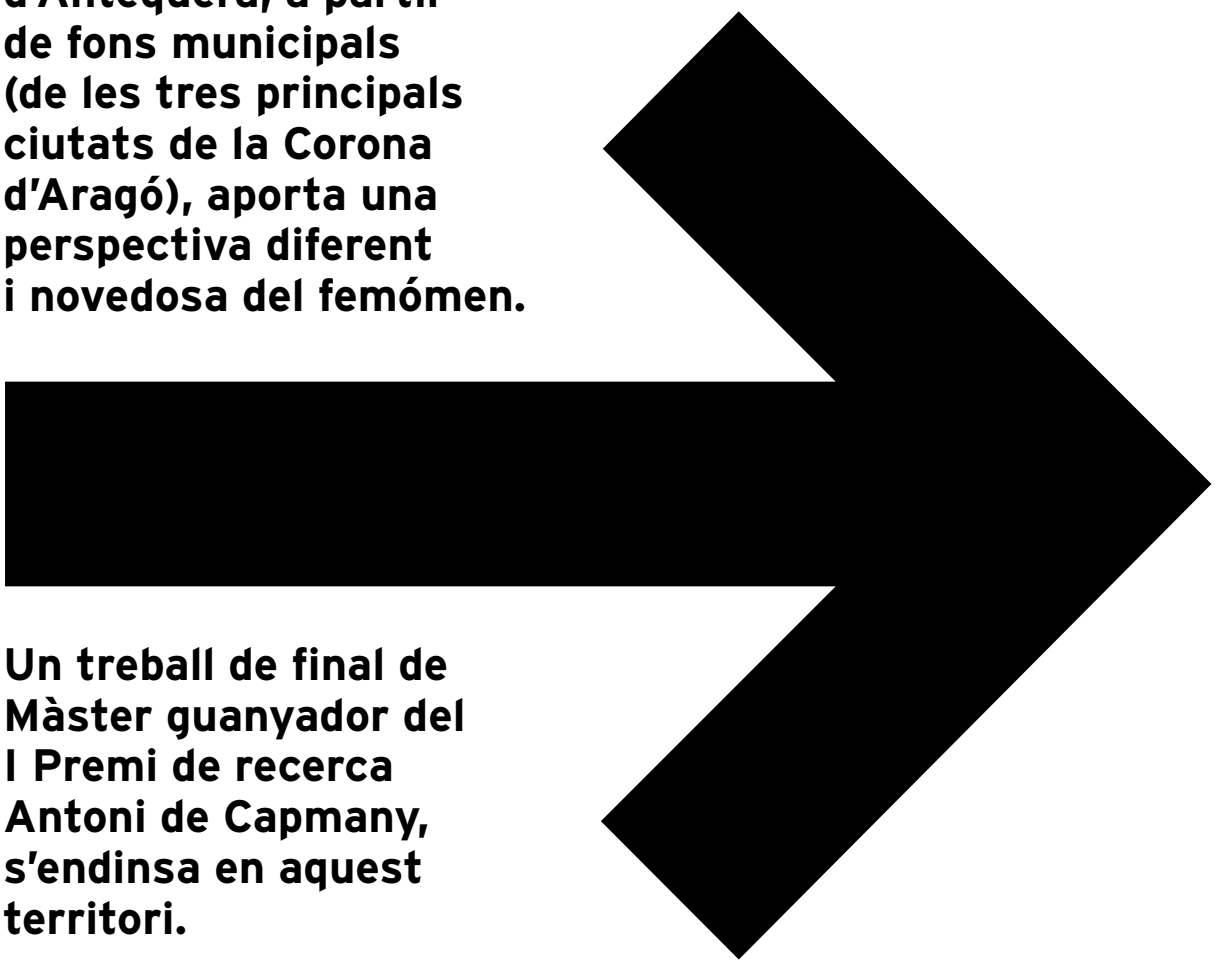
Reportatge

# La conflictivitat marítima en temps de Ferran d'Antequera (1412-1416)

Victòria Alba Burguera Puigserver

**L'estudi de la pirateria en temps de Ferran d'Antequera, a partir de fons municipals (de les tres principals ciutats de la Corona d'Aragó), aporta una perspectiva diferent i novedosa del femómen.**



**Un treball de final de Màster guanyador del I Premi de recerca Antoni de Capmany, s'endinsa en aquest territori.**

## ■ RESUMEN

En el presente artículo se exponen los principales resultados del trabajo final de máster titulado *Piratería, captiveri i sistemes de defensa costanera a la Corona d'Aragó en temps de Ferran d'Antequera*, ganador del I Premio Antoni de Capmany. A través de las fuentes de las tres ciudades marítimas más importantes de la Corona de Aragón —Barcelona, Valencia y Mallorca—, se han estudiado la piratería, el cautiverio y la defensa costera durante el reinado del primer monarca Trastámara (1412-1416). El objetivo ha sido analizar la inseguridad marítima en las costas de la Corona con relación a la política diplomática ejercida por Fernando I.


