Valencia fue siempre escasa. Todos los viajes a Granada debían contar con el preceptivo guíaje o salvoconducto del baile general del reino.

Que el comercio marítimo con Granada era rentable lo demuestra el hecho de que en él participaron navíos de todos los estamentos sociales, desde simples marineros hasta la nobleza o la propia monarquía, tratándose siempre de embarcaciones cristianas. Aunque en 1430 los valencianos trataron de recuperar su protagonismo en el comercio con Granada, al sustituirse la

22. M. RUZAFÁ GARCÍA, «La frontera de Valencia con Granada: la ruta terrestre (1380-1440)», *IV Coloquio Internacional de Historia Medieval de Andalucía*, Córdoba, 1988, pp. 659-672.

23. M. RUZAFÁ GARCÍA, «Los mudéjares valencianos y la conquista de Málaga», *Estudios sobre Málaga y el reino de Granada en el V Centenario de la conquista*, Málaga, 1987, pp. 401-410.

galeota por las galeras en esta ruta, no se pudo impedir una presencia cada vez mayor de buques extranjeros, sobre todo italianos (florentinos y genoveses), en su ruta desde Italia a Flandes. Los navíos preferidos son el ballenero, barca, carabela, coca, galeota, galeaza, laud, leño y nave, aunque desde 1459 los buques movidos a remos (galera, galeota y galeaza) sus tituyen a los de vela en la ruta de Granada buscando mayor capacidad de carga y de beneficios. El carácter fronterizo de estas aguas y el peligro de los ataques de piratas y corsarios obligaba a que las embarcaciones fueran armadas, para lo cual era preciso la correspondiente licencia del baile general del reino²⁴.

Valencia enviaba por vía marítima al reino de Granada productos muy variados, hasta un total de 81: artículos alimenticios (aceite, arroz, avellanas, mile, canela, etc.), plomo, estaño, manufacturas de madera (cofres) y de metal, aunque fueron los paños de fabricación local en sus diversas variedades los que conformaron el grueso de las exportaciones. En cuanto a las importaciones granadinas a Valencia el producto básico era la seda, que abastecía la arteanía local, especias, oro y monedas, y en menor medida azúcar, sin que falte algún cargamento de granos.

Esta frontera marítima era también la vía por donde se desplazaban los mudéjares valencianos o de otros territorios peninsulares en su rumbo a Granada, provistos de los salvoconductos concedidos por el baile general de Valencia y tras haber abonado las correspondientes tasas, aunque la vía terrestre, legal o clandestina, era la preferida en estos desplazamientos. A pesar de las disposiciones legales no hubo muchas trabas para viajar a Granada, pues la bailía ingresaba por tal concepto unos cómodos y nada despreciables ingresos. Entre 1381 y 1399 emigraron legalmente 112 mudéjares al reino nazarí, cifra que entre 1401 y 1458 fue de 380, y de 300 entre 1460 y 1481, siendo sus destinos preferentes Granada, Almería y Málaga²⁵. Además de los mudéjares de Valencia abundaban los ex-cautivos granadinos, de Almería y Málaga, que regresaban a sus hogares tras rescatarse. La nueva residencia en Granada era el motivo principal del viaje, pero no faltaron los que iban a comerciar, visitar familiares, aprender árabe, etc. Recordemos que una solidaridad religioso-cultural vinculaba a los mudéjares peninsulares, para muchos de los cuales el rey de Granada aparece como *emir dels sarrahins* y líder espiritual de la comunidad musulmana peninsular²⁶.

La capital del reino no fue el único punto de partida de estos viajes, sino que también Alicante, con un puerto en auge, y Orihuela, las ciudades más próximas al reino de Granada vieron partir entre 1415-1480 a 314 mudéjares, y otros 317 entre 1463-1478, en su mayoría por razones comerciales, siendo en este caso el baile general de Orihuela el que otorgaba el permiso.

A la inversa, también por mar circulaba una corriente humana en sentido Granada-Valencia, desde embajadores del sultán a moros granadinos que vienen por asuntos propios o incluso a instalarse definitivamente, como algunas familias de Vera que en 1489 se instalaron en

24. J. HINOJOSA MONTALVO, «Armamento de naves y comercio con el reino de Granada a principios del siglo XV», *Actas del V Coloquio de Historia Medieval de Andalucía*, Córdoba, 1988., pp. 643-658.

25. A. DIAZ BORRAS, *La paradoja de la emigración mora en Valencia durante el siglo XV*, donde analiza las medidas legales respecto a la emigración musulmana del reino de Valencia.

26. L.E. LOPEZ DE COCA CASTAÑER, *Los mudéjares valencianos y el reino nazarí de Granada*, pp. 663-664.

Alberique, vall d' Alfândec y valle de Elda, u otras de Almería que se asientan en Valencia, tras la conquista cristiana de estas plazas²⁷. Tampoco faltaron los cautivos granadinos llegados por mar a Valencia, que en los años 1482-1494 sumaron 108 personas, cifra reducida si se compara con los esclavos canarios o guineanos que entonces inundaban el mercado valenciano.

La frontera marítima es aquella en la que más difícil resulta aprehender los límites precisos entre Aragón y Granada, entre la Cristiandad y el Islam. El mar separa dos mundos, pero también es vehículo de acercamiento y de contacto. Lo hemos visto en el ámbito del comercio y de la circulación de personas. Más difusos quedan aquí los límites en el terreno de la cultura material o intelectual y en nuestros conocimientos actuales sólo podemos referirnos a los viajes de aquellos moros valencianos que viajan al reino de Granada para aprender árabe, en busca de unos conocimientos de la lengua que les permitieran avanzar en el campo de la religión y la cultura, superando la lengua familiar. La solución, como plantea L. F. Bernabé, comportaba el aprendizaje del árabe hispano en su variedad granadina, diferente de la valenciana, y quizá no del árabe clásico, pero proporcionaba al aprendiz unos estudios quizá más completos y fiables que los que pudiera encontrar en Valencia²⁸.

LA PIRATERIA Y EL CORSO EN EL LITORAL ALICANTINO A FINES DE LA EDAD MEDIA

El problema de la piratería y el corso hay que fijarlo en el ámbito general del Mediterráneo occidental, en nuestro caso en el área que va desde el golfo de Valencia a las costas almerienses, donde confluían los intereses y ambiciones de diversas potencias, desde los genoveses y aragoneses a los castellanos, portugueses y musulmanes del Norte de Africa y de Granada. El reino de Valencia, junto con las islas Baleares, fueron las zonas marítimas de la Corona de Aragón más visitadas por piratas y corsarios. En el caso valenciano concurrían circunstancias específicas que favorecían estas actividades marginales, como eran la proximidad a las costas granadinas o la abundante población mudéjar del reino, dispuesta a menudo a hacer causa común con sus correligionarios nazaríes. Desde luego que la piratería y el corso no fueron sólo cosa de granadinos, sino igualmente de los valencianos, ya que, no lo olvidemos, ambas actividades eran tradicionales en toda la ribera del mediterráneo, sin distinción de credos o nacionalidad.

La presencia de piratas granadinos en las costas meridionales del reino de Valencia es, en buena medida, resultado de la dinámica de las relaciones de la Corona de Aragón con el reino nazarí de Granada. El momento de máxima atención hacia el tema granadino se dió con Jaime II, y luego a lo largo del Trescientos se fue enfriando, en aras de los intereses mediterráneos. En el futuro, lo que importará a los monarcas aragoneses fue garantizar la seguridad del comer-

27. J.HINOJOSA MONTALVO, «Mudéjares granadinos en el reino de Valencia a fines del siglo XV (1484-1492)», *III Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Jaén, 1985, pp. 120-130.

28. L. F. BERNABÉ PONS, «Mudéjares valencianos viajan a Granada», *Sharq al-Andalus. Estudios árabes*, nº 9, Alicante, 1992, pp. 151-155.

cio marítimo de sus súbditos con Granada, para lo cual se utilizó el sistema de paces y treguas, que se renovaban periódicamente, y en el que el corso, la piratería, el comercio o los cautivos, por ambas partes, estaban minuciosamente regulados. Lo que no impidió las violaciones de estas treguas y los actos de violencia menudearan por ambas partes, y aunque nunca se llegó a la ruptura abierta de hostilidades, para las gentes de la costa y de las villas del Sur el peligro granadino siempre fue real, como lo demostraron los hechos.

Fue, sobre todo, a partir del último cuarto del siglo XIV cuando la piratería musulmana -norteafricanos y granadinos- experimentó un incremento notable, como lo indica el número de avistamientos registrados por las autoridades valencianas y los intentos por atajarla, en particular la cruzada valenciano-mallorquina contra Berbería. Pero el enorme desembolso financiero y los graves riesgos corridos hicieron que la experiencia, que hubiera podido cambiar la tendencia al acoso pirático berberisco, no se repitiera. Valencia no estaba en condiciones de realizar un esfuerzo tan prolongado, y menos otras localidades del reino, por lo que a lo largo del siglo XV la inseguridad reinará en toda la frontera marítima del reino de Valencia. Sus protagonistas serán los piratas y corsarios genoveses, castellanos, provenzales, portugueses y, sobre todo, musulmanes, con preferencia norteafricanos, hasta 1480, año en que comienza a vislumbrarse el peligro turco en el Mediterráneo. Para entonces, Granada había dejado de ser una amenaza en los mares valencianos y la Corona de Castilla se preparaba para lanzar el asalto definitivo contra el último reducto del Islam peninsular.

