

LA FRONTERA MARÍTIMA EN EL MEDITERRÁNEO

BAJOMEDIEVAL¹

ROSER SALICRÚ I LLUCH
Institución Milá y Fontanals
CSIC - Barcelona

FRONTERAS POR ANTONOMASIA, FRONTERA TERRESTRE CON GRANADA, FRONTERA MARÍTIMA CON EL ISLAM OCCIDENTAL

Incluso haciendo abstracción del más estricto —y, por añadidura, escueto y restringido— significado de la definición «oficial» de *frontera* en tanto que «confín de un Estado»² (y, por consiguiente, incluso si tomamos conciencia del amplio

¹ Este trabajo se inscribe en el proyecto de investigación «El Mediterráneo medieval desde el observatorio de la Corona de Aragón. Conflictividad e intercambios económicos» (PB97-1145), aprobado y financiado por la DGICYT, cuyo Investigador Principal es la Dra. M. T. Ferrer i Mallol. Ante la imposibilidad de abarcar un tema tan amplio y complejo como el de «La frontera en el Mediterráneo» con todas sus expresiones y manifestaciones, he optado por reflexionar sobre las características, el significado y las realidades de la frontera marítima en el Mediterráneo occidental bajomedieval partiendo de su contraposición al concepto de frontera más tradicional, el de la frontera terrestre. Por ello, mis consideraciones remiten a una bibliografía que no pretende ser exhaustiva y que, además, dista de serlo, puesto su función es sólo la de apuntalar los argumentos que se barajan. Por otro lado —y aunque, evidentemente, para ilustrar mis consideraciones o reflexiones podría haber sacado a colación otros muchos ejemplos—, he optado mayoritariamente por aquéllos que, a raíz de mi actividad investigadora, me son más cercanos, es decir, por una casuística fundamentalmente relacionada con el Medievo catalanoaragonés y genovés del Cuatrocientos.

² *Diccionario de la Lengua Española* de la Real Academia Española de la Lengua.

abánico de sentidos necesariamente figurados que ordinariamente aplicamos al término), el concepto de frontera se asocia siempre, por defecto, a la frontera terrestre. Y, en tanto que sujeto histórico, la frontera terrestre ha sido siempre, también, la frontera por autonomasía³.

Aún cuando prefiramos referirnos a «sociedades fronterizas» o «de frontera» que a «frontera» o «fronteras», y aún cuando no queramos entender la frontera sólo como frontera de contacto directo, ni exclusivamente como frontera política, ni mucho menos bélica, en sus expresiones en negativo, sino como espacio de contacto o como «membrana viva»⁴ —que puede dar lugar tanto a manifestaciones en positivo como en negativo pero que, evidentemente, para que exista o pueda ser concebida, vivida y percibida, tiene que poner en relación realidades distintas⁵—, la frontera por autonomasía sigue siendo la frontera terrestre.

Basta repasar sumariamente, entre la producción historiográfica medievalista, la multitud de estudios existentes sobre la frontera, para que salga a relucir que, a pesar de todo, la frontera sigue quedando casi sin excepción restringida a la frontera terrestre y que, aunque la acepción de frontera entendida como frontera política y militar y estrictamente en negativo haya podido superarse, la «frontera» sin más especificación nos sigue remitiendo a la frontera terrestre: sólo para evitar los posibles equívocos inherentes a esta práctica identificación de la fron-

³ Acerca del nacimiento de la frontera como sujeto histórico, de su vinculación, en positivo o en negativo, a la frontera *turneriana* norteamericana, y de sus influencias sobre el medievalismo europeo, remito al análisis de R. I. BURNS: *The Significance of the Frontier in the Middle Ages*, en R. BARTLETT, A. MACKAY: *Medieval Frontier Societies*, Oxford, Clarendon Press, 1989, págs. 307-300; véanse igualmente A. MACKAY: «Sociedades fronterizas», en *Coloquio Almería entre culturas (siglos XIII al XVI). Actas del Coloquio (1990)*, Almería, Instituto de Estudios Almerienses, 1991, págs. 3-12; A. BAZZANA: «El concepto de frontera en el Mediterráneo occidental en la Edad Media», en *Actas del Congreso La frontera oriental nazari como sujeto histórico (s. XIII-XIV). Lorca-Vera, 22 a 24 de noviembre de 1994*, Almería, Instituto de Estudios Almerienses, 1997, págs. 25-46; y C. SEGURA GRAÍÑO: «Una reflexión sobre las fronteras en la Edad Media: implicaciones sociales, políticas y mentales», *Aragón en la Edad Media [Homenaje a la profesora Carmen Orcástequi Gros] XIV-XV* (1999), págs. 1487-1499 [vol. II]. Sobre las «limitaciones de la palabra frontera» orientada hacia lo marítimo, véanse las consideraciones introductorias a la obra de A. DÍAZ BORRÁS: *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia. La ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana*, Barcelona, CSIC, 1993, pág. XIII y sigs.

⁴ Así en palabras de A. BAZZANA: *El concepto de frontera...*, pág. 31.

⁵ En la frontera, estamos siempre «frente a alguien pero en contacto con él» (A. BAZZANA: *El concepto de frontera...*, pág. 46) y, por lo tanto, es sólo en la alteridad y/o en la conciencia de alteridad, no en la identidad, donde existe o puede existir la frontera.

tera con la frontera terrestre vemos aplicar a la frontera, de vez en cuando, el calificativo de «marítima»⁶.

Si la frontera terrestre ha sido, y es, la frontera por antonomasia, en la Baja Edad Media europea occidental mediterránea la «frontera por antonomasia» ha sido, y es, la frontera –terrestre– ibérica con el Islam occidental; y, en la última etapa de la frontera ibérica con el Islam occidental, la que se corresponde con el sultanato nazarí de Granada, es obvio que, de nuevo por antonomasia, «la» frontera es la frontera –terrestre– entre Castilla y Granada.

Tomada como concepto abstracto, estaríamos todos de acuerdo en que, en la Baja Edad Media, la «frontera ibérica con el Islam occidental» es una frontera que engloba no sólo a Castilla sino también a los demás reinos ibéricos, y no sólo a Granada sino también a Berbería; en que no es, o no es sólo, una frontera terrestre, sino también marítima; en que es, además de frontera política y bélica, frontera social, económica, cultural, religiosa y mental; e, incluso, en que no es sólo frontera exterior, sino que puede también considerarse frontera interna con el Islam mudéjar.

Pese a ello, la «frontera granadina» o la «frontera ibérica con el Islam occidental» sin más especificación nos sigue remitiendo no sólo a la frontera castellanogranadina, sino además a sus realidades terrestres y, predominantemente, a la frontera andaluza⁷. Y, de nuevo sólo para evitar los posibles equívocos inherentes

⁶ Así, por ejemplo, en J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER: «Consideraciones sobre la frontera marítima», en *La frontera oriental nazarí como sujeto histórico (s. XIII-XV). Actas del Congreso*, Almería, Instituto de Estudios Almerienses, 1997, págs. 395-408; J. HINOJOSA MONTALVO: *El reino de Valencia, frontera marítima entre Aragón y Granada*, *ibidem*, págs. 409-434; J.A. BARRIO BARRO: *La frontera marítima en Orihuela durante el reinado de Alfonso V (1416-1458)*, *ibidem*, págs. 437-444; J. PRYOR: «At sea on the maritime frontiers of the Mediterranean in the High Middle Ages: the human perspective», en *Oriente e Occidente tra Medioevo ed Età Moderna. Studi in onore di Geo Pisatirino*, Génova, Glauco Brigati, 1997, vol. II, págs. 1.005-1.034; J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER: «Esclavos, alfaqueques y mercaderes en la frontera del mar de Alborán (1490-1516)», *Hispania*, XXX-VIII (1978), págs. 275-300; «La frontera terrestre i marítima amb l'Islam», *Miscel·lània de Textos Medievals*, 4 (1988), donde, sin embargo, como ya señaló J. HINOJOSA: *El reino de Valencia...*, pág. 411, «sólo el trabajo de M. Sánchez se encuadra plenamente en la frontera marítima»; M. FLORES DÍAZ: «La concepción del mar como frontera en los textos jurídicos del siglo XIII en las Coronas de Castilla y Aragón», en *II Estudios de Frontera. Actividad y vida en la Frontera. Alcalá la Real*, 19 al 22 de noviembre de 1997, Jaén, Diputación Provincial, 1998, págs. 245-255.

⁷ Así lo destacaba, ya, en su ponencia sobre el reino de Valencia como frontera marítima entre Aragón y Granada, en el congreso *La frontera oriental nazarí...* celebrado en Lorca en 1994, el profesor J. HINOJOSA: *El reino de Valencia...*: «la mayoría de autores se centra en la frontera terrestre y, andaluza» (pág. 409); «no existen monografías específicas sobre esta frontera marítima entre Va-

a la práctica identificación de la frontera con la frontera terrestre castellanogranadina, vemos aplicado de vez en cuando a la frontera, además del calificativo de «marítima» si resulta pertinente, el de «catalanoaragonesa», «valenciana», «portuguesa», «murciana»...

Es por ello que, en las últimas décadas, la historiografía catalanoaragonesa ha reivindicado el carácter fronterizo –ante todo, también en este caso, terrestre, y equiparable al de las tierras andaluzas– de, por lo menos, las tierras más meridionales del reino de Valencia, las de la gobernación de Orihuela. No sólo porque estas tierras contaron con una verdadera organización y estructuración defensiva fronteriza, sino porque sus habitantes así lo percibieron. Y es que, retomando una frase de María Teresa Ferrer Mallol que ha hecho fortuna y que ha sido reiteradamente repetida para describir el carácter y la realidad fronteriza del sur valenciano, la dimensión espacial de la frontera puede medirse como todo el territorio que podía ser amenazado por una razzia granadina, por los pelotones de almogávares, por los ladrones de ganado o por los secuestradores de personas⁸.

Pero Granada no sólo tenía frontera terrestre. Y, en realidad, su amplia fachada mediterránea o línea costera, su frontera marítima, prácticamente sería

lencia y Granada» (pág. 410); [en *Relaciones Exteriores del Reino de Granada. IV Coloquio de Historia Medieval Andaluza*, Almería, Instituto de Estudios Almerienses, 1988] «todas las comunicaciones dedicadas al apartado específico de la frontera se refieren siempre a la terrestre, nunca a la marítima» (pág. 411); en «la obra más reciente sobre el reino de Granada [*La Incorporación de Granada a la Corona de Castilla. Actas del Symposium Commemorativo del Quinto Centenario*, Granada, Diputación Provincial, 1993] (...) el tema de la frontera ocupa un lugar muy destacado (...) aunque siempre referido a la frontera terrestre y con escasas aportaciones sobre el mar. Todos parecen haberse olvidado de tan extensa franja marítima» (pág. 412).

⁸ M. T. FERRER I MALLOL: *La frontera amb l'Islam en el segle XIV. Cristians i sarraïns al País Valencià*, Barcelona, CSIC, 1988, pág. V; *idem.*: *Organització i defensa d'un territori fronterer. La Governació d'Oriola en el segle XIV*, Barcelona, CSIC, 1990. La estrechez del reino de Murcia, que se interponía entre la Corona de Aragón y Granada, no impermeabilizaba la gobernación de Orihuela de las acciones granadinas ni, tampoco, el nordeste nazarí de las incursiones valencianas. Con ello, además, los murcianos se veían a menudo indirecta e involuntariamente implicados en los incidentes valencianogranadinos o granadinovalencianos, que fácilmente se convertían en conflictos a tres bandos; los ejemplos son incontables: al episodio dado a conocer por M. ARRIBAS PALAU, «Fernando I de Aragón ante una disputa entre Orihuela, Molina de Segura y Caravaca», *Murgetana*, XXI (1963), págs. 79-82, se le pueden sumar otros muchos, como los del siglo XV que pueden rastrearse en R. SALICRÚ I LLUCH: *Documents per a la història de Granada del regnat d'Alfons el Magnànim (1416-1458)*, Barcelona, CSIC, 1999, docs. 13, 15, 61, 66, 67, 75, 76, 170, 331, 332, 389, 390, 416, 417 y 418.

equiparable, por lo menos en cuanto a sus dimensiones, a su línea fronteriza terrestre⁹.