PALABRAS CLAVE: corso, piratería, cautiverio, defensa costera, Fernando I.


## ■ ABSTRACT

This article exposes the main results of the Master's Dissertation titled "Piratería, captiveri i sistemes de defensa costanera a la Corona d'Aragó en temps de Ferran d'Antequera", awarded the Antoni de Capmany first prize. Through the sources of the three most important maritime cities of the Crown of Aragon — Barcelona, Valencia and Mallorca — piracy, captivity and the defence systems of the coast have been studied during the reign of the first King of house Trastámara (1412-1416). The objective has been to analyse the maritime insecurity in the coasts of the Crown in relation to the diplomatic policy exercised by Ferdinand I.


KEYWORDS: corsairs, piracy, captivity, coast defence, Ferdinand I.

Tant la pirateria i el captiveri com la defensa costanera han estat temes molt recurrents al llarg de la història. El seu atractiu els ha induït a ser objecte de diversos estudis de cas o a constituir capítols específics en obres de temàtica més àmplia, com el comerç, la vida marítima o els contactes entre diverses regions a través del mar. És així que, a desgrat de la quantitat, no poc nombrosa, de publicacions referents als atacs marítims a la baixa edat mitjana, manquen obres de caràcter sistemàtic centrades en l'estudi d'aquests fenòmens en si, capaces de mostrar la situació real i el panorama general més enllà de l'estudi de fets aïllats.[1]

El meu treball final de màster, titulat *Pirateria, captiveri i sistemes de defensa costanera a la Corona d'Aragó en temps de Ferran d'Antequera*,[2] i guanyador del I Premi Antoni de Capmany, s'ha centrat precisament en la recerca sobre aquest camp, posant el focus d'atenció directament al mar a través de diversos punts de la costa.

L'anàlisi de la documentació municipal de les tres principals ciutats marítimes de la Corona —Barcelona, València i Mallorca— ha permès aprofundir en l'estudi de l'acció humana a la Mediterrània medieval i, específicament, a les costes de la Corona: la pirateria, el cors, les represàlies, les retencions decretades pels poders públics... És a dir, el que els manuals de dret marítim medieval coneixien com el *risicum gentium*, en contraposició al *risicum maris*, que designava el perill derivat de causes naturals; o altres impediments considerats extraordinaris com l'incendi produït pel llamp o el cicló, coneguts com *risicum Dei*.[3] A l'entorn d'aquesta temàtica, el captiveri i la defensa s'han tractat de manera complementària, com a fenòmens col·laterals de les agressions marítimes.

Resseguir els resultats de l'acció humana a la Mediterrània medieval no resulta una tasca senzilla. A les dificultats d'identificació de personatges, embarcacions i tipus d'accions, s'hi afegeixen un cúmul de jurisdiccions superposades —consolar, reial, municipal...— que compliquen encara més el rastreig d'unes fonts intrínsecament parcials. La documentació, en parlar de pirates i corsaris, no només constata una difícil conciliació entre la realitat teoricojurídica i la pràctica, sinó que, en comparar fonts de diversa procedència, s'evidencien mutacions subjectives a l'entorn d'un mateix fet. Tenint en compte totes aquestes variables, no és estrany que els principals investigadors sobre la pirateria i el cors a l'època medieval hagin apuntat a la impossibilitat de diferenciació, a la pràctica, entre el corsari i el pirata, tot i la seva indubtable distinció en el camp jurídic.[4]

El límit de la legalitat marcaria la frontera entre totes dues figures: el corsari hauria rebut un permís per part de les autoritats d'un estat que legitimarien els seus actes, convertint-lo en un contingent més de lluita contra els enemics; en canvi, el pirata seria un personatge que actuaria per compte propi, fora dels límits de la llei. Amb tot i això, la documentació fa un ús sinònim de tots dos termes, assimilant les accions d'uns i altres, probablement a causa de la naturalesa de les seves accions: al cap i a la fi, feien ús de les mateixes tècniques i aquestes portaven les mateixes conseqüències.[5] I, igualment, eren nombrosos els corsaris que incorrien en actes de pirateria.[6]