Los ataques de corsarios y piratas granadinos

La presencia de unos y otros aparece constatada con regularidad a lo largo de los siglos bajomedievales, con diferente intensidad según la época, guardando relación el conocimiento que de los mismos tenemos con las fuentes conservadas y el estado actual de la investigación. Es el caso de la ciudad de Valencia, que conserva excelentes fondos documentales en su archivo municipal (Actas del *Consell* y la correspondencia generada por el consistorio) desde principios del siglo XIV, en tanto que en otras localidades, o no se conservan fondos medievales o son más tardíos, como en Elche y Orihuela. Todo ello, como es natural, condiciona nuestra visión del tema y nos ofrece una perspectiva incompleta del mismo, aunque los recientes estudios de Andrés Díaz Borrás nos permiten conocer la trayectoria seguida por la piratería islámica en la Valencia bajomedieval²⁹. Para las comarcas alicantinas el tema apenas si ha merecido la atención de los historiadores locales, siendo en los «Anales» de mosén Pedro Bellot³⁰ y su imitador Gisbert y Ballesteros³¹ las que más noticias recogen, aunque sin un análisis de las mismas.

29. A. DIAZ BORRAS, *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. Edic. microfichada; *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia. La ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana*. Barcelona, 1993.

30. P. BELLOT, *Anales de Orihuela (siglos XIV-XVI)*. Estudio, edición y notas del Dr. Juan TORRES FONTES, Orihuela, 1954-1956. 2 vols.

31. Ernesto GISBERT Y BALLESTEROS, *Historia de Orihuela*, Orihuela, 1901-1903.

Los recientes trabajos de Juan Bautista Vilar se han aproximado a esta problemática, encuadrándola en el panorama de las relaciones con el reino de Granada o el comercio con el Norte de África³².

Los incidentes navales entre súbditos aragoneses y granadinos son viejos en el tiempo. Ya el 2 de diciembre de 1282 el infante Alfonso comisionaba a Pere Costa en el asunto concerniente a la cautividad de unos mercaderes súbditos del rey de Aragón, ordenada por el rey de Granada como represalia al hecho de que Mariano Poblet y Pere Argüelles hubieran apresado a varios granadinos³³. Pero estos incidentes no debieron tener la gravedad y frecuencia que en los siglos XIV y XV, donde la existencia de una red de torres vigías o un sistema de avisos desde mediados del Trecentos refleja el incremento de la presencia musulmana en aguas valencianas, que alcanzará su cota máxima en el siglo XV. Si entre 1350 y 1399 se localizaron 99 barcos de piratas musulmanes, la cifra subió a 151 entre 1400 y 1449, lo que supuso un incremento del 20,8%.

Dentro del reino de Valencia fueron las comarcas del sur, las más próximas a las bases granadinas, las que más a menudo recibieron la inesperada visita de los piratas y corsarios granadinos. En ello confluían diversos factores, fundamentalmente la existencia de una costa muy accidentada geográficamente, que servía de excelente atalaya para avistar las posibles presas o para refugiarse en caso de persecución, así como el débil poblamiento costero, con escasos núcleos y mal defendidos por lo general (salvo Denia y Alicante), sin olvidar la colaboración que podía ofrecer la densa población mudéjar de estas comarcas costeras³⁴. Un ejemplo de ello son las acusaciones hechas por los cristianos a los mudéjares valencianos de haber ayudado a los invasores granadinos en los ataques de 1304 y 1331-1332.

La situación en la frontera meridional valenciana venía condicionada por las relaciones de paz o tregua que mantuvieran los reyes de Aragón y de Granada, firmadas con carácter personal y de corta duración, generalmente cinco años durante el siglo XIV, que había que negociar al finalizar o morir uno de los firmantes. La paz, por tanto, era frágil, y no impedía que esporádicamente se desataran episodios violentos, que comprometían su vigencia. El tema ha sido muy bien estudiado por Ferrer i Mallol para la gobernación de Orihuela a partir de 1295, sobre todo en su vertiente terrestre, por lo que no insisto en el tema³⁵.

Por lo que hace a la frontera marítima el punto de partida es el tratado de paz entre Aragón y Granada firmado el 14 y 16 de mayo de 1296 entre Jaime II y Muhammad II, del que interesa destacar la prohibición de atacarse por tierra o por mar, indemnización de daños recíprocos

32. Juan Bautista VILAR, «Corsarios alicantinos en el tráfico peninsular con Baleares durante la Baja Edad Media», *Revista del Instituto de Estudios Alicantinos*, 18, 1976, pp. 23-30.; «Relaciones de la gobernación valenciana de Orihuela con el reino nasrí de Granada», *Boletín de la Asociación Española de Orientalistas*, XVI, 1980, pp. 187-208.

33. J.E. MARTINEZ FERRANDO, *Catálogo de la documentación relativa al antiguo reino de Valencia contenida en los registros de la cancellería real*, Madrid, 1934, n. 1623.

34. M^a. T. FERRER I MALLOL, *La frontera amb l'islam en el segle XIV. Cristians i sarraïns al País Valencià*, Barcelona, 1988. En el capítulo 2 la autora dedica un apartado a la quinta columna de los mudéjares valencianos y su convivencia con sus correligionarios de los países islámicos, pp. 17-21, lo que ocasionó graves tensiones entre las comunidades cristiana y musulmana en las tierras situadas al sur de Jijona.

35. M^a. T. FERRER I MALLOL, *La frontera amb l'islam en el segle XIV*, pp. 73-222.

y el mantenimiento de la neutralidad de Granada en la guerra entre Aragón y Castilla. Alicante se convirtió en el puerto de concentración para la devolución de cautivos³⁶.

En 1304 finalizó la tregua y la tranquilidad se rompió en la frontera granadina, tanto por tierra como por mar, respondiendo los granadinos al ataque cristiano de Pascua con la incurción de una flota de galeras que saqueó la villa alicantina de Villajoyosa a comienzos de junio, cautivando a 220 cristianos. Cundió el pánico por todo el litoral meridional valenciano, desde Alicante a Gandía, siendo abandonadas las localidades por sus moradores y permaneciendo sólo las guarniciones de los castillos³⁷. Una vez más se evidenciaban los peligros que podían llegar desde el mar y su condición de frontera con Granada.

Hubo un nuevo ataque granadino, que comenzó a finales de agosto de 1304, y si por tierra llegaron hasta Alcoy y Cocentaina, fracasaron en su vertiente marítima, porque la reducida fuerza naval de Granada (cuatro o seis galeras) no pudo conectar en Denia con el ejército de tierra, y el 6 de septiembre se limitaron a incendiar el valle de Jávea y capturar dos leños catalanes, aunque no se atrevieron a atacar a Denia. La reacción militar de los valencianos fue lenta e ineficaz y no pudo evitar que las embarcaciones granadinas se retiraran a sus bases sin sufrir daños.

Esta incursión tuvo importantes consecuencias para las comarcas meridionales valencianas, no sólo por los daños materiales causados o los cautivos hechos, sino por el profundo impacto psicológico entre cristianos y mudéjares, de un reino que sólo estaba en manos aragonesas hacía poco más de medio siglo. Ya hemos visto como el temor se extendió por toda la costa, zona insegura, y las gentes abandonaron sus hogares ante el peligro musulmán. La agitación entre los moros valencianos, que podían ver en los granadinos los liberadores de su opresión, se extendió, y con ello el odio, el rencor y las tensiones entre ambas comunidades. En medio de la exaltación religiosa en la que vivieron los mudéjares en aquellos días, muchos de ellos abandonaron sus bienes y sus hogares y marcharon a Granada, sobre todo los de las comarcas entre Xàtiva y Gandía, Jávea y los de Alicante y Orihuela, las de mayor población musulmana y peor asimiladas, como demostraron las no muy lejanas revueltas de al-Azraq.

Los años siguientes fueron de tregua pero de inquietud en la frontera, siempre alertas ante un posible ataque del enemigo granadino, y con frecuentes noticias sobre el armamento de galeras nazaríes, pero que por el momento se quedaban en simples rumores.

En la frontera marítima la calma fue interrumpida por algunas acciones violentas de piratas catalanes, como la captura en 1305 por un leño del conde de Ampurias en las costas granadinas de 32 cautivos, que fueron vendidos en Castellón, aunque, tras largas negociaciones con el conde, Jaime II consiguió devolverlos al rey de Granada. El 30 de marzo de 1306 Jaime II organizó una flotilla de dos leños y una barca armada, mandada por el valenciano Pere de Ribalta, para capturar los leños catalanes que violaban la paz con Granada³⁸.