Pese a ello, no sólo faltan estudios acerca de la frontera marítima granadina, sino que, además, la vida marítima del sultanato nazarí es prácticamente desconocida. Ciertamente, este desconocimiento es debido, en gran parte, como han señalado varios autores¹⁰, a la falta de fuentes árabes –fuentes que, por otro lado, apenas prestan atención a los temas relacionados con el mar– y a la confianza relativa que merecen las cristianas. Además, por lo menos durante el siglo XIV y en la lucha por el dominio del Estrecho, las noticias sobre la organización marítima y, sobre todo, la flota nazarí, a menudo quedan entremezcladas con las de la flota meriní¹¹.

Sin embargo, aunque los nazaríes no tuviesen una marina de guerra poderosa y pese a que la flota granadina, compuesta de embarcaciones ligeras construidas en Málaga, Almuñécar y Almería, se destinase fundamentalmente a atacar las costas del enemigo cristiano y no a guardar las riberas del reino granadino¹², incluso en el siglo XV –cuando, en palabras de Rachel Arié, «l'impuissance de la marine de guerre nasride se fit cruellement sentir»¹³– siguen apareciendo indicios de

⁹ Así nos lo recuerda, en la segunda mitad del siglo XIV, la famosa cita de Ibn Hudayl, quien considera que al-Andalus es el mejor ribat existente sobre la faz de la tierra porque «su oriente es enemigo, su oeste es enemigo, su septentrión, enemigo, y su mediodía enemigo también» (extraigo directamente la cita de J. E. LÓPEZ DE COCA: *Consideraciones...*, pág. 395, ya que no he podido acceder ni a la traducción francesa ni a la castellana).

¹⁰ Por ejemplo R. ARIÉ: *L'Espagne musulmane au temps des Nasrides: 1232-1492. Réimpression suivie d'une postface et d'une mise à jour par l'auteur*, París, de Boccard, 1990, pág. 265, o J. E. LÓPEZ DE COCA: *Consideraciones...*, pág. 395 y nota 4.

¹¹ Véase, en este sentido, la recopilación de datos que presenta R. ARIÉ: *L'Espagne...*, págs. 265-276, y «Addenda» XVIII-XIX; la dificultad de distinguir entre benimerines y nazaríes también se pone de manifiesto, por ejemplo, en M. D. LÓPEZ PÉREZ: *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*, Barcelona, CSIC, 1995, págs. 687-702.

¹² Véanse de nuevo J. E. LÓPEZ DE COCA: *Consideraciones...*, págs. 398-399; R. ARIÉ: *L'Espagne...*; y L. SECO DE LUCENA PAREDES: «El ejército y la marina de los nazaríes», *Cuadernos de la Alhambra*, 7 (1971), pág. 39; para ejemplos más concretos sobre la flota nazarí, M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ: «En torno a la piratería nazarí entre 1330 y 1337», en *Andalucía entre Oriente y Occidente (1236-1492). Actas del V Coloquio Internacional de Historia Medieval de Andalucía*, Córdoba, Diputación Provincial, 1988, págs. 431-461; J. HINOJOSA MONTALVO: «Los contactos entre Valencia y el área del Estrecho de Gibraltar a fines de la Edad Media», en *Actas del II Congreso Internacional «El Estrecho de Gibraltar»*. Ceuta, 1990, Madrid, UNED-Ayuntamiento de Ceuta, 1995, vol. III, particularmente págs. 108 y sigs.; M.D. LÓPEZ: *La Corona de Aragón...*, págs. 687-702.

¹³ R. ARIÉ: *L'Espagne...*, pág. 269.

sus actividades, por ejemplo a mediados del reinado de Yusuf III, cuando se produjo el alzamiento filomeriní de Gibraltar¹⁴, o durante el primer reinado de Muhammad IX el Izquierdo, cuando Ibn Asim refiere la organización de la flota del futuro rebelde Yusuf al-Mudayyan¹⁵.

La capacidad pirática nazarí puede ser, ciertamente, incomparable a la berberiscá¹⁶, pero no por ello debe subestimarse en modo alguno; y aunque, verdaderamente, la falta de fuentes tanto árabes como cristianas pueda ser, en este sentido, incluso mucho más sensible que en otros aspectos de la historia granadina, no es menos cierto que, tanto entre las fuentes cristianas¹⁷ como entre las árabes¹⁸ –y como ya escribiera, en su día, Dufourcq¹⁹–, son muchos más de los que aparentan los indicios dispersos acerca de la piratería nazarí (y también acerca de los mercaderes granadinos²⁰) que salpican los siglos bajomedievales y que esperan, aún, un análisis sistemático.

¹⁴ J. de M. CARRIAZO Y ARROQUIA (ed.): *Crónica de Juan II de Castilla*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1982, pág. 414; C. DEL MORAL MOLINA: *El Diwan de Yusuf III y el sitio de Gibraltar*, en *Homenaje al Prof. Darío Cabanelas Rodríguez, O.F.M. con motivo de su LXX aniversario*, Granada, Universidad, 1987, vol. II, págs. 79-96.

¹⁵ M. CHAROUTI HASNAOUI: «Nuevos datos sobre los últimos nasrífes extraídos de una fuente árabe: Yunnat al-Rida de Ibn Asim», *Al-Qantara*, XIV, fasc. 2 (1993), págs. 472-473; J. VALLVÉ: «Cosas que pasaron en el reino de Granada hacia 1448», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CLXXXIX/II (1992), pág. 255.

¹⁶ A. DÍAZ: *Los orígenes...*; *idem.*: «L'estudi de la pirateria a través dels avistaments costaners. Replegament cristià i setge islàmic a la València de la transició a la modernitat: 1480-1520», *Anuario de Estudios Medievales*, 20 (1990), págs. 275-295; M. D. LÓPEZ: *La Corona de Aragón...*, págs. 686-729.

¹⁷ Sobre todo, como hemos visto en las notas precedentes, catalanoaragonesas, pero también castellanas, italianas y portuguesas, que quizás son, entre nosotros, las más olvidadas; para el caso portugués, véanse, pues, por ejemplo, A. UNALI: «Considerazioni sulla pirateria e sulla corsa musulmana e cristiana all'epoca della conquista portoghese di Ceuta (1415)», *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), págs. 557-581; J. E. LÓPEZ DE COCA: «Granada y la expansión portuguesa en el Magreb extremo», *Historia. Instituciones. Documentos*, 25 (1998) [Homenaje al profesor D. José Martínez Gijón], págs. 351-367; o la *Crónica do Conde D. Pedro de Meneses*, de Gomes Eanes de Zurara, que cuenta con una reciente edición de M. T. BROCALDO: Braga, Fundação Calouste Gulbenkian-Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1997).

¹⁸ Por ejemplo en la Yunna de Ibn Asim (*cf.* M. CHAROUTI: *Nuevos datos...*, y J. VALLVÉ: *Cosas que pasaron...*).

¹⁹ Ch.-E. DUFOURCQ: *Commerce du Maghreb Médiéval avec l'Europe Chrétienne et marine Musulmane: données connues et problèmes en suspens*, en *Actes du Congrès d'Histoire et de Civilisation du Maghreb*, Túnez, Centre d'Etudes et de Recherches Économiques et Sociales, 1979, págs. 161-192.

²⁰ Véanse, para el siglo XIV, M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ: «Comercio nazarí y piratería catalano-aragonesa (1344-1345)», en *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb*, Madrid, CSIC-Instit-

Pero, en parte, el desconocimiento de la frontera y de la vida marítima nazarí también debe atribuirse a la asociación de la frontera granadina con la frontera terrestre castellanogranadina, y, por extensión, de la historia granadina a la historia castellana. Y puesto que, a causa de la limitada apertura física de Castilla hacia el Mediterráneo antes de la conquista de Granada²¹ —y a diferencia de lo que ocurre en las relaciones entre Génova y Granada o entre la Corona de Aragón y Granada—, las relaciones entre Castilla y Granada se rigieron más por la «territor

tuto Hispano-Árabe de Cultura, 1988, págs. 41-86; *idem.*: *En torno...*; o los numerosos datos que aporta M. D. LÓPEZ: *La Corona de Aragón...*, en particular págs. 375-399; para el siglo XV, remito a R. SALICRÚ I LLUCH: *Relacions de la Corona d'Aragó amb el regne de Granada al segle XV (1412-1458)*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1997 (edición de tesis doctoral en microforma), vol. I, págs. 762-778, o a los no pocos documentos del reinado de Alfonso el Magnánimo que dan noticia de mercaderes granadinos editados en *idem.*: *Documents...*

²¹ Hasta la definitiva conquista del reino de Granada y, por lo tanto, de su vertiente costera mediterránea, Castilla sólo se asomaba al *Mare Nostrum* y a la frontera mediterránea de Granada a través de la breve franja litoral del reino de Murcia, que, desde la pérdida del puerto de Alicante, había quedado restringida al reducido sector cartagenero. En el reino de Murcia la historiografía también ha dado prioridad a la frontera terrestre con Granada, pero en la actualidad conocemos bastante bien, pese a la falta de fuentes, tanto el papel comercial del puerto de Cartagena como su participación en el corso castellano, gracias a trabajos como los de J. TORRES FONTES: «Genoveses en Murcia (Siglo XV)», *Miscelánea Medieval Murciana*, II (1976), págs. 69-168; *idem.*: «Los puertos de Cartagena y Alicante en la segunda mitad del siglo XIII», en *XI Congresso di Storia della Corona d'Aragona*, vol. IV, Palermo, 1984, págs. 347-366; E. BENITO RUANO: «Avisos» y negocios mediterráneos del mercader Pero de Monsalve, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CLXIX (1972), págs. 139-169 (con reedición en *idem.*: *Gente del siglo XV*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1998, págs. 23-59); D. MENJOT, E. CECCHI: «Murcie dans le grand commerce international à l'orée du XVe siècle d'après les Archives Datini. Notes et documents», *Miscelánea Medieval Murciana*, XV (1989), págs. 123-137; Á. L. MOLINA MOLINA: «Proyección mediterránea del reino de Murcia en la Edad Media», *Miscelánea Medieval Murciana*, XVII (1992), págs. 59-75; M.ª de los Ll. MARTÍNEZ CARRILLO: «El reino de Murcia en el sistema económico mediterráneo de la Baja Edad Media», *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), págs. 247-273; M. MARTÍNEZ MARTÍNEZ: «Organización y evolución de una sociedad de frontera: el reino de Murcia (siglos XIII-XV)», *Medievalismo. Boletín de la Sociedad Española de Estudios Medievales*, 5 (1995), págs. 31-88. Acerca del papel de Cartagena como foco pirático y de la extrema preocupación que ocasionó en la Valencia del reinado de Fernando I de Antequera, véase R. SALICRÚ: *Relacions...*, vol. I, págs. 701-719 (algunos de los documentos referidos se hallan publicados en M. TINTÓ: *Cartas del baile general de Valencia, Joan Mercader, al rey Fernando de Antequera*, Valencia, Institución Alfonso el Magnánimo-CSIC, 1979); véase también, sobre los primeros años del siglo XV, además del ya citado E. BENITO: «Avisos»..., M. T. FERRER I MALLOL: «Els corsaris castellans i la campanya de Pero Niño al Mediterrani (1404). Documents sobre “El Victoria”», *Anuario de Estudios Medievales*, 5 (1968 [1970]), págs. 265-338; otros documentos sobre el papel pirático de Cartagena durante el reinado de Alfonso el Magnánimo en R. SALICRÚ: *Documents...*, docs. 66, 67, 75, 76, 235, 297, 313 y 346.

rialidad» del sultanato que por su «maritimidad» o por su «mediterraneidad», la frontera marítima castellanogranadina jugó en ellas un papel claramente secundario. En consecuencia, la historiografía castellana ha prestado muy poca atención a la frontera marítima de Granada.