Davant la impossibilitat de saber amb precisió l'estatus del responsable d'un atac, alguns investigadors han preferit referir-se a una distinció, probablement més còmoda, entre actes piràtics i actes corsaris, és a dir, entre aquells que s'inclourien dins els marcs d'una guerra justa i aquells l'aparença dels quals seria considerada illegítima.[7] En qualsevol cas, aquest aclariment, necessari per entendre la complexitat de l'estudi de les relacions marítimes, no exclou que el principal objectiu del treball no hagi estat tant la classificació d'agents i d'accions com l'estudi dels fets en si i de les seves conseqüències en les mars i les costes de la Corona.

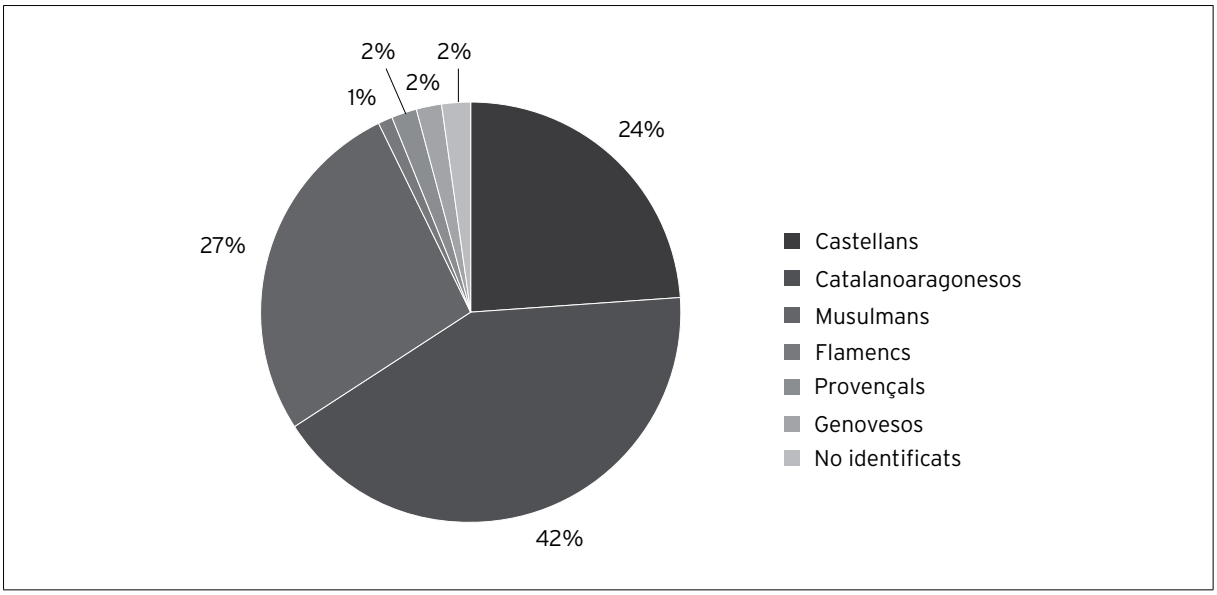
## LA SITUACIÓ POLÍTICA I DIPLOMÀTICA ENTRE 1412 I 1416

El període de quatre anys del regnat de Ferran I destaca pel context de pau mantingut amb antigues potències rivals. Situació que, tot i això, no suposaria una garantia d'estabilitat en les relacions marítimes. La firma d'una treva de tres anys amb Gènova,[8] principal adversari de la Corona a la Mediterrània, el juny de 1413, i les renovacions anuals de la pau que Ferran havia firmat amb Granada, encara com a infant de Castella, el novembre de 1410, extensible també al sultanat marínida de Fes,[9] marcaren la política diplomàtica del nou rei Trastàmara. D'altra banda, els intents del sultà de Tunis Abu Faris de signar una treva amb Ferran no arribaren a bon port, i tot plegat es traduí en un augment del cors tunisenc i en diverses traves a l'alliberació dels catalanoaragonesos captius a Tunis.[10] Pel que fa a Castella, les relacions entre tots dos veïns es trobaven en un punt àlgid, ja que Ferran era, a la vegada, rei d'Aragó i regent de Joan II de Castella, menor d'edat. Aquesta circumstància determinà que es difuminessin les tensions de temps passats entre uns i altres; situació, però, que tampoc es veié del tot reflectida en la vida marítima.