36. M^a. T. FERRER I MALLOL, *La frontera amb l' Islam en el segle XIV*. pp. 73-75.

37. M^a. T. FERRER I MALLOL, *La frontera amb l' Islam en el segle XIV*. p. 83.

38. M^a. T. FERRER I MALLOL, *La frontera amb l' Islam en el segle XIV*. p. 92-93 comenta con detalle tales incidentes, a los que se sumaron otros por tierra.

Pero en la mente de Jaime II, desde 1307, bajo la apariencia de neutralidad, latía el proyecto de la guerra contra Granada, aliado con Castilla y Marruecos. La plasmación de tales intenciones fue la cruzada contra Almería en agosto de 1309, en la que la flota aragonesa jugó un papel fundamental, tanto en el fracasado asedio de la ciudad, como en el posterior embarque del ejército cristiano en retirada. Las comarcas del litoral valenciano meridional fueron los puntos de apoyo y avituallamiento para esta expedición, y por esta vez no sufrieron daños por causa de la guerra. La paz se firmó en diciembre de 1310 y de nuevo los incidentes entre ambas partes en años sucesivos, aunque éstos tenían como escenario preferente la frontera terrestre. El mar siempre jugó un papel secundario en los enfrentamientos a nivel de Estado entre la Corona de Aragón y Granada.

Alfonso el Benigno cambió la política de paz seguida por su padre y se inclinó por la guerra, a partir del pacto firmado con Castilla en 1329, lo que tuvo repercusiones negativas para las tierras al sur de Jijona, que hubieron de reforzar sus defensas, como Guardamar, ante la amenaza de ataque de una flota granadina armada en Vera, a la vez que veían disminuir sus actividades económicas por el peligro bélico³⁹.

El suceso más notable fue las incursiones del caudillo granadino Ridwan contra Guardamar y Elche, una vez firmada la paz entre Granada y Castilla, lo que le permitió concentrar sus fuerzas contra Aragón. El ataque es citado por todos los cronistas e historiadores, desde Zurita y Bellot a M. Sánchez y Ferrer i Mallol. Guardamar, mal emplazada estratégicamente y sin fortificaciones ni fuerzas capaz de defenderla, fue asediada y saqueada por Ridwan en octubre de 1331, que se llevó a sus habitantes prisioneros a Vera, junto con 400 moros de Elche y otros lugares, que le ayudaron en la incursión. Lo cierto es que el ataque, como el de Elche en 1332, se realizó con fuerzas terrestres, sin ninguna participación de la marina nazarí. Guardamar, villa marítima, fue asaltada esta vez por tierra y el impacto de las campañas de Ridwan golpeó duramente el sentir colectivo de los valencianos del sur, contribuyendo en gran medida a crear esa «neurosis granadina», como la calificó acertadamente J.E. López de Coca.

Aunque la paz se firmó en 1335, los incidentes marítimos menudearon en las costas granadinas, o en las de Alicante y Guardamar, siendo con frecuencia sus víctimas los pescadores. Por ejemplo, en 1337 Pedro IV ordenó encarcelar a Domingo Loçano, vecino de Orihuela, por ejercer la piratería contra Granada durante la tregua. El Ceremonioso orientó su política militar contra el sultán de Marruecos, cuya posible alianza con Granada podía resultarle muy peligrosa. De hecho, en 1337 las galeras benimerines, con ayuda de los moros valencianos, saquearon otra localidad costera, Benissa, capturaron cinco leños y talaron la huerta de Alicante, sin encontrar ninguna dificultad. El monarca aragonés, aliado de Castilla, dirigió sus esfuerzos navales a la campaña del Estrecho de Gibraltar, el otro ámbito de la frontera marítima de Granada, mientras que en el área valenciana hubo paz y tranquilidad, a pesar de que los rumores y el

39. Manuel SANCHEZ, *La Corona de Aragón y Granada*. Tesis doctoral inédita, Barcelona, 1974; «La contribución valenciana a la cruzada granadina de Alfonso IV de Aragón (1327-1336)», *Primer Congreso de Historia del País Valenciano (Valencia, 1971)*, II, Valencia, 1980. pp. 579-598. M^a. T. FERRER I MALLOL, *La frontera amb l'Islam en el segle XIV*, p. 126.

temor crearon una inquietud generalizada y el aumento de la tensión contra los mudéjares valencianos. En junio de 1344, Castilla y Aragón firmaron treguas con Granada⁴⁰.

Como señala M. Sánchez Martínez, a pesar de los estudios de A. Giménez Soler sobre las relaciones de la Corona de Aragón con el reino de Granada, éstas permanecen en buena parte por estudiar para el periodo que comprende la segunda mitad del siglo XIV, tarea que el citado autor lleva a cabo, considerándolas conjuntamente con las de los Banu Marin y los zayyaníes⁴¹, aunque con las miras puestas en el Estrecho de Gibraltar, y que M^º. T. Ferrer i Mallol completó con todo detalle para el área de la gobernación oriolana, que es la que realmente nos interesa.

En estos años, durante las hostilidades entre las Coronas de Castilla y Aragón, la guerra de los dos Pedros, el reino de Granada fue beligerante, apoyando a uno u otro bando, según le convenía o marcaba la propia situación política nazarí, pero a pesar de las noticias amenazadoras que con frecuencia llegaban a Orihuela o a la corte aragonesa no hubo ataques marítimos granadinos contra las costas valencianas. Tan sólo el de dos galeras de moros, aunque no se sabía si eran granadinas o berberiscas, contra la torre del Cap Cerver en 1378⁴².

Durante el reinado de Juan I y Martín el Humano alternaron las treguas con los incidentes bélicos de diversa envergadura, sobre todo salteamientos fronterizos a cargo de almogávares, pero éstos tenían lugar por tierra fundamentalmente y en ninguna ocasión hubo choques entre embarcaciones aragonesas y granadinas. Hubo alguna noticia alarmante, como en 1401, cuando se dijo que el rey de Granada armaba embarcaciones para atacar Alicante, pero la alarma fue infundada y el objetivo real fue el campo de Cartagena. La guerra por mar tenía como escenario principal las aguas del Estrecho (1407), y a Castilla como potencia victoriosa sobre Granada. Desde 1405 un tratado de paz firmado por Martín el Humano con el sultán de Granada garantizaba a nivel oficial unas relaciones tranquilas en el futuro entre ambos Estados.

Sin embargo, las actividades de corso y piráticas siguieron practicándose, a pesar de dichas treguas, motivando continuas reclamaciones de granadinos o aragoneses por violación de las mismas, siendo difícil evaluar quien de los dos Estados resultó más perjudicado, ya que las reclamaciones de ambas partes por los graves daños causados a mercaderes y cargamentos fueron bastante frecuentes en esta centuria. Cristobal Torres recoge algunos de estos episodios, como la reclamación hecha el 12 de enero de 1323 por Ismail I a Jaime II por el asalto entre Almería y Alicante de una galeota musulmana por una carraca de un corsario alicantino, siendo apresado Ahmad el Marinero, de Almuñécar. O la captura en la misma zona marítima, en Gata, de varios granadinos que fueron conducidos a Alicante y luego a Ibiza para ser vendidos como cautivos⁴³.

40. Pueden verse con detalle las relaciones de Pedro el Ceremonioso con el reino de Granada en el capítulo 6 de la obra ya citada de M^º. T. FERRER I MALLOL, *La frontera amb l'Islam en el segle XIV*. p. 140-170.

41. M. SANCHEZ MARTINEZ, «Las relaciones de la Corona de Aragón con los países musulmanes en la época de Pedro el Ceremonioso», *Pere el Cerimoniós i la seva època*, Barcelona, C.S.I.C. 1989, pp. 77-97.

42. M^º. T. FERRER I MALLOL, *La frontera amb l'Islam en el segle XIV*, Cap. 6 «Granada i la política peninsular de Pere el Cerimoniós», pp. 139-170, en las que puede verse todos los incidentes, correrías, embajadas, paces, etc. entre los dos Estados y el área meridional del reino de Valencia.

43. M. ALARCON SANTON, y R. GARCIA DE LINARES, *Los documentos árabes diplomáticos de la Corona de Aragón*, Madrid-Granada, 1940; C. TORRES DELGADO, «El Mediterráneo nazarí: diplomacia y piratería, siglos XIII-XIV», *Cuadernos de Estudios Medievales*, IV-V, Granada, 1979. p. 205.