Es evidente que no puede desestimarse el papel de la marina castellana –con base sin embargo en la Andalucía atlántica y no en el Mediterráneo– en la defensa de la frontera marítima de Castilla, ni la creciente importancia que el dominio del mar tuvo en los episodios bélicos de la batalla por el control del Estrecho. Pero, a decir de Manuel García Fernández, la armada castellana –organizada tras la conquista de Sevilla para asegurar y controlar la defensa del litoral Atlántico recientemente conquistado, y heredera de los cánones y modelos nórdicos (a través de cántabros y gallegos) y genoveses– contó con el inconveniente de una flota de gran calibre, gruesa y pesada, que permitía que las escuadras ligeras granadinas escapasen de ella con facilidad, aunque su principal problema, por lo menos durante la primera mitad del siglo XIV, fue el de la falta de hombres expertos en el oficio del mar²².

Sin embargo, si, para Castilla, el mar nunca tuvo un papel de primera importancia en la guerra de Granada, fue, en opinión de Miguel Ángel Ladero, «por la falta de una visión marinera más que por la escasez de barcos particulares que pudieran ser contratados y, sobre todo, por la ausencia en la Corte de estrategas que comprendieran el valor que el mar podía tener en la contienda»²³. Y, de hecho, basta hojear las crónicas castellanas –que tanto se recrean, en cambio, en los por-menos de las contiendas e incidentes fronterizos terrestres– para apreciar su falta casi absoluta de interés por lo marítimo²⁴.

De todos modos, a pesar de la falta de noticias cronísticas e, igualmente, de la carencia de fuentes directas castellanas, también entre las catalanoaragonesas asoman de vez en cuando, aunque sea indirectamente, referencias a las flotas cas-

²² M. GARCÍA FERNÁNDEZ: *Andalucía: guerra y frontera* [Sevilla], Fondo de Cultura Andaluza, 1990, págs. 182-189 y 226-228.

²³ M. Á. LADERO QUESADA: *Castilla y la conquista del Reino de Granada* [Granada], Diputación Provincial, págs. 146-147.

²⁴ J. E. LÓPEZ DE COCA: *Consideraciones...*, pág. 397, lo señala con un ejemplo de la *Crónica de Juan II* de Álvar García de Santa María que lo pone plenamente de manifiesto: tras referir la protesta de un embajador granadino ante las tropelías cometidas por un navío sevillano, el cronista se limita a escribir «del agravio cuál era no es necesario de lo decir en la historia» en lugar de proceder a la exposición, por mínima que fuese, de los hechos.

tellanias y a su papel en las ofensivas contra Granada. Los ejemplos que podríamos señalar para el siglo XIV son numerosos²⁵, y también abundan los del siglo XV²⁶.

Obviamente, el caso catalanoaragonés es muy distinto, no sólo por su tradición y proyección mediterráneas, sino también por la cantidad y calidad de las fuentes conservadas.

Un primer ejemplo, quizás el más significativo, lo encontramos ya en el carácter de los tratados catalanoaragoneses con Granada: a diferencia de las treguas castellanogranadinas, que no toman para nada en consideración la frontera marítima²⁷, tanto durante el siglo XIV como en el XV la mayor parte de las cláusulas de los tratados catalanoaragoneses con Granada se dedica a la regulación de las relaciones marítimas, tanto en sus aspectos comerciales como piráticos y de presta-

²⁵ Algunos, por ejemplo, en M. T. FERRER: *La frontera...*, págs. 145-146, o en *idem.*: «La navegació de conserva a l'Edat Mitjana», *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), págs. 461-463.

²⁶ En 1431, por ejemplo, en plena campaña granadina castellana contra Muhammad el Izquierdo y en plena guerra entre Castilla y la Corona de Aragón, sabemos que Alfonso el Magnánimo se interesó particularmente por averiguar cuántas naves tenía en el mar el rey de Castilla y cuáles eran sus intenciones (R. SALICRÚ I LLUCH: *El sultanat de Granada i la Corona d'Aragó, 1410-1458*, Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat-CSIC, págs. 289-290, e *idem.*: *Documents...*, doc. 247). Y poco después, pero aún en 1431, aparece una noticia sobre la llegada a Mallorca, a la deriva, de una embarcación genovesa que, procedente de Túnez y habiendo sido fletada por los hafsiés, había intentado llegar a Granada con socorro de vítuallas y de gentes de armas para los nazaries, pero que se había topado con la escuadra castellana, que la había combatido y perseguido, y que, aunque no hubiese logrado apresarla, sí había conseguido capturar otra embarcación más pequeña que navegaba en conserva con ella (*idem.*: *El sultanat...*, págs. 326-327, e *idem.*: *Documents...*, doc. 251). Puede señalarse, también, con referencia a la campaña fernandina de 1407, otra noticia, de 1415, acerca de la apropiación de un leño valenciano por parte del almirante de la flota castellana (*cf. idem.*: *El sultanat...*, pág. 26, nota 23; sobre el papel de la flota castellana en el Estrecho durante esta campaña, véase J. TORRES FONTES: «La regencia de don Fernando el de Antequera y las relaciones castellano-granadinas (1407-1416), [II]», *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebreicos*, XVI-XVII (1967-68), págs. 91-94).

²⁷ Sobre el carácter de las treguas castellanogranadinas en la primera mitad del siglo XIV, véase M. GARCÍA: *Andalucía...*, págs. 197-215; *idem.*: «Las treguas entre Castilla y Granada en tiempos de Alfonso XI, 1312-1350», *IFIGEA*, V-VI (1988-89), págs. 135-154; para las treguas del siglo XV, remito a la bibliografía citada en las notas 10, 19 y 20 de R. SALICRÚ I LLUCH: «La treva de 1418 amb Granada: la recuperació de la tradició catalanoaragonesa», *Anuario de Estudios Medievales*, 27/2 (1997), págs. 989-1019, a la que hay que añadir tanto el texto de la tregua de 1443 recientemente publicado por J. E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER: «Acerca de las relaciones diplomáticas castellano-granadinas en la primera mitad del siglo XV», *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 12 (1998), págs. 11-32, como la aportación de Carmen Argente del Castillo a este *III Congreso Internacional Estudios de Frontera. Convivencia, defensa y comunicación en la frontera*.

ción de ayuda militar naval²⁸. Si las treguas castellanas con Granada regulaban, ante todo, las manifestaciones y la estabilidad de la frontera terrestre, detallando cuáles eran las plazas fronterizas mutuamente aceptadas y los contactos humanos y comerciales por vía terrestre, tanto la inexistencia de una frontera de contacto territorial directo entre la Corona de Aragón y Granada, en cambio, como la priorización de los intereses mercantiles, convertían, en las treguas catalanoaragonesas con el sultanato nazarí, la realidad fronteriza terrestre en algo secundario, aunque estuviese también presente en sus aspectos humanos, y daban prioridad tanto a la regulación del comercio como a la de todo tipo de contactos e incidentes por vía marítima.

Si, para el caso de la frontera terrestre, consideramos que la frontera era todo el territorio susceptible de ser alcanzado por los habituales golpes de mano del enemigo y que, por consiguiente, las tierras más meridionales del reino de Valencia –al igual que las de la Andalucía cristiana– tenían carácter fronterizo, el traslado de esta aserción a la realidad marítima convertiría en frontera marítima con Granada cualquier lugar susceptible de ser atacado o amenazado por vía marítima.

En este sentido, pues, desde el sur de Valencia hasta el norte del Rosellón, sin olvidar el reino de Mallorca, toda la Corona de Aragón puede considerarse frontera marítima con Granada²⁹. Y no sólo porque las medidas defensivas y preven-

²⁸ Remito, igualmente, a las consideraciones y a la bibliografía citada en mi R. SALICRÚ: *La treva de 1418...* (tregua ahora ya publicada en *idem.: Documents...*, doc. 42). Acerca del distintivo carácter de las treguas castellanogranadinas y de las firmadas entre la Corona de Aragón y Granada, véase también *idem.*: «L'ambaixada a Fes d'Antoni Queixal i Ramon de Conesa (1413-1414), *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, 19 (1998), págs. 229-231. Evidentemente, la regulación de los aspectos marítimo-comerciales en los tratados entre estados cristianos y musulmanes no era exclusivo del caso catalanoaragonés; véase, por ejemplo, el contenido de los tratados firmados entre Génova y Granada a finales del siglo XIII y a finales del XV (B. GARÍ: «Génova y Granada en el siglo XIII: Los acuerdos de 1279 y 1298», *Saggi e Documenti*, VI (1985), págs. 173-206; G. PISTARINO, B. GARÍ: «Un trattato fra la repubblica di Genova e il regno moresco di Granada sulla fine del Quattrocento», en *La Storia dei Genovesi. Atti del convegno di studi sui ceti dirigenti nelle istituzioni della repubblica di Genova*. X volume, [Génova], [1990], págs. 395-412, a completar con R. SALICRÚ I LLUCH: «La embajada de 1479 de Pietro Fieschi a Granada: nuevas sombras sobre la presencia genovesa en el sultanato nazarí en vísperas de la conquista castellana», *Atti della Accademia Ligure di Scienze e Lettere*, LIV (1997), 355-385), o el de la mayoría de los pactos acordados por otras potencias marítimas como Venecia o Pisa con los estados magrebíes (por ejemplo en M. L. DE MAS LATRIE: *Traité de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les arabes de l'Afrique Septentrionale au Moyen Age*, Nueva York [edición original París], Burt Franklin Research & Source Works Series [1866], 2 vols.).

²⁹ Sobre el caso particular de Cerdeña y el papel del corso en la historia y en la economía de la isla, véanse M. T. FERRER I MALLOL: «La conquista de Sardenya i la guerra de cors», en *Els*

tivas de la frontera marítima alcanzasean hasta el extremo norte catalán, sino porque así lo percibían, también, sus habitantes. En Cataluña, por ejemplo, el sistema preventivo e informativo de los *farons* contra galeotas de moros llegaba hasta Canet, actualmente en territorio francés, enclave que quedaba unido, centenares de kilómetros más al sur, con el extremo más meridional del reino de Valencia³⁰; y, además, la conciencia de «frontera marítima» consentía que los fundamentos del espectro pirático pudiesen esgrimirse y llegasen a ser rentables en todo el litoral catalán³¹.

Pero, aunque podamos considerar todas las costas catalanoaragonesas frontera marítima con Granada, en la frontera marítima, a diferencia de lo que ocurre en la frontera terrestre, la particularidad granadina se diluye: porque aunque, ciertamente, no sea incorrecto afirmar que toda la Corona de Aragón era frontera marítima con Granada, resulta evidente que, incluso en los casos en que la frontera marítima puede más estrictamente considerarse frontera de continuidad y de pro-

catalans a Sardenya, Barcelona, Encyclopèdia Catalana S.A. [1984], págs. 35-40 (con edición simultánea en italiano, *La conquista della Sardegna e la guerra di corsa nel Mediterraneo*, en *I Catalani in Sardegna*, Milán, Consiglio Regionale della Sardegna-Silvana Editoriale, 1984, págs. 35-40); *idem.*: «Barcelona i la política mediterrània catalana: el Parlament de 1400-1401», en *La Corona d'Aragona in Italia (sec. XIII-XVIII). XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona. Sassari-Alghero 19-24 Maggio 1990*, Sassari, Carlo Delfine Editore, 1995, vol. II, tomo I, págs. 427-443; y P. F. SIMBULA: *Corsari e pirati nei mari di Sardegna*, Cagliari, CNR, 1993; y la bibliografía citada por las autoras.

³⁰ M. D. LÓPEZ PÉREZ: «Farons per a galiotes de moros»: un ejemplo de organización de defensa costera en la Cataluña medieval», *Miscel·lània de Textos Medievales*, 8 (1996), págs. 1-12, o *idem.*: *La Corona de Aragón...*, págs. 700-772.

³¹ En Mataró, por ejemplo, a unos treinta kilómetros al norte de Barcelona, en 1415, el señor feudal podía alegar con verosimilitud la amenaza de la piratería sarracena que atemorizaba a los habitantes del lugar para conseguir de Fernando de Antequera una licencia para recaudar sisas extraordinarias para reparar y fortificar el castillo (R. SALICRÚ I LLUCH: «El plet entre els hereus de Pere de Märgens i els primers passos per a la lluïció. Notes documentals del castell de Mataró durant el regnat de Ferran d'Antequera», en *IX Sessió d'Estudis Mataronins. 28 de novembre de 1992. Comunicacions presentades*, Mataró, Museu Arxiu de Santa Maria-Patronat Municipal de Cultura, 1993, pág. 103); aún más al norte, en la actual Costa Brava, las islas Medas, sistemáticamente calificadas y presentadas, canalizando la preocupación de los habitantes de la zona, como «refugio de piratas», constituyen otro ejemplo de la realidad fronteriza marítima catalana: desde el siglo XIV, la Corona se empeñó en que se construyese en ellas un monasterio para que los islotes quedasen habitados y, de este modo, se ahuyentasen los piratas musulmanes (véase C. BATLLE GALLART: «El monasterio de San Miguel de las Medas y las Órdenes Militares», *Anales del Instituto de Estudios Gerundenses*, XXIII (1976-77), págs. 333-351; otras noticias en M. D. LÓPEZ: *La Corona de Aragón...*, págs. 763-765).

longación de la terrestre, como en el de Castilla y Granada, la frontera marítima se expande, se convierte en frontera abierta. Y aunque, evidentemente, podamos conceptualizar la «frontera marítima con Granada», no hay duda de que, en la costa y en el mar, no nos hallamos ante la frontera con el granadino, sino en la frontera con el Islam Occidental.

CARACTERES Y MANIFESTACIONES DE LA FRONTERA MARÍTIMA MEDITERRÁNEA BAJOMEDIEVAL

Al adentrarnos en la frontera marítima del Mediterráneo medieval, es preciso reflexionar sobre su naturaleza y su significado, y establecer cuáles son las características que la acercan a la frontera tradicional, la frontera terrestre, y cuáles son las que la diferencian de ella.

Ante todo, hay que tener presente que la frontera marítima puede manifestarse en tanto que frontera natural y en tanto que frontera humana. Y, aunque nos interesemos, fundamentalmente, por la frontera marítima humana, no podemos olvidar que el mar, y el medieval mucho más que el nuestro, tiene una dimensión o unos límites físicos y naturales que se traducen en unos peligros que escapan del dominio humano y que no pueden ignorarse.

Estaciones, tempestades, vientos, corrientes, mareas y escollos, a veces previsibles, a veces no, gobiernan, influyen y condicionan no sólo la navegación sino también la vida marítima y la multitud de aspectos que giran a su alrededor³². Y, en su dimensión humana, la naturaleza condiciona en muy mayor medida la frontera marítima que la frontera terrestre.

³² Véanse algunas consideraciones acerca de los obstáculos oceanográficos y metereológicos de la frontera marítima y de los «mecanismos de defensa» humanos desarrollados para hacerles frente por ejemplo en J. PRYOR: *At sea...*, págs. 1.018-1.019 y 1.028-1.032; un reciente artículo sobre las mareas, en A. GARCIA I SANZ: «La marea en la navegació comercial mediterrània (segles XIV-XVI)», *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), págs. 583-608, y acerca de su presencia en los geógrafos árabes R. PINILLA: «El Estrecho de Gibraltar: motivo fantástico en la literatura árabe medieval», en *Actas del II Congreso Internacional «El Estrecho...»*, vol. III, pág. 207; sobre los peligros del mar en los textos literarios medievales, véanse R. CARIÑENA I BALAGUER, A. DÍAZ BORRÁS: «Piratería, esclavatge i captivitat entre la Corona d'Aragó i Barbaria en la literatura catalana medieval: una aproximació al seu estudi», en *Actas do XIX Congreso Internacional de Lingüística e Filología Románicas. Universidad de Santiago de Compostela, 1989*, A Coruña, Fundación «Pedro Barrié de la Maza. Conde de Fenosa», 1994, vol. VII, págs. 667-671; A. UNALI: *Mariners, pirates i corsaris catalans a l'època medieval*, Barcelona, Edicions de la Magrana-Institut Municipal d'Història, 1986 [traducción de la edición original *Marinai, pirati e corsari catalani nel basso medioevo*, Bolonia, Capelli Editore, 1983], págs. 103-120, ofrece un sintético panorama de los instrumentos y técnicas de navegación bajomedievales.

A pesar de que incluso los límites de una frontera terrestre puedan resultar imprecisos, es evidente que, llegados a un cierto punto, en la frontera terrestre los límites existen o, por lo menos, se han traspasado. Porque, llegados a un cierto punto, en la frontera terrestre estamos en la retaguardia, dejamos de estar frente y en contacto con el otro, y queda claro lo que es el uno y lo que es el otro, puesto que la frontera terrestre se traduce en una concreción espacial de lo político sobre el territorio.

Sin embargo, en el mar medieval, más allá de la orilla o del vínculo directo con la costa, la frontera se convierte en algo completamente impreciso e indefinido. Porque, aunque en el mar pueda haber un predominio o una voluntad de dominio, el mar o el espacio marítimo medieval nunca se puede dominar por completo ni en los mismos términos que el espacio terrestre³³: el mar no es posesión de nadie y, a la vez, es posesión de todos, puesto que el mar medieval no queda incorporado en el espacio político de ninguno de los poderes circundantes. Como mucho, estos poderes pueden otorgarse o pueden pretender dominar parte del espacio marítimo más cercano a sus costas; pero si lo hacen es, a menudo, más con finalidades económicas y fiscales –cobro de lezdas y peajes– que en el sentido en el que hoy en día entendemos las aguas jurisdiccionales³⁴.

³³ Es por ello que la famosísima frase que el cronista Bernat Desclot puso en boca de Roger de Lauria, según la cual ni los peces se atrevían a cruzar el mar sin lucir en la cola el escudo del rey de Aragón («no em pens que galera ne altra vaixell gos anar sobre mar menys de guiatge del rei d'Aragó; ne encara no solament galera ni lleny, mas no creu que nengun peix se gos alçar sobre mar si no porta un escut ab senyal del rei d'Aragó en la coa per mostrar guiatge d'aquell senyor rei d'Aragó», *Crònica de Bernat Desclot*, cap. CLXVI, pág. 577, en *Les Quatre Grans Cròniques*, ed. F. SOLDEVILA, Barcelona, Editorial Selecta, 1971) puede calificarse, en palabras de J. N. HILLGARTH: *El problema d'un imperi mediterrani català, 1229-1327*, Palma de Mallorca, Editorial Moll, 1984, pág. 117, de *bravejada* (fanfarronada).

³⁴ Sobre la posesión del mar adyacente al territorio, remito a H. PALOU I MIQUEL: «La regulació de la navegació comercial per mar en temps de guerra. L'Ordinació de Pere III de 1456», *Anuario de Estudios Medievales*, 29 (1999), págs. 777-782 en particular, donde el autor reconoce la dificultad de determinar la extensión del mar territorial. Palou advierte una doble vertiente en la distancia del pretendido dominio sobre el mar: la clara vertiente del control económico de la navegación desde tierra firme (que se traduce en el horizonte o en el radio de visibilidad de una embarcación) y la vertiente defensiva (que si a finales del siglo XVIII y parte del XIX venía determinada por la distancia que alcanzaba la artillería costera –3 millas–, en época bajomedieval oscilaba en función del conflicto vigente y podía llegar a alcanzar más allá de la visualización del enemigo desde tierra y del límite del horizonte, pero con un mar entendido, entonces, en tanto que posible vía de acceso al territorio y no en tanto que mar territorial). Acerca de la territorialidad en los textos jurídicos del siglo XIII en Castilla y la Corona de Aragón, véase M. FLORES: *La concepción...*

Esta imprecisión o indefinición de la frontera marítima la convierte en algo omnipresente y ubicuo. Porque, una vez abandonado el litoral, una vez se ha perdido el contacto físico y directo con la tierra y con la realidad política que la domina, el mar es, en toda su dimensión, una frontera abierta —a la vez «tierra de nadie» y «tierra de todos»— cuyos límites sólo pueden definirse en función del ser humano y de la borda de una embarcación. Y porque, en el mar, a diferencia que en la tierra, la existencia y la manifestación de la frontera no depende de la ubicación geográfica.

Sea cuál sea su localización geográfica, en el mar cualquier actuación de un poder político o cualquier iniciativa individual tiene vía libre, y su único límite es la entrada en contacto con otro poder político o con otra iniciativa individual. Y, en el mar o desde el mar, este encuentro o entrada en contacto con un poder político o con una iniciativa individual sólo puede producirse de dos maneras: con la llegada a una orilla políticamente definida y, por lo tanto, con la entrada en contacto con una frontera terrestre, o al cruzarse dos embarcaciones³⁵.

En cuanto una embarcación se arrima a la costa o entra en un puerto, o en cuanto una embarcación se cruza con otra, se sitúa, además, en una frontera marítima que no tiene porqué tener su correspondencia con una frontera terrestre. Porque, aunque también existan fronteras marítimas de continuidad o de prolongación de la frontera terrestre, como la frontera marítima entre Castilla y Granada, y aunque la proximidad geográfica pueda influir en la cedencia de una frontera marítima, como en la frontera marítima entre las costas berberiscas y las cristianas ibéricas, una de las principales características de la frontera marítima es su independencia de la frontera terrestre.

Así, cuando una nave mallorquina llega a Túnez, convierte en realidad o «crea» la frontera marítima entre Mallorca, o la Corona de Aragón, y el sultanato hafsi; y, cuando una embarcación genovesa entra en el puerto de Málaga, se sitúa en la frontera marítima ligur-nazarí, una frontera que, sin su presencia, no existe o, por lo menos, no se pone de manifiesto. Por otro lado, la frontera marítima entre Venecia y Castilla, por ejemplo, puede convertirse en realidad en cualquier punto donde se crucen o encuentren sus naves, y este punto tanto pueden ser las costas de Barcelona, como los mares del cabo de Gata, como las costas portuguesas.

En este sentido, el caso paradigmático de la frontera marítima en el Mediterráneo medieval, quizás incluso por encima de la frontera marítima entre Cristiandad e Islam, es, seguramente, el caso de la frontera marítima entre la Corona

³⁵ Véanse también J. PRYOR: *At sea...*, pág. 1.033; M. FLORES: *La concepción...*, pág. 251.

de Aragón y Génova. No sólo por su virulencia, por la intensidad cuantitativa y cualitativa de sus manifestaciones, y por su realidad plurisecular, sino por la distancia física y geográfica que media entre las costas catalanoaragonesas y las ligeras. A pesar de esta distancia, la frontera marítima entre catalanes y genoveses es omnipresente, y sobrepasa incluso los límites del Mediterráneo: porque, además de hacerse realidad o de aparecer, constante e indistintamente, en cualquier punto del Mediterráneo occidental, también la encontramos en el Tirreno, en el Adriático, en el Egeo, en el Mar Negro, en el Atlántico...

Podemos considerar, pues, que los límites de la frontera marítima acompañan una embarcación o viajan en ella.

Pero, en el encuentro entre dos embarcaciones, también pueden existir varias fronteras, e incluso pueden existirlas a bordo de una sola embarcación.

Las noticias de ataques piráticos o corsarios nos permiten, a menudo, apreciarlo. Porque ponen de manifiesto que, para evitar las complicaciones e inconvenientes que pueden derivarse del apresamiento de mercancías y de personas de estados que no son considerados enemigos, los atacantes pueden permitirse la molestia de seleccionar las presas.

Cuando, por ejemplo, se intercepta una nave cristiana en la que viajan musulmanes, éstos pueden ser apresados y, en cambio, dejados en libertad los cristianos. Así, a principios de 1418, en Menorca, el patrón de una embarcación genovesa procedente de Alcoll que se dirigía a Málaga recibió la promesa de que, a cambio de entregar todos los musulmanes y mercancías de musulmanes que transportaba, podría salvar la nave y todas las mercancías de cristianos³⁶.

Pero la selección no sólo se establece entre cristianos y musulmanes, sino que incluso puede cristalizar entre musulmanes de varias procedencias o nacionalidades³⁷.