Por parte aragonesa, a modo de muestreo, baste recordar la queja de Alfonso el Benigno por la captura en octubre de 1333 en aguas del cabo de Tres Forques de un leño de Guillem de Conques, de Valencia, por un leño armado de Almería⁴⁴; o la del del leño de Pere de Monzón, de Valencia, por un leño granadino cuando regresaba de Honein⁴⁵; en abril de 1335 se reclamó a Guillem Carbonell, de Barcelona, que cargaba en un leño en Alicante aceite y otras mercancías y fue apresado por un leño malagueño⁴⁶; o las quejas por las correrías del pirata malagueño Altayg Patani que con su leño armado por el alcaide de Málaga se apoderó en 1355 de varias embarcaciones valencianas⁴⁷. Abunda mucho en la cancillería aragonesa este tipo de reclamaciones al monarca nazarí en los años centrales del siglo XIV, todas ellas por violaciones contra las paces, y que son un síntoma de la creciente importancia que la piratería y el corso granadino iban adquiriendo como fórmula de lucha contra los cristianos.

Ya indicamos que, según las noticias recogidas por el *Consell* de la ciudad de Valencia, entre 1350 y 1400 se avistaron 99 embarcaciones de piratas musulmanes, aunque no sabemos cuantos de ellos se concretaron en ataques contra embarcaciones cristianas o localidades de la costa valenciana, ni tampoco es fácil separar los buques granadinos de los norteafricanos, puesto que habitualmente quedan englobados bajo el calificativo «*de moros*».

No es posible inventariar tan gran cantidad de incidentes bélicos, y sólo nos han llegado aquellos que generaron reclamaciones ante las autoridades o producían graves alteraciones en la vida y economía de las poblaciones costeras⁴⁸. La violencia era una situación cotidiana a la que debían hacer frente pescadores, marineros o mercaderes que se aventuraban por estas aguas fronterizas entre Valencia y Granada.

44. A.C.A. *Cancillería real*, reg. 555, fol. 20 r-v. 15-3-1335. Fueron apresados el patrón, los marineros, los criados y las mercancías, que eran de Arnau Ramón, de Valencia, y Ramón Vicent, de Tarragona, y luego llevadas a Almería. La primera reclamación la hizo Alfonso IV el 25-11-1333. El rey de Granada excusaba la devolución diciendo que el leño era de Mallorca. Las mercancías reclamadas eran: 20 botas de vino de Calabria, 103 jarras de aceite, 16 jarras de jabón, 3 sacas de algodón de Armenia, 40 espuelas de algarrobas, 2 sacos de avellanas, 1 espuela de ajos, 2 tocinos prensados, 2 espuelas de nueces, 2 de avellanas, 2 quintales de queso de Mallorca y sal cargada en Mallorca, todo ello de gran interés para conocer los flujos comerciales en esta área del Mediterráneo.

45. A.C.A. *Cancillería real*, reg. 555, fol. 19 r-v. 20-4-1335. En el asalto fueron capturados Pere de Monzón, su hermano Guillem Pere de Canelles, Pere Feliu, Bernat Sabater, marineros, dos sirvientes, mercancías y algunos peregrinos.

46. A.C.A. *Cancillería real*, reg. 555, fol. 20 v-21 r. 28-4-1335.

47. A.C.A. *Cancillería real*, reg. 555, fol. 21 r-v. 4-5-1355. Este pirata capturó un leño de bandas de Guillem Ages, patrón de Valencia, con seis hombres y un niño, 32 jarras de aceite, 18 odres de alquena, 18 cahices de greda, 3 costales de lino, 60 alnas de cañamazo. También apresó el leño de Guillem Vinyoes, de Valencia, y las mercancías del valenciano Valentí Rostell: 20 jarras de aceite, 15 jarras de jabón, 67 jarras de vino, 3 costales de arroz, 10 costales de gleda, 50 quintales de pasas, dos piezas de paño azul, una caja de ropas. Los tripulantes se salvaron al huir a tierra. El tercer buque capturado fue un leño de Valencia en el cabo de Palos, con ocho personas, patroneado por Pere Isern, de Valencia. Integraban el cargamento greda, alcohol, agalla, aceite, mercurio, estaño, vino y otras mercaderías, siendo conducido a Málaga.

48. A este respecto es muy útil el trabajo de recopilación documental llevado a cabo por CH. E. DUFOURCQ, «Catalogue chronologique et analytique du registre 1389 de la Chancellerie de la Couronne d'Aragon, intitulé «Guerre sarracénorum, 1367-1386» (1360-1386)», *Miscelánea de Textos Medievales*, 2, Barcelona, Universidad, Instituto de Historia Medieval, 1974, pp. 65-166. En él se registran 310 documentos de la diplomacia aragonesa consagrados a las relaciones con los Estados musulmanes, muchos de ellos con el reino de Granada, y bastantes relacionados con el reino de Valencia, como los documentos nº 9105, 156, 162, 163, 165, etc.

Para la ciudad de Valencia era imprescindible mantener abiertas sus líneas de navegación por el Mediodía del reino y de la península, por las que llegaban buena parte de los suministros alimenticios, desde el trigo oriolano al pescado andaluz o portugués. Ello justificaría la necesidad de armar embarcaciones por cuenta de la capital, la única que disponía de posibilidades financieras y técnicas de hacerlo. Es posible que otras localidades costeras, como Denia, Villajoyosa o Alicante lo hicieran, pero no han dejado noticias de ello en la documentación.

El litoral alicantino era el preferido por piratas y corsarios para sus ataques por sorpresa, facilitados por la abrupta costa, la entonces despoblada isla de Tabarca o la carencia de un sistema defensivo adecuado. Sus desembarcos, por lo general al amparo de la noche, eran un auténtico flagelo para las poblaciones costeras, carentes de fuerzas defensivas, con deficientes murallas y fortalezas mal guarnecidas, siendo con frecuencia los propios vecinos los que tenían que repeler estas incursiones. Si había suerte incluso se podía recuperar los bienes robados o hacer algún que otro prisionero, pero lo habitual era que la correría terminara con éxito para los invasores.

En las dos Marinas alicantinas -la Alta y la Baja- puede decirse que casi todas las localidades costeras fueron asaltadas por piratas musulmanes en el siglo XV, aunque resulta difícil saber si eran granadinos, ya que el término moros engloba también a los norteafricanos, los visitantes más asiduos de nuestra costa. Villajoyosa fue asaltada en 1400, Benidorm en 1410, 1447 y 1448, quedando el lugar despoblado; Altea, encaramada en lo alto de la montaña, pudo protegerse de los peligros del mar, pero la torre de Altea fue intentada asaltar en 1455; Teulada en 1450; Moraira en 1400, Calpe en 1400 y otros intentos en 1450, 1458, etc. sin contar los numerosos ataques y capturas de embarcaciones que navegaban por estas peligrosas aguas.

La presencia granadina en la gobernación de Orihuela

En las comarcas meridionales del reino de Valencia era donde el peligro marítimo musulmán se dejaba sentir con más intensidad, aunque el balance global de los ataques por mar fue infinitamente menor que el causado por los ataques terrestres de los almogávares granadinos, dirigidos contra los principales núcleos de población de la zona: Orihuela y Elche. La costa, en cambio, zona pantanosa y peligrosa, tenía una densidad de población muy baja y el único núcleo de población estable era Guardamar, ya que Santa Pola surgirá en el siglo XVI. El resto de la presencia humana se reducía a las pocas personas que, de forma más o menos permanente, residían en los cortijos de los puertos del Cap de Cerver, perteneciente a Orihuela, y del Cap del Aljup, en el término de Elche. Contra estos objetivos dirigirán sus golpes los piratas y corsarios musulmanes, generalmente acompañados por el éxito.

El puerto del Cap de Cerver, emplazado en el término de Orihuela, era la salida habitual de la sal de La Mata y del trigo oriolano, siendo bastante frecuentado por embarcaciones valencianas y de los otros Estados de la Corona aragonesa, contando para su defensa con una torre. La proximidad a las costas granadinas lo convirtieron en uno de los objetivos preferidos por los corsarios. Basta hojear al cronista P. Bellot para comprobar la frecuencia de estos asaltos, como el habido el 28 de mayo de 1377, en que dos galeras de Granada se aproximaron a la torre y pusieron en peligro a sus defensores. Sonó la alarma a través de las campanas del castillo de

Orihuela y de las parroquias de la villa, movilizándose la población, que acudió a socorrer a los sitiados e hizo huir a los granadinos y sus naves⁴⁹.

A lo largo del siglo XV la torre fue objetos de diversos asaltos o intentos frustrados, pero éstos los llevaron a cabo sobre todo corsarios de Cartagena, catalanes o portugueses, y las únicas noticias conocida en la que los protagonistas fueron musulmanes es del 25 de mayo de 1418, en que la torre fue asaltada por ocho naves de moros⁵⁰, mientras que en 1447 dieciséis fustas granadinas armadas atacaron la costa meridional de la gobernación, pero sin que se especifiquen los lugares.

Situada en la desembocadura del río Segura, Guardamar y su embarcadero, eran otro de los objetivos preferidos de los piratas y corsarios. Ya vimos el terrible ataque de Ridwan en la pasada centuria. En el Cuatrocientos hubo también muchos ataques de corsarios cristianos, los más frecuentes, mientras que la amenaza granadina queda difuminada y se reduce a alguna incursión aislada. Bellot recogió la noticia de que en 1410 tres barcas granadinas se aproximaron a Guardamar, desembarcando gente para impedir que los cristianos escapasen por tierra. Los fugitivos intentaron huir en dos esquifes, pero naufragaron, muriendo uno de los tripulantes al intentar escapar y otro quedó cautivo. Los vecinos de Guardamar botaron cinco chalupas y atacaron a los piratas granadinos, que abandonaron la presa y se dieron a la fuga⁵¹.

Otra noticia sobre posible presencia granadina en estas aguas es del 27 de marzo de 1421, cuando Daniel Tomás de Vera, ejea de Orihuela que estaba en la playa de Guardamar, vió una galera gruesa y dos pequeñas preparadas para asaltar Guardamar. La noticia fue transmitida a los jurados de Valencia y señalaba que entre las fuerzas atacantes figuraba la galera real de Granada, patroneada por el alcaide de la mar, el equivalente a nuestro almirante⁵². Ignoramos si el desembarco se consumó, pues no quedan más noticias.

Un poco más al norte, en el término de Elche, se localizaba el puerto-varadero del Cap del Aljup⁵³, prácticamente indefenso, a pesar de la protección que le dispensaba la torre allí erigida. Abundan las noticias sobre ataques de piratas al Cap del Aljup, en unos casos consumados, en otros simples avisos del peligro, aunque no siempre es fácil saber si los protagonistas fueron granadinos. Por ejemplo, el 4 de abril de 1384 una galeota de moros atacó la torre del puerto, pero se salvó gracias a los refuerzos llegados desde Elche⁵⁴.

Del siglo XV quedan muchas noticias sobre la presencia de piratas y corsarios en estas aguas. Los granadinos escogían sus objetivos en función de las posibilidades de éxito, sobre todo atacando los puntos más débiles o en los momentos en que la defensa podía ser menor, para lo cual contaban también con sus propios espías. Así se deduce de una noticia de los jurados de

49. E. GISBERT Y BALLESTEROS, *Historia de Orihuela*, Orihuela, 1901-1903. II, p. 378.

50. ARCHIVO MUNICIPAL DE VALENCIA (A.M.V.), *Lletres misives*, g3-14, fol. 12 r. La noticia llegó a los jurados valencianos el 27 de mayo, dos días después de producirse el asalto.

51. P. BELLOT, *Anales de Orihuela (siglos XIV-XVI)*, Edic. J. Torres Fontes, Orihuela, 1956, I, p. 220-221. Los de Guardamar se quejaron a los de Orihuela porque no habían respondido a su petición de ayuda.

52. A.M.V. *Lletres misives*, g-3-15, fol. 74 v-75 r. La noticia llegó a Valencia el 30 de marzo desde Orihuela.

53. J. HINOJOSA MONTALVO, «El Cap del Aljup, puerto medieval de Elche», *Mayurqa, Homenatge al Dr. D. Alvaro Santamaría*, 22, 1989, pp. 311-324.

54. A.M.E. *Manual de Consells*, I, fol. 368 v. 4-4-1384.

Elche, en la que dan cuenta de la llegada a la villa el 31 de octubre de 1400 de un correo anunciando que el rey de Granada armaba dos naves, cinco galeras y dos galeotas para atacar Guardamar u otros lugares, y que los granadinos sabían que en el muro de Elche había un portillo derribado, razón por la que los jurados temían que si la empresa se llevaba a cabo la villa pudiera sufrir daños, por lo que se aceleró la reparación del lienzo destruido⁵⁵. No parece que el presunto desembarco tuviera lugar.

Otra noticia sobre la presencia de granadinos en estas costas es del 23 de abril de 1418, en que los jurados de Valencia recibieron un correo desde Alicante dando cuenta de haber visto el día 20 una galeota, una galera y un leño de moros haciendo aguada en el Cap del Aljup y apoderándose de una barca de «xamorros»⁵⁶. Un posible ataque parece que se produjo en 1421, pues el 6 de diciembre llegó a Valencia la noticia de que un laud de Alicante fue perseguido por tres fustas de moros, que luego atacaron la torre del Cap del Aljup⁵⁷. A pesar de estos incidentes protagonizados por piratas musulmanes, hay que señalar que prácticamente todos los ataques contra el puerto ilicitano en el siglo XV fueron llevados a cabo por piratas de la Corona de Aragón y, sobre todo, por castellanos, con base en Cartagena, por lo que el peligro granadino por mar fue más un temor que una realidad, sobre todo desde mediados del siglo XV, en contraste con las incursiones por tierra, a cargo de almogávares o del ejército regular, que sí que fueron una amenaza continua para la gobernación de Orihuela.

En el caso de Alicante, las fuertes defensas de la localidad, un puerto más seguro y bien protegido y una población más numerosa, hizo que no sufriera ningún ataque granadino, aunque sí de cristianos. En cambio, la huerta, con un poblamiento disperso en alquerías, ofrecía una presa fácil para los piratas, y las torres adosadas a las viviendas para protegerse de estos ataques muestran la realidad de este peligro, sobre todo a partir del siglo XVI y el incremento de la piratería berberisca.

Pocas noticias nos han llegado de ataques granadinos a la huerta de Alicante, aunque alguno de ellos fue espectacular, como el protagonizado en 1423 por el famoso pirata granadino conocido como Damnat de Almería, que entre 1421-1426 desplegó sus correrías por las costas valencianas y de las islas Baleares. En septiembre de 1423 saqueó Ibiza y sus salinas, capturando a cerca de doscientas personas, para luego dirigirse a las costas valencianas, apoderándose entre Denia y Alicante de tres embarcaciones con grano; luego desembarcó en la huerta de Alicante, que aterrorizó, capturando a numerosas personas y retirándose luego a Almería, con un cuantioso botín, sin que nadie le opusiera resistencia⁵⁸. En diciembre de 1423, tras una expedición contra Ibiza, que terminó en fracaso, los restos de la flotilla de Damnat fueron vistos en aguas del Cap de Cerver, cuya torre intentaron asaltar, sin éxito esta vez, al estar defen-

55. A.M.E. *Manual de Consells*, 2. Sin foliar. 31-10-1400.

56. A.M.V. *Lletres misives*, g3-14, fol. 3 v.

57. A.M.V. *Lletres misives*, g-3-15, fol.178 r-v. La noticia partió de los jurados de Alicante el día 6 de diciembre y llegó a Valencia el día 9.

58. A.M.V. *Lletres misives*, g3-17, fol. 34 v-35 r. sus operaciones las analizó con detalle A. DIAZ BORRAS, *Problemas marítimos de Valencia a finales de la Edad Media: el corso, la piratería y el cautivero en su incidencia sobre la dinámica económica, 1400-1480*, Valencia, 1988. Edic. microfichada.

dida por ocho hombres. Sin duda acciones de esta envergadura, aunque se dieran esporádicamente, fueron las que alimentaron el terror y la «neurosis granadina» o pirática entre los moradores de las comarcas y localidades fronteras con el mar.

Otras veces el temor se quedó en un simple susto, en un aviso a las autoridades alicantinas del posible peligro granadino, como la noticia traída el 19 de octubre de 1420 desde Cartagena y Lorca avisando de que en Almería se armaba una flota del rey de Granada y otros reyes musulmanes, con el objetivo de atacar a Alicante⁵⁹. Pero todo quedó en una falsa alarma, como otra noticia similar del 16 de agosto de 1421, en que Lluís de Xarch, mercader de Valencia en Almería, notificó de los preparativos de una flota granadina de ocho naves que se preparaba para asaltar la huerta alicantina en el plazo de una semana. Por fortuna para sus moradores el peligro no se hizo realidad.

El puerto de Almería era la principal base naval granadina en su fachada marítima oriental, lugar de cita de los mercaderes valencianos, que junto a su labor comercial desempeñan la de espías, recogiendo información y transmitiendo a las autoridades valencianas los movimientos de tropas o naves que han visto, aunque menudean los errores de interpretación. Así, en 1421 Daniel Tomás y Francec Alvarez, alfaqueques de Orihuela, que estaban en Almería tratando el rescate de un moro de Guardamar, avisaron a las autoridades oriolanas que tres galeras, y con ellas las del renegado Beniaján, se disponían a surcar nuestros mares. La noticia se transmitió a Guardamar y Alicante, que adoptaron medidas de precaución⁶⁰, sin que sepamos si tal amenaza llegó a ser realidad.

También el 9 de julio de 1443 los jurados de Valencia notifican a los de Ibiza que una carta llegada de Alicante contaba que un hombre llegado desde Almería había visto en este puerto 16 embarcaciones de moros preparadas para atacar las costas cristianas, por lo que les instaban a que tomaram medidas de protección⁶¹.

Aunque sólo fuera un simple rumor, el temor hacia el pirata y el corsario, sin distinción de credos o nacionalidades, se convierte en una auténtica obsesión para las autoridades valencianas, que rápidamente transmiten las noticias llegadas a sus colegas, pidiéndoles que estén atentos y vigilantes al peligro que puede venirles del mar. Prácticamente es lo único que pueden hacer: estar atentos para no ser sorprendidos, lo que, como hemos visto, casi nunca se conseguía.