³⁶ En este caso, el patrón incluso obtuvo compromiso de libertad para dos de los musulmanes si podía demostrar que eran, como él aseguraba, pilotos suyos (R. SALICRÚ: *Documents...*, docs. 33, 35, 36 y 37). Otro caso con distinción entre «moros» y «cristianos» *ibidem*, doc. 251, el mismo ejemplo que hemos citado más arriba (nota 26) en relación con el ataque, en 1431, de la escuadra castellana a una embarcación genovesa procedente de Túnez que transportaba vihallas y gentes de armas a Granada. También en 1413, antes de capturar una embarcación genovesa fletada por Yusuf III de Granada, Rodrigo de Luna intentó que el patrón, Pietro da Voltaggio, le entregase sólo las mercancías de moros que transportaba (A. UNALI: *Mariners...*, págs. 122-123; S. FOSSATI RAITERI: «Il processo contro Rodrigo de Luna per l'atto di pirateria ai danni di una nave genovese nel 1414», en *Atti del I Congresso Storico Liguria-Catalogna*, Bordighera, Istituto Internazionale di Studi Liguri, 1974, págs. 387-396).

³⁷ En R. SALICRÚ: *Documents...*, doc. 392, por ejemplo, el baile general del reino de Valencia establece una clara distinción entre 43 sarracenos cautivos que le fueron presentados por un por-

A lo largo de la primera mitad del siglo XV contamos, en la Corona de Aragón –enemistada con Túnez pero no con Granada–, con múltiples ejemplos que permiten ilustrarlo; y además, y en consecuencia, también podemos asistir a menudo a los infructuosos intentos de los musulmanes de disfrazar su procedencia o, por lo menos, de camuflar la de sus mercancías, a poder ser, para mayor seguridad, bajo propiedad de cristianos³⁸.

Sin embargo, muchas veces este camuflaje de personas dista de ser voluntario; porque, a menudo, son los captores quienes obligan a los musulmanes de estados amigos a declararse súbditos de estados enemigos para poder, así, incrementar el botín³⁹.

En otros casos, y para la Corona de Aragón fundamentalmente en relación con los genoveses, o con los castellanos en momentos de guerra, la distinción también puede establecerse entre cristianos. La sospecha de que parte de los bienes de las naves apresadas pueda ser de ligures basta para que sean puestos bajo secuestro⁴⁰ o para restituirlos sólo provisionalmente, bajo caución, con reserva del derecho a recuperarlos si se demuestra que les pertenecen⁴¹.

Además de ser omnipresente, ubicua y abierta, la frontera marítima también es una frontera impredecible, sin leyes. O, por lo menos, una frontera sin más límites o leyes que los que impone y establece el elemento humano en función de su mentalidad, de su voluntad, de sus posibilidades o de sus intereses.

Es evidente que, aunque sea un fin que pueda perseguirse, el encuentro de dos embarcaciones siempre resulta más fortuito que la llegada a un puerto o un

tugués: a 37 de ellos, procedentes «de Fez y de otros reinos enemigos», los declara directamente de buena guerra, mientras que, respecto a los seis restantes, granadinos, se reserva el derecho a «mayor deliberación».

³⁸ Así, de nuevo, en 1431, en el caso del documento acerca de la embarcación genovesa fletada en Túnez y atacada por la armada castellana que se dirigía a Granada con vítales y gentes de armas (*ibidem*, doc. 251).

³⁹ Esto es lo que, en Valencia, se intenta evitar con las «confesiones de cautivos», que son interrogados antes de ser declarados de buena guerra (véase J. HINOJOSA MONTALVO: «Confesiones y ventas de cautivos en la Valencia de 1409», *Ligarzas*, 3 (1971), págs. 113-127). De vez en cuando, la documentación de cancillería también nos aporta ejemplos de las coacciones que reciben los cautivos musulmanes para que se declarasen de determinada procedencia (en R. SALICRÚ: *Documents...*, doc. 278, en 1433, cuatro granadinos fueron obligados a declarar que procedían de Berbería).

⁴⁰ Así, por ejemplo, en 1423, cuando la reina María ordena que se averigüe si en una coca llegada a Menorca hay bienes de genoveses (*ibidem*, doc. 90).

⁴¹ Así se procede en 1442, con las mercancías que transporta una galera veneciana que llega a Valencia procedente de Málaga (*ibidem*, doc. 333).

desembarco en el litoral, puesto que, tanto si se realiza con intenciones pacíficas como si no, la entrada en contacto con la frontera terrestre es, en principio, a no ser que intervengan las fuerzas de la naturaleza, un acto voluntario. Pero, del mismo modo que, navegando pacíficamente, se puede resultar víctima de un acto pirático, la llegada voluntaria a puerto y la entrada en contacto pacífico con un poder político, con una frontera terrestre establecida y con unas teóricas garantías de seguridad y protección –que pueden quedar reguladas por tratados, estar amparadas por el sustrato del derecho o de las costumbres marítimas, y ser defendidas, caso de existir, por los representantes consulares de la propia *natio*–, no pone en modo alguno a salvo de la frontera marítima⁴².

Las consecuencias del encuentro de dos embarcaciones, tanto si éstas son teóricamente amigas como si son teóricamente enemigas, tampoco son, nunca, absolutamente predecibles. Porque, aunque haya, ciertamente, predisposiciones acusadas y condicionamientos que, sobre todo, vienen determinados por las realidades del poder político terrestre, la manifestación de la frontera marítima no depende de la nacionalidad o de la procedencia de las personas o de las mercancías. Depende, por encima de todo, de las actitudes personales. Y, por lo tanto, la única ley infalible para la cristalización de la frontera es, en el mar, la voluntad humana⁴³.

⁴² En los puertos granadinos, por ejemplo, los ataques piráticos que los mercaderes catalanoaragoneses sufren de sus enemigos genoveses, a pesar de disfrutar de salvoconductos y guajes de las autoridades nazaríes, son incontables; remito, para ilustración de los acaecidos durante el siglo XV y de su evolución en función de las relaciones catalanoaragonesas con Granada, a R. SALICRÚ I LLUCH: «La Corona de Aragón y Génova en la Granada del siglo xv», en M. T. FERRER I MALLOL, D. COULON (eds.): *L'expansió catalana a la Mediterrània a la Baixa Edat Mitjana. Actes del seminari organitzat per la Casa de Velázquez (Madrid) i la Institució Milà i Fontanals (CSIC, Barcelona)*, Barcelona, CSIC, 1999, págs. 134-138; *idem.*: «Genovesos i "catalans" a la Granada del segle XV: manifestacions de la rivalitat en terres nazarites», *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, en prensa; e *idem.*: *Documents...*, docs. 69, 70, 73, 87, 319, 325, 330, 391 y 412; otras muestras del apoyo que los ligures encontraron en los puertos nazaríes, pero en este caso durante el siglo XIV, pueden seguirse también en M. SÁNCHEZ: *En torno...*, y M. D. LÓPEZ: *La Corona de Aragón...*, págs. 662-666.

⁴³ Los actos piráticos contra súbditos del propio estado son, quizás, el ejemplo más claro. Pero también contamos con uno que, por un lado, nos demuestra qué, más a menudo de lo que muchas veces permiten intuir las fuentes, no sólo se presta ayuda a los connacionales; y que, por otro lado, pone de manifiesto hasta qué punto las actitudes y mentalidades están por encima de las nacionalidades: en marzo de 1431, cerca del cabo de Gata, un patrón valenciano es atacado, a pesar de invocar la tregua vigente entre Castilla y Aragón, por dos leños corsarios de Cartagena únicamente porque procede de tierras musulmanas; y no sólo encuentra cobijo al lado de la nave de otro súbdito castellano, un patrón gallego que va a Valencia con una carga de pescado salado, sino

El mar, pues, a menudo queda por encima de las realidades políticas de la frontera terrestre, porque las traspasa –en negativo– en función de la voluntad humana y de las apetencias del posible botín. Pero, sobre todo en tanto que vía de comunicación, de expansión económica y de generación de riqueza, en el mar también se pueden llegar a superar o a traspasar, en positivo, los esquemas mentales que presiden las realidades políticas terrestres y una de sus principales barreras, la de la diferencia religiosa.

Si en el mar y a través del mar, a menudo sin más móvil que el económico del botín y sin necesidad de justificación o de paralelo en las fronteras terrestres, se enfrentan cristianos contra cristianos, incluso súbditos de un mismo estado, también es en el mar y a través del mar donde más fácilmente se abren las puertas de todo tipo de intercambios –económicos, culturales y humanos– entre cristianos y musulmanes. ¿Dónde, sino en el mar, a bordo de embarcaciones –a menudo cristianas⁴⁴–, conviven más estrechamente unos y otros, pacífica, voluntariamente y durante semanas, aunados por unas mismas ambiciones y compartiendo reducidos espacios? Es sobre todo a través y gracias al mar que, voluntaria y pacíficamente, cristianos y musulmanes emprenden negocios en común, fletan unas mismas naves, comparten riesgos comerciales, y se encuentran en puertos y plazas.

Sin embargo, al igual que en la frontera terrestre, las expresiones de la frontera marítima que más fácilmente pueden seguirse son las que emanan de sus manifestaciones en negativo, puesto que, a parte de las huellas en positivo de los contactos socioeconómicos que vehicula el comercio, las fuentes medievales suelen reflejar, ante todo y por su propia naturaleza, las disonancias e incidentes⁴⁵.

que éste incluso acepta que el valenciano le confie todas sus mercancías en un intento –luego fracasado– de salvaguardarlas bajo bandera castellana (*ibidem*, doc. 235; al fin, las buenas intenciones del gallego y la confianza que había depositado en él el valenciano quedaron frustradas, porque, para salvarse a sí mismo, acabó sucumbiendo a las apetencias de los cartageneros y les entregó las mercancías del catalanoaragonés, que luego le llevó a los tribunales).

⁴⁴ Los ejemplos del empleo comercial de las flotas cristianas por parte de los musulmanes magrebíes o nazaríes son, como es sabido, abundantísimos; aunque el caso genovés se haya presentado como paradigmático (véanse algunos ejemplos del siglo XV *ibidem*, docs. 33, 35, 36, 37, 138, 140, 251, 258 ó 259), también la flota catalanoaragonesa era normalmente empleada para el comercio interior entre los estados musulmanes (algunos casos, por ejemplo, *ibidem*, docs. 90 y 391; otros, en M. D. LÓPEZ: *La Corona de Aragón...*, págs. 384-389); y, obviamente, en la Corona de Aragón, mudéjares y cristianos valencianos, o judíos y cristianos mallorquines, no sólo fletaban las embarcaciones cristianas a menudo en común (algunos ejemplos en R. SALICRÚ: *Documents...*, docs. 90, 304 y 391), sino que, además, compartían también negocios y métodos comerciales (abundantes ejemplos en M. D. LÓPEZ: *La Corona de Aragón...*).

⁴⁵ Ello no significa, por supuesto, que no podamos encontrar también testimonios en positivo. En la frontera marítima entre Cristiandad e Islam, por ejemplo, el mar puede aflorar como

Como resultado del cruce de dos embarcaciones en esa tierra de nadie que es el mar –y, por lo tanto, en plena frontera marítima–, o a raíz de un incidente en la teórica seguridad de un puerto o a raíz de una incursión costera –y, por lo tanto, en contacto o en plena intersección con la frontera terrestre–, piratería y corsarismo, esas dos caras de la misma moneda que, a pesar de su distinción teórica y jurídica, a menudo son equiparables y confundibles⁴⁶, pueden considerarse el principal y particular lenguaje de la frontera marítima.

Pero, aunque entre cristianos y cristianos el idioma pirático pueda ser tan loquaz como entre cristianos y musulmanes y pueda considerarse, fundamentalmente, el mismo, no todas sus palabras son intercambiables, puesto que tampoco lo son por completo sus objetivos, parcialmente coincidentes.