En cuanto a los asaltos de los piratas o corsarios granadinos en aguas meridionales valencianas son muy difíciles de contabilizar, en buena medida por esa indefinición de las fuentes, que hablan simplemente de «*fustes de moros*». Mi impresión, sin embargo, es que casi siempre eran piratas norteafricanos, berberiscos, los protagonistas de los incidentes piráticos, y muy raramente se trata de granadinos.

Durante los años 1400-1480 los jurados de la ciudad de Valencia recibieron 111 avisos de haberse visto en aguas de Alicante embarcaciones de piratas musulmanes o sospechosas de serlo.

59. A.M.V. *Lletres misives*, g3-15, fol. 2 v. La noticia salió de Alicante el 29 de octubre y llegó a los jurados valencianos el 2 de noviembre.

60. E. GISBERT, *Historia de Orihuela*, III, p. 63.

61. A.M.V. *Lletres misives*, g3-20., 9-7-1443.

En un desglose anual de tales avisos -y aún cuando faltan datos entre 1425 y 1437- se aprecia un neto predominio de esta piratería en aguas alicantinas en la primera mitad de siglo, igual que en el resto del reino, prorrogándose hasta los años sesenta, para luego entrar en franco declive, contrastando con el ascenso de piratas y corsarios cristianos enemigos de la Corona aragonesa, genoveses y provenzales. En el caso granadino se observa una directa relación entre esta disminución de su capacidad marítima y la presión militar castellana, sobre todo una vez que los Reyes Católicos tomaron la decisión de acabar con el último reducto del Islam peninsular. En cualquier caso, y por las noticias que nos han llegado, parece que la amenaza granadina fue más hipotética que real en el siglo XV⁶², lo que no excluye el temor de las gentes ribereñas, confirmado en más de una ocasión por la dura realidad del cautiverio o la misma muerte de los protagonistas, actores pasivos de una frontera invisible entre la Cristiandad y el Islam, entre Granada y la Corona de Aragón, que fue el mediodía valenciano durante la Edad Media.

LA DEFENSA DEL LITORAL ALICANTINO

El éxito de los ataques marítimos granadinos -y de los restantes piratas y corsarios- sobre nuestras costas se debía en buena medida a la escasa o nula vigilancia y protección de éstas y de los mares por las autoridades regnícolas. Tan sólo los correos y un sistema de torres de vigilancia funcionaba medianamente bien, en algunos sectores. Habría que esperar al siglo XVI para que el sistema se perfeccionara.

A nivel local las acciones eran dispersas y puntuales, cuando surgía cualquier incidente armado o se tenían noticias de posibles ataques, pero sin que hubiera continuidad, debido al alto coste económico que suponía para las arcas municipales mantener una política defensiva en los mares, cuyo peso principal recaía en la capital, Valencia, la más castigada en su comercio por las acciones de piratas y corsarios.

Tres eran los sistemas defensivos empleados por nuestras autoridades, como señala Díaz Borrás: la vigilancia de la costa, el armamento de embarcaciones defensivas u ofensivas, y las ejecuciones de piratas y corsarios⁶³, con resultados desiguales. El hecho decisivo fue, sin embargo, que las autoridades cristianas adoptaron una actitud claramente defensiva en el siglo XV contra la amenaza de piratas y corsarios, en lugar de presentarles batalla en el mar. Recordemos también que la monarquía, con sus objetivos políticos en Italia, se desentendió del problema hasta tiempos de Fernando el Católico. Sólo la iniciativa particular, armando naves en corso, fue, en cierto modo un freno a esta actividad agresiva de piratas y corsarios, entre los cuales figuraban los granadinos.

62. J.A. BARRIO BARRIO, «La frontera marítima en Orihuela durante el reinado de Alfonso V (1416-1458)», *Actas del congreso «La frontera oriental nazarí como sujeto histórico (s. XIII-XVI)»*, (Lorca-Vera, 1994). En prensa. El autor señala que en este periodo sólo hubo un ataque marítimo granadino en la gobernación de Orihuela, en 1447, frente a dos amenazas, 1417 y 1433, contrastando con los protagonizados por corsarios de Génova, Cartagena, Valencia, Mallorca o Alicante, más numerosos.

63. A. DÍAZ BORRAS, *Problemas marítimos de Valencia*, p. 225.

Haciendo un repaso a vuelapluma de estos sistemas recordemos que el sistema de torres fortificadas en la costa valenciana surgió en la baja Edad media, aunque no fue hasta la Edad Moderna en que alcanzó su pleno desarrollo⁶⁴. En unos casos eran torres fortificadas, mientras que en otros no pasaban de simples atalayas, situadas en los puntos del litoral idóneos para la observación: el cabo de San Martín, el Peñón de Ifac, Jávea, el cabo de Moraira, el cabo del Aljup o del de Cerver, etc. También las fortalezas de Denia, Benidorm o Alicante servían para detectar la presencia de enemigos en nuestros mares.

Sin embargo, el estado de conservación, las guarniciones y medios de defensa de estas torres y castillos era, por lo general, muy deficiente. En 1415, por ejemplo, el castillo de Alicante estaba desguarnecido y se pedía al rey de Aragón que volviera a la vieja obligación de tener allí cinco guardias. En las torres costeras la penuria solía ser aún mayor. Esto lo sabía el enemigo, que aprovechaba la oscuridad y las playas solitarias para efectuar sus desembarcos.

Las torres mejor conocidas son las del Cap de Cerver, en el término de Orihuela, o la del Cap del Aljup, en el de Elche⁶⁵, ambas con la misión de defender los respectivos embarcaderos y garantizar el tráfico comercial, lo que no siempre consiguieron, como hemos visto. Su mantenimiento corría por cuenta del municipio y al frente de ellas había un alcaide, mientras que un obrero se encargaba de los trabajos de reparación, ya que el estado de conservación era deficiente, como también el armamento. No había una guarnición permanente para su defensa, arbitrándose algunos vigilantes armados en caso de peligro. La fragilidad era la nota característica de este sistema, siendo su misión más efectiva la de avisar a la villa de la llegada del enemigo, con el fin de movilizar la milicia local y perseguir a los desembarcados.

En las zonas del litoral carentes de torres se dispuso de una red de vigilancia, más o menos densa, y siempre con carácter temporal, por la penuria de medios económicos de las localidades, y en general el litoral estaba bastante desguarnecido a fines del Medievo.

El sistema de avisos se generalizó desde mediados del siglo XIV a partir de la ciudad de Valencia, que era la que coordinaba los esfuerzos de custodia del litoral. En este sentido era fundamental la colaboración de las poblaciones del litoral, lo que no siempre se conseguía, por ejemplo a la hora de repartir los gastos de los correos. La rapidez era decisiva a la hora de transmitir las noticias referentes a avistamientos de enemigos, con el fin de estar alertados ante cualquier eventualidad armada. No faltó la utilización de señales de humo y de fuego para avisar de la presencia de naves granadinas, desde la torre del Cap del Aljup u otras del litoral.

Respecto a los armamentos ofensivos y defensivos de barcos anticorsarios, el peso de las operaciones recayó sobre la capital, Valencia, pero su costosa y lenta financiación hacía que estas operaciones no resultasen rentables, aunque eran imprescindibles si se quería intentar mantener expeditas las rutas comerciales. Su radió de acción solía ser las aguas próximas a Valencia, aunque podían llegar hasta Alicante.

No sabemos cuál fue la política de armamento de naves en poblaciones como Denia, Calpe, Villajoyosa o Alicante, por falta de fuentes, pero en el caso de Elche, que hemos estudiado, no

64. A. DIAZ BORRAS, *Los orígenes de la piratería islámica*, pp. 105-110.

65. J. HINOJOSA MONTALVO, *El puerto del Cap del Aljup*, pp. 315-317.

se armó ninguna embarcación entre 1370 y 1500 contra los granadinos u otros piratas. Algo similar sucedió en Orihuela. La actuación privada de los corsarios locales suplió la falta de iniciativa municipal. Otra medida utilizada por las autoridades fue la del castigo ejemplar, condenando a muerte a los piratas capturados, o la de la recompensa en metálico por las cabezas de moros presentadas. En Elche menudearon este tipo de gratificaciones en el siglo XV. Como siempre es imposible saber si el «moro» era granadino o berberisco. La falta de coordinación, de empuje, de una política ofensiva, hizo que estos sistemas defensivos no resultaran del todo eficaces y no hicieron desaparecer la amenaza exterior y el temor en nuestras costas.

El corso contra Granada

La frontera marítima entre Granada y Valencia no fue escenario únicamente de la actuación de piratas y corsarios granadinos, sino también de sus colegas cristianos, sobre todo valencianos, quienes tenían la posibilidad de conseguir unos beneficios económicos con las presas obtenidas, a la vez que se intentaba frenar la ofensiva pirática islámica llevando la lucha a su propio terreno, aunque la insuficiencia de barcos armados en corso impidió el éxito de la contraofensiva cristiana.