Tanto si se pone de manifiesto con una incursión terrestre en tierras enemigas como si cristaliza en un abordaje, un acto pirático entre cristianos y musulmanes siempre pretende ir más allá que un acto pirático entre cristianos. El objetivo del botín material, que puede incluso alcanzar las naves, es compartido, pero, a dife-

vía de transmisión de conocimientos y de intercambio cultural; son muchos los casos de mudéjares que, por estudio y aprendizaje, se desplazan hacia «tierra de moros» (algunos exponentes en J. HINOJOSA MONTALVO: «Las relaciones entre los reinos de Valencia y Granada durante la primera mitad del siglo XV», en *Estudios de Historia de Valencia*, Valencia, Universidad, 1978, pág. 110; *idem.*: *Las relaciones entre Valencia y Granada durante el siglo XV: Balance de una investigación*, en *Estudios sobre Málaga y el Reino de Granada en el V Centenario de la Conquista*, Málaga, Diputación Provincial, 1987, págs. 90-91; L. F. BERNABÉ PONS: «Mudéjares valencianos viajan a Granada», *Sharq al-Andalus. Estudios Árabes*, 9 (1992), págs. 151-155; o R. SALICRÚ: *Documents...*, doc. 284), o los musulmanes que se embarcan en naves cristianas como peregrinos (véase M. T. FERRER I MALLOL: «Els sarraïns de la Corona catalano-aragonesa en el segle XIV. Segregació i discriminació», Barcelona, CSIC, 1987, «Els viatges de peregrinació a la Meca», págs. 144-146; R. SALICRÚ: *Documents...*, doc. 90). De vez en cuando, también pueden aparecer noticias un tanto más curiosas: durante el reinado de Fernando I de Antequera, por ejemplo, sabemos que el rey de Bugía le envió, por medio del vizconde de Vilanova, dos leopardos sin afeitar; y que el vizconde, preocupado porque se los enviaba sin el debido «aseo y tocadó», hizo varias gestiones para averiguar cómo tenían que afeitarse; finalmente, gracias al rey de Chipre, llegó a la conclusión de que quien supiese «poner a punto» un halcón peregrino también tenía que saber hacerlo con un leopardo (Archivo de la Corona de Aragón, Cancillería, Cartas Reales Fernando I, núm. 2536).

⁴⁶ No entraremos aquí en el debate, acerca del cual remito a las páginas y consideraciones que le dedican algunas de las obras ya mencionadas más arriba, como A. ÚNALI: *Mariners...*, págs. 9-22; M. D. LÓPEZ: *La Corona de Aragón...*, págs. 577-579; o P. F. SIMBULA: *Corsari...*, págs. 21-25, sin olvidar las aportaciones ya clásicas de, por ejemplo, M. FONTENAY, A. TENENTI: «Course et piraterie en Méditerranée de la fin du Moyen Âge au début du xixe siècle», en *xve Colloque International d'Histoire Maritime. San Francisco*, 1975, París, 1975, págs. 78-136, o M. MOLLAT: «Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (XIIIe-XVe siècles)», *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980).

rencia de la piratería cristiano-musulmana, la piratería cristiano-cristiana no busca las presas humanas ni incluye las incursiones terrestres en su vocabulario⁴⁷.

En cambio, la presa humana, perseguida en el mar o buscada con un desembarco, es la principal aspiración, por ser el botín más rentable, del enfrentamiento marítimo entre cristianos y musulmanes.

Por su parte, la piratería entre cristianos también cuenta con expresiones que le son propias y que, en principio, la distinguen de la piratería cristiano-musulmana: la guerra de desgaste, los ataques a puertos o golpes de efecto semejantes, cuyo objetivo es más la destrucción de naves que la obtención de botín, son característicos del enfrentamiento entre cristianos –y fundamentalmente, de nuevo, de la perenne guerra de corso catalanogenovesa, aunque sus tácticas serán imitadas, luego, por las escuadras francesas⁴⁸–. Esto no significa, por supuesto, que no podemos encontrar algunos ejemplos de asaltos musulmanes a recintos portuarios⁴⁹, pero no constituyen una práctica generalizable. La piratería musulmana en áreas cristianas, o la cristiana en área musulmana, lógicamente, prefiere desarrollar su actividad contra embarcaciones en zonas alejadas de la costa, para dificultar la prestación de ayuda desde el litoral.

⁴⁷ En consecuencia, cuando, además de la carga, los piratas o corsarios cristianos se apropián de embarcaciones correligionarias y se quedan, transitoriamente, con la presa humana, pueden buscar la forma de deshacerse de este superhábit con sistemas que, a veces, pueden ser incluso humillantes: en 1442, por ejemplo, unos portugueses que apresaron un ballenero tripulado por valencianos optaron por abandonarlos prácticamente desnudos –sólo «con jubón y descalzos»– en tierra firme (R. SALICRÚ: *Documents...*, doc. 334). Entre cristianos y cristianos, como mucho, pueden producirse desembarcos costeros para conseguir cautivos musulmanes: en 1412, por ejemplo, los tripulantes de una nave flamenca y de otra portuguesa que estaban fondeadas en el puerto de Ibiza aprovecharon la oscuridad de la noche para robar una docena de cautivos en alquerías y posesiones de habitantes de la isla, y luego los vendieron en Génova (Archivo de la Corona de Aragón, Cancillería, Cartas Reales Fernando I, núms. 32 y 33; ed. *Monumenta Henricina*, Coimbra, Comissão Executiva das Commemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960-1974, vol. II, docs. 11 y 12, págs. 53-55). En cambio, casos como el del catalán Joan Torrelles, que, a mediados del siglo XV, se convirtió en uno de los mayores peligros para el comercio marítimo y para las comunidades del litoral catalán (A. UNALI: *Mariners...*, pág. 131), son excepcionales. Evidentemente, en determinadas coyunturas de conflicto bélico abierto entre estados cristianos tanto la presa humana como el saqueo de litorales también podían convertirse en un objetivo de los enfrentamientos marítimos entre cristianos. Basta aludir a la batalla de Ponza y a la captura de Alfonso el Magnánimo, por ejemplo, para no olvidar que el mismo Medievo catalanogenovés está plagado de ejemplos de este tipo, o recordar que tanto los súbditos catalanoaragoneses como los ligures corrían el riesgo de acabar como remeros en las galeras enemigas.

⁴⁸ Cf. A. DÍAZ BORRÁS: *L'estudi de la pirateria...*, pág. 294.

⁴⁹ Un caso en M. D. LOPEZ: *La Corona de Aragón...*, págs. 710-711.

Por ello, aunque las medidas defensivas y preventivas de ataques de los puertos medievales cristianos pudiesen ser eficaces contra el más previsible peligro musulmán, distaban de serlo contra el cristiano, que, puesto que podía esconder más fácilmente sus intenciones, una vez franqueado el paso podía burlar más impunemente la seguridad: en 1412, por ejemplo, el puerto mallorquín de Portopí⁵⁰ fue atacado por una escuadra ligur que no sólo sembró destrucción e incendio las naves allí fondeadas, sino que incluso consiguió romper y llevarse, como trofeo humillante, la cadena que lo cerraba⁵¹, algo semejante a lo que haría, unas décadas más tarde, en Marsella, cuyas cadenas se exhiben aún en la catedral valenciana, Alfonso el Magnánimo.

El teórico amparo de un puerto o de una zona costera habitada podían servir, a la vez, de protección de los peligros humanos y de los peligros naturales. Pero nunca, ni en propia costa ni en propio puerto, la seguridad era completa. En 1437, por ejemplo, Guardamar tuvo que asistir, impotente, al combate, en su recinto portuario, de cuatro fustas armadas de Cartagena contra una galeota valenciana que venían persiguiendo⁵²; y, ese mismo año, una nave de Niza fletada por mudéjares valencianos se salvó, refugiándose en Ibiza, de una persecución de corsarios castellanos, pero después, al reanudar el viaje, fue capturada por catalanes⁵³.

A diferencia de lo que sucede con la piratería cristiano-musulmana, pues, la piratería cristiano-cristiana, que no persigue la incursión terrestre, no abandona casi nunca la frontera estrictamente marítima o, por lo menos, el «de nave a nave», puesto que, incluso cuando se manifiesta en los puertos y entra en contacto con la frontera terrestre, no supone un peligro para quien está en tierra firme: sólo pone en alerta a quienes se relacionan con la frontera marítima.

En cambio, puesto que, a través del desembarco o de la proyección costera y en la persecución de la presa humana, la frontera marítima cristiano-musulmana

⁵⁰ El puerto de Mallorca, fortificado, quedaba cerrado por la llamada «cadena de Portopí», que unía dos de sus torres y que podía tensarse, para impedir el paso, o aflojarse, para consentir la entrada; véanse F. SEVILLANO COLOM, J. POU MUNTANER: *Historia del puerto de Palma de Mallorca*, Palma de Mallorca, Diputación Provincial, 1974, págs. 27-56 sobre las torres, págs. 42-47 sobre la cadena, y págs. 115-129 sobre la vigilancia y defensa del puerto; y F. SEVILLANO COLOM: «Mercaderes y navegantes mallorquines (siglos XIII-XV)», en *Historia de Mallorca*, coordinada por J. Mas-caró Pasarius, Palma de Mallorca, 1971, págs. 436-443.

⁵¹ F. SEVILLANO, J. POU: *Historia del puerto...*, pág. 46.

⁵² R. SALICRÚ: *Documents...*, doc. 313.

⁵³ Transportaba musulmanes granadinos y berberiscos y se dirigía a Orán después de haber pasado por Málaga y de haber hecho escala en la Mata para cargar sal (*ibidem*, doc. 304).

se funde y traslada a la terrestre, el avistamiento de una embarcación musulmana pone en alerta tanto al habitante de la costa como a quienes transitan por la frontera marítima. Y, por consiguiente, la amenaza del pirata musulmán acaba significando en la tierra lo mismo que la del almogávar: saqueo, botín y cautiverio⁵⁴.

De este modo, puesto que el pirata correligionario no amenaza directamente el litoral ni a sus habitantes, la infraestructura de defensa costera propiamente dicha, es decir, la fortificación de puntos del litoral que puedan poner a salvo la población ante un desembarco enemigo⁵⁵, sólo se dirige hacia el no correligionario y sólo se encuentra, sin solución de continuidad, en el ámbito de la frontera marítima cristiano-musulmana. Ni en la costa cristiana ni en la musulmana hay necesidad de tomar medidas defensivas terrestres contra el correligionario⁵⁶.

Por ello, la defensa del litoral, en tanto que prolongación de la frontera terrestre, sólo se inserta plenamente en la estrategia global de organización y defensa del territorio en esa misma frontera marítima cristiano-musulmana. En la frontera marítima cristiano-musulmana, la defensa marítima y la terrestre se complementan y están interconectadas: la hueste se convoca por igual ante las posibles incursiones piráticas que ante una razzia⁵⁷.

Sin embargo, la infraestructura de torres y fortificaciones defensivas hacia el musulmán se emplea o actúa por igual como medida preventiva e informativa ante

⁵⁴ Por ello, las aproximaciones a las fronteras marítimas entre Cristiandad e Islam no pueden sino acabar ocupándose, además del corso, de la piratería y de la defensa costera, de los mismos aspectos que los análisis de las fronteras terrestres. Véase, por ejemplo, en J. HINOJOSA: *El reino de Valencia...*; J. E. LÓPEZ DE COCA: *Consideraciones...*; *idem.*: *Esclavos, alfaqueques...*; o J. A. BARRIO: *La frontera marítima...*

⁵⁵ En la Mallorca del tercer cuarto del siglo XIV, ante el incremento del peligro musulmán, tanto las autoridades reales como el monarca catalanoaragonés, Pedro el Ceremonioso, se mostraban convencidos de que la construcción de lugares fortificados que pudiesen proteger de inmediato a los habitantes de los lugares amenazados constituía la solución defensiva más efectiva. A pesar de ello, se constatan deficiencias crónicas en estos sistemas defensivos e incluso las zonas costeras consideradas de más alto riesgo carecieron de una infraestructura permanente (véase M. D. LÓPEZ: *La Corona de Aragón...*, págs. 755-757).

⁵⁶ De la falta de necesidad de traducción defensiva terrestre de las medidas tomadas ante el peligro marítimo cristiano, estrictamente náutico-comerciales, da fe, por ejemplo, la *ordinació* promulgada en 1356 por Pedro el Ceremonioso, cuya finalidad primordial era la de regular la navegación comercial por mar en tiempos de guerra con Génova (véase H. PALOU: *La regulació...*, págs. 775-801).

⁵⁷ En 1426, por ejemplo, podemos ver como Alfonso el Magnánimo ordena al gobernador del reino de Valencia *dellà Xixona* que, ante cualquier mínima sospecha de ataques piráticos granadinos contra Alicante o contra otros lugares costeros de su distrito, convoque de inmediato la hueste (R. SALICRÚ: *Documents...*, doc. 129).

el musulmán que ante el cristiano, aunque en una dimensión a la vez terrestre y marítima hacia el musulmán y en una dimensión sólo marítima hacia el cristiano; dependiendo del origen y de la naturaleza del peligro, la movilización tendrá mayor o menor alcance y la información traspasará más o menos fronteras terrestres y/o marítimas.

Por medio, fundamentalmente, de humo y hogueras, las torres, atalayas y puntos fortificados que pueden servir de refugio a los habitantes del litoral cuando acecha directamente la amenaza⁵⁸ constituyen también, pues, la infraestructura básica del sistema de señales que puede poner en comunicación y en alerta casi inmediata a toda la costa ante un peligro inminente⁵⁹.

Pero la información sobre los avistamientos piráticos también circula por escrito.

Se implican en ella, fundamentalmente, las administraciones locales: entre 1370 y 1519, por ejemplo, Andrés Díaz ha localizado, en Valencia, la llegada de 775 noticias de avistamientos piráticos⁶⁰, noticias que, a su vez, luego eran re-

⁵⁸ La bibliografía sobre la línea de fortificaciones, torres y atalayas costeras es abundantísima; para el reino de Granada, remito a las citas y apreciaciones de R. ARIÉ: *L'Espagne...*, págs. 272-276, y J. E. LÓPEZ DE COCA: *Consideraciones...*, págs. 398-399, a las que pueden sumarse, por ejemplo, las aportaciones de R. AZUAR RUIZ: *Atalayas, almenaras y rábitas*, y M. C. JIMÉNEZ MATA: *Ordenación territorial del litoral, a Al-Andalus y el Mediterráneo*, Barcelona, Lunwerg, 1995, págs. 67-76 y 47-56, respectivamente, y varias de las comunicaciones presentadas al *Congreso Internacional «El Estrecho de Gibraltar»*, Ceuta, 1987, Madrid, UNED-Ayuntamiento de Ceuta, 1988, vol. II; para la Corona de Aragón y, en particular, para Valencia, remito a A. DÍAZ: *Los orígenes...*, págs. 105-110; para una visión más general, aunque se ocupe de un momento más tardío, A. CAMARA MUÑOZ: «Las torres del litoral del reinado de Felipe II: una arquitectura para la defensa del territorio», *Espacio, tiempo y forma. VII. Historia del Arte*, 4 (1991), págs. 53-94.

⁵⁹ Por lo menos en la Corona de Aragón, y tanto en Valencia como en Mallorca y Cataluña (M. T. FERRER: *Organització...*, págs. 296-330; A. DÍAZ: *Los orígenes...*, págs. 105-110; M. D. LÓPEZ: *La Corona de Aragón...*, págs. 748-772), el mantenimiento del sistema de vigilancia de *escutes, guaites y talaios* contó siempre con problemas, tanto de índole económica, a causa de su elevado coste (que podía comportar su suspensión transitoria en coyunturas de apaciguamiento y su substitución por medidas complementarias –como en 1429, durante cinco años, a petición de las Cortes valencianas, con motivo de la inexistencia de guerra abierta con Granada y a causa de los abusos de los administradores y de la onerosidad de las cargas, cf. R. SALICRÚ: *El sultanat...*, págs. 234-235, e *idem.*: *Documents...*, doc. 195), como de efectividad, a causa de la relajación de la vigilancia de quienes estaban a cargo de ellas.

⁶⁰ A los 775 de entre 1370 y 1519, se les pueden sumar otros 22 entre 1330 y 1359; entre 1360 y 1369 no se ha localizado ninguno (A. DÍAZ: *L'estudi de la pirateria...*, cuadros de las págs. 277 y 281-282).

transmitidas, desde la capital, a otras localidades del litoral valenciano⁶¹. Ocasionalmente, la Corona también colaboraba en la difusión de las alarmas⁶². Pero, como posibles víctimas de los piratas, los mercaderes eran los primeros interesados en informar y en querer estar informados, aunque lamentablemente las fuentes sólo nos permiten apreciarlo muy de cuando en cuando⁶³.

⁶¹ *Ibidem*, nota 2, págs. 275-276, por ejemplo, se reproduce un aviso llegado de Ibiza el 25 de julio de 1374 sobre el daño infligido en la isla, cuatro días antes, por dos embarcaciones musulmanas, que fue retransmitido de inmediato a Murviedro y a Cullera con el ruego de que, a su vez, lo trasladasen a los lugares marítimos de su vecindad.

⁶² En 1421, por ejemplo, hallándose en Tortosa, tras la llegada de un bergantín procedente de Mallorca, la reina María pudo ser informada de que poco antes habían pasado por el reino insular dos naves genovenses que se dirigían a Galicia con la intención de quemar la de Jofre de Meians, pero que antes tenían previsto parar cuatro o cinco días en Málaga; la reina lo comunicó de inmediato al baile general del reino de Valencia para que éste advirtiese la capital valenciana y, desde allí, se tomasen las medidas oportunas para que la información llegase a la nave catalanoaragonesa (en este caso concreto, la información, llegada por mar, no era resultado de un simple avistamiento, sino que se había podido obtener gracias a la confesión de uno de los genoveses que, tras haber bajado a tierra con misión informativa, había sido capturado; R. SALICRÚ: *Documents...*, doc. 80). Tres años después, en 1424, era Alfonso el Magnánimo, desde Barcelona, quien ordenaba al baile general de Valencia que hiciese armar a toda velocidad ocho naves para que persiguiesen, hasta el Estrecho de Gibraltar, a ocho embarcaciones genovenses que, la víspera, habían sido avisadas en el norte catalán, en aguas de Sant Feliu de Guíxols; complementariamente, tanto por seguridad como para evitar que los ligures se enterasen de la persecución, prohibió que, en el reino de Valencia y hasta Cartagena, se hiciese a la mar nave alguna hasta nueva orden (*ibidem*, doc. 102).

⁶³ En 1425, por ejemplo, sabemos que los mercaderes valencianos residentes en Granada habían notificado, por carta, a la metrópoli, que tres embarcaciones genovenses procedentes de Flandes que estaban cargando en Málaga y que debían tomar, luego, la vía de Génova, habían apresado, en las costas malagueñas, después de haberla combatido durante ocho días, la nave del catalán Andreu Aparici; en este caso, la información llegó también al monarca catalanoaragonés, que ordenó a las autoridades catalanas que pusiesen de inmediato a perseguir a los genoveses cuatro naves que se estaban armando en Barcelona, con el fin de capturarlos; el Magnánimo añadía, además, que, viniendo de Flandes, las naves genovenses transportaban mercancías de gran valor, lo que incrementaba aún más su interés por la captura (*ibidem*, docs. 116 y 117). Diez años más tarde, en 1435, era el *Coumune* genovés quien pedía a los administradores de la *ratio fructae* de Málaga que estuviesen al tanto de la presencia de piratas y malhechores ante la inmediata llegada a Granada de tres embarcaciones genovenses que, para mayor seguridad, viajaban en conserva (R. SALICRÚ I LLUCH: «Génova y Castilla, genoveses y Granada. Política y comercio en el Mediterráneo Occidental en la primera mitad del siglo xv (1431-1439)», en *Le vie del Mediterraneo. Idee, uomini, oggetti (secoli XI-XVI). Genova, 19-20 aprile 1994*, Génova, ECIG, 1997, doc. XX, pág. 252). También en E. BENITO: «*Avisos*...», Apéndice I, docs. 3, 5, 8 y 9, puede verse el papel de «informador pirático» de Pero de Monsalve, aunque en su caso los «avisos» conservados se dirijan al monarca castellano y no a otros mercaderes.

Si se tenía la fortuna de apresarlos, las medidas defensivas, preventivas e informativas ante piratas y corsarios enemigos se podían complementar también con métodos represivos.

Del mismo modo que sucedía en la frontera terrestre con almogávares y *collerats*, la persecución y captura de piratas y corsarios enemigos de cualquier signo, y los consiguientes escarmientos exemplares con ejecuciones públicas y sumarias, eran, lógicamente, objetivo generalizable. Sin embargo, parece que, por lo menos en la Valencia de la segunda mitad del siglo XIV, ante el preocupante aumento de la piratería berberisca, el rigor que se ciñó sobre los musulmanes fue incomparable con el trato y la presión que podían recibir los genoveses o los propios piratas catalanoaragoneses que atacaban a connacionales: en esa coyuntura, la ciudad de Valencia intentaba comprar los piratas que habían caído en cautiverio en el reino con el único fin de poder ejecutarlos, para aplacar la ira de los valencianos, con la vana esperanza de que el fatal castigo disuadiría a sus semejantes de la tentación de llevar a cabo nuevas acciones⁶⁴.

Sin embargo, además de estos mecanismos que compartía o que estaban en intersección con los de la frontera terrestre, la frontera marítima también contaba con sus propios medios defensivos y preventivos para enfrentarse, en este caso por igual, a cualquier tipo de amenaza.

Tanto los armamentos corsarios propiamente dichos como los armamentos contra corsarios pueden interpretarse en tanto que respuesta a la vez ofensiva y defensiva⁶⁵, al igual que el armamento de naves destinadas a la vigilancia o patrulla

⁶⁴ A. DÍAZ: *Los orígenes...*, págs. XX y 100-105. Acerca de la aplicación de la pena capital, de la persecución de almogávares granadinos y, sobre todo, de los *collerats* catalanoaragoneses y castellanos que actuaban en el reino de Valencia y que elegían sus víctimas entre la población mudéjar, véase M. T. FERRER: *La frontera...*, págs. 47-72, y, para un episodio concreto pero de gran repercusión en la frontera granadinovalenciana durante el Interregno y el reinado de Fernando de Antequera, R. SALICRÚ I LLUCH: *Els «fets de Villena». Alguns episodis fronterers del regnat de Ferran d'Antequera*, en *Relaciones de la Corona de Aragón con los estados cristianos peninsulares (siglos XIII-XV)*. XV Congreso de Historia de la Corona de Aragón, tomo II, Zaragoza, Gobierno de Aragón, 1997, págs. 315-333.

⁶⁵ A. UNALI: *Mariners...*, págs. 91-101, da una visión tanto de las armas que transportaban las embarcaciones como de su empleo, en caso de incidentes, en combates y abordajes; en cuanto al caso concreto de las galeras, véase A. GARCIA I SANZ, N. COLL I JULIA: *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*, Barcelona, Fundació Noguera, 1994, págs. 177-188. Sobre los armamentos en la Valencia de la segunda mitad del siglo XIV, A. DÍAZ: *Los orígenes...*, págs. 110-142; en la Valencia de finales del Trecento, sin embargo, la organización de la «cruzada contra Berbería» constituye la máxima expresión, a la vez represiva, ofensiva y pretendidamente defensivo-preventiva, de las reacciones ante la piratería islámica (*cf. ibidem*, págs. 142-194, y A. IVARS CARDONA: *Dos Creuades*

llaje del litoral por parte de los gobiernos municipales, que no siempre, a causa de los elevados costes económicos que comportaba, contaron con el debido –o, por lo menos, con el pretendido– apoyo del poder real⁶⁶. Pero no podemos olvidar que, por voluntad propia o por indicación de las autoridades y con el fin de repeler posibles ataques, también se armaban las naves mercantes, aunque ello llevaba aún una mayor fragilidad en la estrecha distancia que separaba mercaderes, patrones y navegantes de piratas y corsarios.