El tema de los aparejos corsarios antimusulmanes es bien conocido, por lo que no insistiré en él⁶⁶. Recordar que el afán de lucro preside la mayoría de los armamentos en corso, en su mayoría a cargo de pequeños armadores, debido al escaso márgen de beneficio final. Lo que impidió la proliferación de embarcaciones armadas, pero también su carestía en los momentos más necesarios, cuando arreció la ofensiva musulmana, por lo que hubo que recurrir a la iniciativa pública, en la que Valencia jugó el papel más dinámico y decidido. El esfuerzo se dirigió fundamentalmente contra el Norte de Africa y los piratas berberiscos, los más numerosos y agresivos. La Santa Armada contra Berbería (1398-1399) no resolvió el problema de la amenaza pirática. Contra Granada no se intentó nada parecido, puesto que la amenaza de sus embarcaciones fue mucho menor y puntual que la de los berberiscos, y los acuerdos entre los soberanos aragonés y nazarita garantizaban teóricamente la paz entre ambos Estados. La contestación a los ataques granadinos quedó en manos de las poblaciones afectadas, las del sur valenciano, y de sus corsarios, encargados de devolver los golpes contra el enemigo musulmán.

Estos corsarios tenían sus bases en poblaciones de honda tradición marítima, como Denia, Villajoyosa o Alicante, y también en las situadas tierra adentro, como Orihuela. El corso era una actividad complementaria para muchos vecinos de estas villas, sobre todo para los que tenían afán de aventura y eran capaces de arriesgarse, puesto que no siempre la empresa terminaba con éxito.

En teoría su actuación se dirigía contra los enemigos del rey de Aragón y de la fe católica, los musulmanes, siempre que no tuvieran paces con el monarca aragonés, situación en la

66. A. DIAZ BORRAS, *Los orígenes de la piratería islámica*, pp. 110-142, analiza con detalle toda la política del *Consell* de Valencia en su lucha marítima antimusulmana en la segunda mitad del siglo XIV.

que habitualmente se encontraba el rey de Granada. Ello hacía que la mayoría de los golpes tuvieran como objetivo las costas del Norte de Africa, la zona conocida como Berbería, pero tampoco las aguas granadinas más próximas a Valencia estuvieron libres de su actuación, como los mares de Almería, donde en 1467 operaba el corsario Jofre Setina, de Villajoyosa. Pero este corso de Denia o Villajoyosa era raquítrico, de pequeñas dimensiones, sin llegar a formar sociedades corsarias, pero efectivo en la consecución de sus presas, adaptadas a sus posibilidades⁶⁷.

Bien emplazada en el triángulo entre las islas Baleares, el Norte de Africa y el reino de Granada, Alicante fue, junto con Cartagena y Almería, uno de los más activos focos del corso mediterráneo, y ya en la concesión por Alfonso el Sabio en 1252 del fuero de Córdoba a Alicante se alude a las actividades corsarias. Fue una actividad tradicional, bien organizada, que en el siglo XV alcanzó un inusitado auge, que convierte a Alicante en la segunda plaza receptora de presas en el reino de Valencia, tras la capital. Los protagonistas fueron corsarios alicantinos hasta mediados de la centuria, en que fueron dejando paso a los castellanos, portugueses o de otras nacionalidades. El marco de sus correrías era también fundamentalmente el Norte de Africa y a menudo el Estrecho de Gibraltar, que escapan a nuestro estudio.

Las paces entre los reyes de Aragón y Granada justificaba las reclamaciones del monarca nazarí cuando se producían actos de violencia contra sus súbditos, como sucedió en 1451, por citar un ejemplo, cuando el baile general del reino de Valencia ordenaba al gobernador de Orihuela que actuara contra los fiadores de un bergantín de Alicante que había capturado en Almería una embarcación del rey de Granada cargada de sal, que se llevó a Ibiza, donde vendió diecisiete moros, de los que tres se vendieron en Alicante. El objetivo era evitar las represalias granadinas contra los mercaderes de la Corona de Aragón⁶⁸, que es lo que estuvo a punto de suceder en 1452 cuando Francesc de Puigvert, de Alicante, capturó con su embarcación armada a varios moros de Granada, violando las treguas entre ambos países. Para evitar las marcas del monarca nazarí contra los oriolanos en el caso de que no se devolvieran sus súbditos capturados, Alfonso V ordenó al gobernador de Orihuela que procediera a recuperar dichos cautivos y a embargar los bienes de Puigvert⁶⁹.

EPILOGO PARA UNA FRONTERA

La guerra emprendida por los Reyes Católicos contra Granada y la conquista del territorio nazarí no sólo puso fin a la presencia del dominio político del Islam en una parte del territorio peninsular, sino que dió lugar a importantes modificaciones en la fachada marítima del mediodía hispano, desapareciendo la frontera marítima y surgiendo una nueva problemática, ob-

67. R. CARIÑONA I BALAGUER, A. DIAZ BORRAS, «les aportacions de les petites societats marítimes a la lluita antibarbaresca en el segle XV: l'activitat corsària a Dénia, 1410-1420", *III congrés d'Estudis de la Marina Alta*, Alacant, 1992, pp. 161-170.

68. A.R.V. *Bailía*, 1151, fol. 269 r-v. Valencia, 21-7-1451.

69. A.R.V. *Real*, 55. fol. 40 v-41 r.

jeto de análisis por J. E. López de Coca⁷⁰. Aquí me interesa hacer un balance global de lo que fue esta frontera marítima para el reino de Valencia en sus dos siglos y medio de existencia.

Como ya sabemos esta frontera marítima con el reino de Valencia es un tanto difusa en sus límites, que aquí no son precisos, como en el reino de Murcia, aunque los granadinos y valencianos saben perfectamente donde comienzan los límites de las respectivas costas, como se ve muy bien a la hora de escoger los objetivos de ataque. La imprecisión es mayor en el mar y cuando hay incidentes siempre se identifica el lugar del suceso por la población más importante: *les mars d'Almeria*, *les mars d'Alacant*, etc. En líneas generales, y salvo momentos puntuales de conflicto armado, como fue la empresa del Estrecho, hubo paz en esta frontera marítima, al menos oficialmente, pues así lo estipulaban y garantizaban las treguas firmadas entre Aragón y Granada, en las que se ponía el acento en la libertad de navegación de personas y de mercancías entre ambos Estados. Y esta política de dejar expeditas las rutas marítimas fue defendida con ahinco por ambos monarcas.

Sin embargo, una cosa eran los deseos de ambas cancillerías o de los mercaderes y otra la realidad cotidiana, en la que corsarios y piratas con su actividad afectaron directamente a la seguridad del litoral y de la navegación. Ahora bien, esta frontera no fue sólo escenario de la actuación de los piratas y corsarios granadinos, sino también, y en mayor medida y con mayor grado de agresividad, de los berberiscos, castellanos, genoveses, portugueses, provenzales o catalanes, cada uno con sus modalidades específicas en sus correrías: así, los granadinos, que son los que nos interesan atacan sobre todo a pequeñas localidades costeras en busca de cautivos.

Las relaciones con Granada fueron bastante accidentadas a lo largo del siglo XIV, como estudió con todo detalle M^a. T. Ferrer i Mallol, quien resalta las incursiones victoriosas de los nazaríes por las comarcas del sur valenciano: las de 1304, 1331 y 1332, y las cruzadas de Jaime II y Alfonso IV contra Granada en 1309 y 1329-1334⁷¹. Pero mientras que Granada obtuvo sus triunfos guerreando por tierra, Aragón lo hizo por mar. Durante la primera mitad del siglo XIV se puso de manifiesto la superioridad de las escuadras cristianas sobre las nazaríes, perdiendo el Islam el control del Estrecho de Gibraltar. A partir de entonces la guerra regular va a ser sustituida por la guerra pirática, mucho más efectiva para aquellos poderes políticos del Norte de Africa o para Granada, cuyas escuadras nunca podrían competir con las cristianas, pero sí obtener sustanciosos beneficios con sus golpes de mano a embarcaciones o poblaciones del litoral.

También desde la vertiente cristiana, una vez que la monarquía se desentienda de la cuestión musulmana, de Granada, los corsarios valencianos serán una de las armas más eficaces para contrarrestar los ataques granadinos, aunque resulta difícil evaluar la incidencia que su actuación tuvo sobre la frontera marítima, desde la vertiente de Granada.

El incremento de la actividad corsaria en la frontera marítima con Granada se detecta desde mediados del siglo XIV, finalizada la campaña del Estrecho de Gibraltar, alcanzando sus cotas más altas en la primera mitad del siglo XV y dirigiendo sus ataques contra las poblaciones costeras, pescadores o pequeñas barcas indefensas.

70. J.E. LOPEZ DE COCA CASTAÑER, «La frontera marítima en época nazarí y cambios tras la conquista», Actas del Congreso «La frontera oriental nazarí como sujeto histórico (s. XIII-XVI)», Lorca-Vera, 1994. En prensa.

71. M^a. T. FERRER I MALLOL, *La frontera amb l'Islam en el segle XIV*, pp. 73-186.

La respuesta contra estas agresiones estuvo caracterizada por el desinterés de la monarquía, preocupada por los temas europeos, y de sus oficiales, dejando el peso de la lucha en manos de las ciudades y villas del litoral, encabezadas por Valencia, confiando en una solidaridad entre ellas, que no siempre se produjo. La puesta en marcha de unos sistemas defensivos, torres de vigilancia, sistemas de avisos, armamento de embarcaciones, se mostraron muy precarios y no pudieron garantizar una defensa efectiva del litoral, en buena parte porque su coste económico los hacía inviables para la mayoría de las pequeñas localidades, además de diversos fallos en su funcionamiento, por lo que a fines del Medievo el problema de la piratería quedaba sin resolver, sobre todo la berberisca, puesto que la granadina había dejado de ser una amenaza en la segunda mitad del Cuatrocientos.

Los efectos de la piratería musulmana, más de la berberisca que de la granadina, fue grande en esta frontera marítima, tanto sobre las personas como sobre los bienes.

Habría que intentar evaluar también estos resultados desde la vertiente nazarí y, en cualquier caso, esta valoración debe hacerse conjuntamente a la producida por las incursiones terrestres, dados los efectos globales que tuvieron.

En el ámbito estrictamente marítimo, en el de las rutas comerciales entre Valencia y Granada, la presencia de malhechores de uno y otro bando, «más que una amenaza real para el comercio valenciano, representó una molestia continua y embarazosa»⁷², debido a la inferioridad naval y escasos recursos económicos de los armadores granadinos. Su papel lo continuaron e incrementaron en el siglo XVI los berberiscos, que castigaron duramente las costas valencianas. El corso y la piratería eran factores negativos con los que había que contar en la navegación cotidiana, pero que no alteraron los intercambios entre Valencia y Granada.

Mayores fueron las consecuencias sociales que para los habitantes de estas zonas costeras tuvo la guerra y ataques de los granadinos. La frecuencia de los asaltos, más por tierra que por mar, creó un estado de opinión, de temor, que hizo que que la vida cotidiana de estas gentes se convirtiera en una auténtica aventura, llena de riesgos. A modo de ejemplo baste recordar la provisión dada en febrero de 1393 por Juan I prohibiendo que se les exija a los vecinos de Alicante acudir a Orihuela a pleitear, ya que ello les suponía un grave peligro por causa de los merodeadores granadinos por la zona, con riesgo de ser apresados, lo que motivó la queja de Alicante al monarca. Pero si el pescador o el pastor podían ser hechos cautivos en un desembarco y terminar en el corral de Granada, también el aventurero cristiano, el que gustaba probar fortuna, arriesgarse, se lanzaba al corso y podía obtener sustanciosos beneficios del otro lado de la frontera.

El mar, fuente de vida para estas localidades costeras por la pesca y por el comercio que intensamente fructificaba por todo el litoral valenciano, también era un medio hostil, en el que se podía tener la mala fortuna de caer prisionero del pirata granadino, y muchas poblaciones fueron víctimas de sus audaces desembarcos, como el que efectuó la flota granadina de trece galeras a comienzos de junio de 1304, llevándose cautivos a 220 cristianos⁷³, cundiendo el

72. A. DIAZ BORRAS, *Problemas marítimos de Valencia*, p. 127.

73. M^{re}.T. FERRER I MALLOL, *La frontera amb l'islam en el segle XIV*, p. 83.

pánico por todo el litoral. A lo largo del trabajo hemos visto otros muchos ejemplos en Calpe, Benidorm, etc.

Las consecuencias de esta inseguridad se dejaron sentir en muy diversos terrenos. Por ejemplo, el del poblamiento, con un acusado descenso de la población mudéjar en las morerías de Orihuela, Elche y Alicante, muchos de cuyos habitantes huyeron a Granada con ocasión de las incursiones nazaríes por tierras valencianas, sobre todo la de Ridwan⁷⁴. Las zonas próximas a la costa quedaron prácticamente vacías de mudéjares, considerados como un peligro para la seguridad de los cristianos, ya que se les consideraba colaboradores de los granadinos o norteafricanos, una quinta columna que proporcionaba información y ayuda a sus correligionarios, al enemigo. Todo ello se tradujo en un incremento del temor y del recelo entre ambas comunidades, sobre todo por parte de los cristianos, con grave riesgo de un enfrentamiento entre ambas comunidades, en particular cuando se producía un episodio de particular violencia, aumentando las medidas represivas y de control contra los mudéjares, en particular los desplazamientos fuera del reino de Valencia⁷⁵.

La baja densidad de población y el despoblamiento de la costa, atribuible también a las adversas condiciones naturales derivadas de los marjales, hizo que la autoridad real, los municipios y los señores se preocuparan por un control más efectivo de la misma, tanto del lado de tierra -frente a los mudéjares- como de la fachada marítima -piratas y corsarios-, llevando a cabo una política de fortificaciones y construcción de nuevos pueblos. Ya aludimos a la construcción de un sistema de torres de vigía y defensa, que tiene su arranque en estos siglos medievales, al que se añade una preocupación por mantener en buen estado de defensa los circuitos murados de las villas y las fortalezas, visible en localidades como Orihuela, Elche, Guardamar, Alicante, Villajoyosa, etc. La inseguridad y falta de confianza de los cristianos en sus defensas era tan baja, que en junio de 1308, ante las noticias de un proyectado ataque granadino contra el sur del reino de Valencia, los habitantes de Guardamar hacía quince días que se habían encerrado en la villa y dormían en las murallas para no ser cogidos de sorpresa por el enemigo. Y en Alicante el lugarteniente del procurador de las tierras *dellà Xixona* tenía órdenes de Jaime II de defenderse en la Vila vieja y abandonar el arrabal, que habría de quemar después de retirar todo lo de valor, por ser imposible de defender⁷⁶. Por fortuna, todo quedó en una falsa alarma, pero revelaba la tensión y el estado de ánimo en que vivieron las gentes del mediodía valenciano, sobre todo en los años de guerra.

La otra solución fue la erección de nuevas pueblas por los señores, buscando un mejor control del señorío y una defensa de sus costas contra agresiones externas. El mejor exponente

74. M^º. T. FERRER I MALLOL, *Les aljames sarraïnes*, p. 10-15.

75. M^º. T. FERRER I MALLOL, *Els sarraïns de la Corona catalano-aragonesa en el segle XIV. Segregació i discriminació*, Barcelona, C.S.I.C. 1987, en concreto el capítulo 6: 'Circulació interior, donde analiza las condiciones especiales de circulación en la gobernación general de Orihuela durante el siglo XIV. A. DIAZ BORRAS, «La paradoja de la emigración mora en Valencia durante el siglo XV. Expatriación musulmana en época de Honorat Mercader (1467-1481)», *Cuadernos de Estudios Medievales y Ciencias y Técnicas Historiográficas*, 16, Granada 1991, pp. 37-88.

76. M^º. T. FERRER I MALLOL, *La frontera amb l'Islam en el segle XIV*, p. 97-98. Esta medida motivó la protesta de los alicantinos al rey, aduciendo que en guerras peores que aquella el arrabal se había defendido.

fue Bernat de Sarrià, que acumuló un extenso dominio en la comarca de La Marina, donde fundó en 1300 Villajoyosa⁷⁷ y en 1325 Benidorm⁷⁸. No por eso cesaron las incursiones de los moros, pero también desde las localidades costeras alicantinas se ejerció una intensa actividad corsaria antimusulmana, que permitió obtener unos excedentes económicos del mar y defender la frontera marítima.

A finales del periodo analizado, en 1492, Granada ha dejado de pertenecer políticamente al Islam y la frontera marítima con la Corona de Aragón y en concreto con el reino de Valencia ya no existe. Pero por estas aguas siguen manteniéndose los lazos comerciales y humanos, circulan experiencias y culturas, y la costa desde Valencia a Málaga se abre receptora a las formas importadas desde Italia, mientras que los protagonistas del devenir histórico en la frontera marítima serán, sobre todo, los castellanos, portugueses y berberiscos. El Norte de Africa aparecerá como una prolongación de las costas andaluzas y los piratas berberiscos serán los continuadores de los granadinos y los mantenedores de la frontera entre la Cristiandad y el Islam en el Mediterráneo oriental.

77. P. M^a ORTS, *Introducció a la història de la vila de Vilajoiosa i el notari Andreu Major*, Alacant, 1972.

78. R. ALEMANY FRERER, M^a. L. CABANES CATALA, A. COUTO DE GRANJA, J. HINOJOSA MONTALVO, *Carta de poblament de Benidorm*, Alicante, 1987.