La navegación en conserva, es decir, la navegación conjunta con otras naves para poderse ayudar mutuamente en la eventualidad de encontrarse con pro-

valenciano-mallorquines a les costes de Berbería, 1397-1399. Estudi documentat, Valencia, Imp. Olmos y Luján, 1921); para los casos mallorquí y catalán (o barcelonés), M. D. LÓPEZ: *La Corona de Aragón...*, pág. 748-763 y 763-772, respectivamente; como casos más concretos y detallados de armamentos pueden verse, aunque contamos con numerosísimos ejemplos, A. UNALI: *Il 'Libre de acordament'. Arruolamento di equipaggi catalani per la guerra di corsa nel '400*, Cagliari, CNR, 1982, sobre el armamento de dos galeras contra corsarios en la Barcelona de mediados del siglo XV; otro caso de principios del siglo XV, con los genoveses como objetivo, en M. T. FERRER i MALLOL: «Una flotta catalana contro i corsari nel Levante (1406-1409)», en *Oriente e Occidente...*, vol. I, págs. 325-355; también J. MUTGÉ VIVES: «El consell de Barcelona en la guerra catalano-genovesa, durante el reinado de Alfonso el Benigno», *Anuario de Estudios Medievales*, 2 (1965), págs. 229-256, se ocupa de una ofensiva municipal catalana, con colaboración mallorquina, contra genoveses; para un detallado análisis de un caso de signo contrario, el de una flota genovesa organizada contra Alfonso el Magnánimo a mediados del siglo XV, véase G. OLGIATI: *Classis contra regem Aragonum (Genova, 1453-1454). Organizzazione militare ed economica della spedizione navale contro Napoli*, Cagliari, CNR, 1990.

⁶⁶ A. DÍAZ, *Los orígenes...*, pág. XX, considera, para el caso valenciano y la segunda mitad del siglo XIV, durante la ofensiva pirática musulmana, que los intentos de «contener y reprimir» los ataques fueron ante todo medidas «adoptadas al margen del aparato político real, que en ningún caso intervino decisivamente (...). (...) ni la Bailía General, ni la Gobernación, ni cualquier otra entidad que no fueran las ciudades o sus representantes hicieron frente al problema, síntoma inequívoco del desinterés del soberano por la cuestión». Durante el reinado de Fernando de Antequera, también en Valencia, hallamos un buen ejemplo del prolongado debate que sostuvieron el municipio y la bailía general del reino con el monarca antes de conseguir que éste hiciese sentir su autoridad, como regente, sobre el reino de Murcia, y accediese a armar varias naves para intentar acabar con un foco de piratería castellana que se refugiaba en Cartagena y que atemorizó, durante más de tres años, a los mercaderes valencianos que comerciaban con Granada y con Berbería; en este caso, sin embargo, más que el tira y afloja de los costes económicos de los armamentos, lo que permitió que pasasen años desde el momento en que los mercaderes y las autoridades locales empezaron a elevar sus quejas y pidieron que se tomasen medidas y hasta que éstas se pusieron en práctica fue, sin duda, la contrapuesta actitud del soberano Trastámaro, copartícipe de la mentalidad de sus regidos castellanós, a la actitud y mentalidad de la clase mercantil valenciana ante la licitud del tráfico con «tierra de moros»; para un análisis pormenorizado del problema remito a R. SALICRÚ: *Relacions...*, vol. I, págs. 701-719, y a M. TINTÓ: *Cartas...*, que publica algunos de los documentos que hacen referencia a estos «piratas de Cartagena».

blemas o con enemigos, era otra de las medidas preventivas que había desarrollado la frontera marítima. Tanto en Génova como en la Corona de Aragón se conocen disposiciones de carácter general que obligaban a navegar en conserva a las naves mercantes por lo menos desde el primer tercio del siglo XIV⁶⁷, aunque a principios de la centuria las embarcaciones armadas dedicadas al corso o a la policía marítima ya la practicaban también⁶⁸.

Como el armamento de naves y al igual que éste, la navegación en conserva, pues, podía efectuarse por voluntad propia, por orden general de las autoridades en coyunturas bélicas o críticas o, incluso, por su voluntad expresa, en casos especiales, si éstas estaban particularmente interesadas en la protección de determinadas naves o en garantizar la seguridad de personas concretas⁶⁹.

En períodos de guerra abierta o en momentos especialmente conflictivos, también se tomaban otras medidas complementarias, que impedían o restringían y regulaban, bajo determinadas condiciones, la navegación comercial, tanto para proteger a los súbditos de posibles daños y garantizarles una mínima seguridad como para poder disponer del mayor número de embarcaciones armadas si eran necesarias para la defensa o protección del mar o del territorio o para preparar campañas navales⁷⁰.

⁶⁷ Disposiciones de 1330 en el caso de Génova y de 1331 en el de la Corona de Aragón, según M. T. FERRER: *La navegació...*, págs. 459 y 453, respectivamente.

⁶⁸ *Ibidem*, págs. 461-463, la autora refiere un acuerdo entre contingentes de las ciudades marítimas catalanas y valencianas y una pequeña escuadra castellana para navegar en conserva para limpiar el mar de corsarios y piratas islámicos.

⁶⁹ En 1431, por ejemplo, en plena guerra abierta entre Castilla y Granada y, por lo tanto, ante la imposibilidad de transitar por la frontera terrestre, Alfonso el Magnánimo se tomó particulares molestias para asegurar que, navegando con dos embarcaciones en conserva, un mensajero granadino que había ido a su encuentro podría regresar a salvo; el monarca temía, en especial, las acciones de Pero Barva y de otros castellanos (véase R. SALICRÚ: *Documents...*, docs. 236, 237, 239 y 240).

⁷⁰ Véanse, en este sentido, las disposiciones que recogen, por ejemplo, A. de CAPMANY: *Ordenanzas de las armadas navales de la Corona de Aragón aprobadas por el rey D. Pedro IV año de MCCCLIV*, Madrid, Imprenta Real, 1787, págs. 127-141 (págs. 55-61 para su traducción al castellano); J. M. MADURELL: «Ordenanzas marítimas de 1331 y 1333», *Anuario de Historia del Derecho Español*, XXI (1961), págs. 611-628; M. T. FERRER: *La navegació...*; o H. PALOU: *La regulació...*, a complementar con el resto de *ordinacions* y bibliografía citada, fundamentalmente, por estos dos últimos autores. Sin embargo, hay que destacar que, en muchos de estos aspectos, no puede olvidarse el derecho marítimo medieval; al regular el corso y la navegación, el derecho marítimo catalanoaragonés, por ejemplo, incorpora en su *corpus jurídico* muchas de estas disposiciones, o, por lo menos, integra muchas otras que presentan concomitancias con ellas. Remito, para ello, por lo menos, al *Llibre del Consolat de Mar*, Barcelona, Fundació Noguera-Fundació Salvador Vives i Ca-

Finalmente, y aunque, sin duda, se trate de medidas preventivas y defensivas tanto de la frontera marítima natural como de la frontera marítima humana, no puede olvidarse que los métodos y prácticas comerciales también se adaptaron a los peligros inherentes a la navegación. Seguros y sociedades comerciales, fletes de embarcaciones en común o compartimiento de la propiedad de las naves y, en definitiva, repartición de los riesgos, eran formas de enfrentarse no sólo a vientos, mareas y tempestades, sino también a piratas y corsarios⁷¹.

* * *

Pero que la piratería sea la estela más visible del lenguaje de la frontera marítima no significa que tengamos que quedarnos en lo que, aludiendo a los turcos y a la cruzada a finales del Medievo, Franco Martignone ha llamado, desde Génova, el «Mediterráneo en negativo»⁷².

Al fin y al cabo, y aunque suene como una vuelta al tópico, no hay que olvidar que el Mediterráneo y, con él, su o sus fronteras marítimas, fue y es, ante

sajuana, 1981-1984, 5 vols. (edición del texto a cargo de G. COLON; estudio jurídico y diplomático a cargo de A. GARCIA); a *Consolat de Mar*, a cargo de F. VALLS I TABERNER, Barcelona, Editorial Barcino, 1930-1933 (Els Nostres Clàssics, vols. 27, 37 y 41); y, para una breve visión panorámica, a A. GARCIA I SANZ: «El dret marítim medieval a la Corona d'Aragó», en *La Corona d'Aragó. El regne de València en l'expansió mediterrània (1238-1492)*, Valencia, Corts Valencianes, 1991, págs. 97-105, que puede complementarse con M. T. FERRER I MALLOL: *El Consolat de Mar i els Consolats d'Ultramar, instrument i manifestació de l'expansió del comerç català*, en M. T. FERRER I MALLOL, D. COULON (eds.): *L'expansió catalana...*, págs. 53-79.

⁷¹ Para el caso catalán, véanse, además de la obra clásica de A.-E. SAYOU: *Els mètodes comercials a la Barcelona medieval*, Barcelona, Editorial Base, 1975 [con estudio introductorio, págs. 9-44, de A. GARCIA I SANZ y G. FELIU I MONTFORT, que actualiza y establece puntualizaciones en las tres monografías del autor que el volumen traduce al catalán: A.-E. SAYOUS: «Les méthodes commerciales de Barcelone au XIIIe siècle, d'après des documents inédits des archives de sa cathédrale», *Estudis Universitaris Catalans*, XVI (1931), págs. 155-198; *idem.*: «Les méthodes commerciales de Barcelone au XIVe siècle, surtout d'après des protocoles inédits de ses archives notariales», *Estudis Universitaris Catalans*, XVIII (1933), págs. 209-235; e *idem.*: «Les méthodes commerciales de Barcelone au XVe siècle, d'après des documents inédits de ses archives», *Revue d'Histoire du Droit Français et Étranger*, XV (1936), págs. 255-301, reeditados los tres en *idem.*: *Commerce et finance en Méditerranée au Moyen Age*, Londres, Variorum Reprints, 1988, I, II y III], J. M. MADURELL MARIMÓN, A. GARCIA SANZ: *Comandas comerciales barcelonesas de la Baja Edad Media*, Barcelona, CSIC, 1973; A. GARCIA SANZ, M. T. FERRER I MALLOL: *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 1983, 2 vols.; y A. GARCIA SANZ, J. M. MADURELL MARIMÓN: *Societats mercantils medievals a Barcelona*, Barcelona, Fundació Noguera, 1986, 2 vols.

⁷² F. MARTIGNONE: «Il Mediterraneo in negativo: Turchi e crociata alla fine del medioevo», en *Le vie del Mediterraneo...*, págs. 127-153.

todo, lugar de encuentro de civilización y de intercambio, frontera de convivencia y de comunicación; y que, al fin y al cabo, incluso sin necesidad de dejar de ver su vertiente negativa, la piratería —y su otra cara de la moneda, el corsarismo— también puede entenderse en tanto que manifestación de un «comercio alternativo»⁷³ que, por más que pueda ser una de las «formes parasites les plus graves de l'économie d'échanges»⁷⁴, es obvio que, a través del mar y de la frontera marítima, jugó un papel de primer orden en la sociedad y en la economía medievales.

En el Mediterráneo occidental bajomedieval, el lenguaje de la frontera marítima, y sobre todo el de la frontera marítima entre Cristiandad e Islam, tiene muchos puntos en común con el lenguaje de la frontera terrestre, y sobre todo con el de esa frontera terrestre por autonomía que lo es, sobre todo, en tanto que frontera entre Cristiandad e Islam. Pero, a pesar de las concomitancias e intersecciones, la frontera marítima también cuenta con sus propias manifestaciones y con un vocabulario autónomo, sin paralelo en la frontera terrestre, que, por ello, crea también sus propias respuestas independientes.

Por lo tanto, aunque los caracteres, manifestaciones y respuestas de la frontera marítima —y sobre todo de la frontera marítima entre Cristiandad e Islam— puedan y deban integrarse en los análisis de la frontera terrestre, no pueden olvidarse sus particularidades; y aunque, en tanto que sujeto histórico, frontera marítima y frontera terrestre —sobre todo en el caso de la frontera entre Cristiandad e Islam— puedan y, hasta cierto punto, deban considerarse una misma o una única frontera, la frontera terrestre no puede absorber la marítima ni las particularidades de la frontera marítima tienen porqué diluirse en las realidades de la terrestre, por más que ésta siga siendo «la» frontera o frontera por autonomía.

⁷³ Éste fue el título de las VIII Jornadas de Estudios Históricos Locales celebradas en Mallorca en 1989: *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraband (segles XV-XVIII). VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals*, Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Balears, 1990.

⁷⁴ Así en M. BALARD: «Course et piraterie à Gênes à la fin du Moyen-Âge», en *El comerç alternatiu...*, págs. 29-30 y 40; véase también M. MOLLAT: *Essai...*, pág. 746.