Els genovesos aprofitaren el buit del poder en el tron aragonès —del maig de 1410, quan morí Martí l'Humà, fins al juny de 1412, amb l'elecció de Ferran com a nou monarca en el Compromís de Casp— per dur a terme el que seria el major atac registrat durant el regnat de Ferran I: l'assalt al port mallorquí de Portopí el 13 de juliol de 1412.[11] A l'entorn d'aquell estiu, a les Balears es registraren diversos actes propis de la pugna entre ambdós adversaris: es requisaren les mercaderies de genovesos trobades tant en una nau del venecià Gaspar de Mosto a les mars d'Eivissa[12] com en una nau de portuguesos en el port d'Alcúdia.[13] L'atac de Portopí es documenta quan tot just feia un mes de l'elecció del nou rei, fet que agafà per sorpresa els lígurs. L'armada, comandada per Antonio Doria i formada per set naus i 1.500 combatents, segons la crònica de Giustiniani, sortí de Gènova i posà rumb cap a Carpena (Pisa), Modo (Peloponès), Siracusa (Sicília), Càller (Sardenya) i, finalment, Ciutat de Mallorca, amb la missió encomanada pel Comú de Gènova d'anar contra catalans.[14]

Foren molts els sinistres produïts del dia 20 de juliol a la tarda fins al matí següent: bombardejaren el port i cremaren les naus que hi havia dintre. Després, desembarcaren, cremaren les quatre torres que defensaven el port i destruïren el far. S'emportaren, a més a més, dues naus i la cadena que protegia l'entrada del port, en senyal d'humiliació.[15] Com ja havia passat en casos similars, molts captius de l'illa aprofitaren l'ocasió per recollir-se en l'armada invasora, comptabilitzant-se uns 40 esclaus fugits, dels quals la meitat eren sards.[16] No és d'estranyar que la repercussió d'aquest atac transcendís a la península, també perquè, després de la destrucció de Portopí, els genovesos es dirigiren cap a Barcelona. Però, veient que no els podien fer front, el capità decidí quedar-s'hi només unes hores i després retornaren a Gènova, on foren rebuts amb gran exultació.[17]

**Gràfic 1. Escomeses marítimes**




Elaboració pròpia a partir de la documentació de l'Arxiu del Regne de Mallorca, l'Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona i l'Arxiu Municipal de València

## ■ ELS ATACS MUSULMANS I ELS ATACS CRISTIANS

L'atac al port mallorquí és representatiu del tipus de perill més temut a la Mediterrània baixmedieval: el dels adversaris politicoeconòmics, que a l'època eren representats pels genovesos. Aquests encarnen el prototip del cors o de la pirateria entre estats cristians. Un tipus de "guerrilla" que buscava la desestabilització econòmica i comercial de l'enemic, és a dir, l'atac als seus recursos: la destrucció de naus, el bombardeig de places i ports, l'obtenció de botins quantiosos... Aquestes eren les característiques de l'enfrontament entre dues potències cristianes enemigues.[18] En canvi, el cors o la pirateria contra els "infidels", és a dir, entre cristians i musulmans, perseguia uns altres objectius. Les preses materials serien comunes en tots dos casos, però, a més a més, els assalts marítims cristiano-musulmans se centraven principalment en l'obtenció de captures humanes, ja fos per mitjà d'un combat marítim o a través de petites incursions terrestres. Els captius representaven el botí més rentable, ja que les captures es venien a preus molt alts en el mercat d'esclaus —tenint en compte que es contemplava l'esclavitud entre individus de diferent religió.[19]

És així que la guerra de cors practicada entre dos estats cristians enemics podia arribar a uns nivells de violència i destrucció inexistents en les actuacions musulmanes. Una menor capacitat ofensiva dels musulmans respecte als cristians ha estat atribuïda a la seva inferioritat tècnica i a l'ús d'embarcacions de dimensions més reduïdes, la

qual cosa no els convertiria en una amenaça per al comerç, però sí en un perill per a les poblacions costaneres i altres vaixells dedicats a la pesca o el cabotatge. Això no obstant, la presència i l'amenaça d'embarcacions musulmanes sobre les costes catalanes fou una constant i, fins i tot, anà en augment durant els segles XIV i XV.[20] Fou un perill per a l'estabilitat social de les poblacions costaneres i l'activitat laboral d'alguns professionals marítims, però no es percep com a una important preocupació ni de les autoritats de les principals ciutats marítimes de la Corona ni del monarca mateix, no obstant la seva presència continuada.

L'ús de la violència marítima tingué sempre una contrapartida que limità la magnitud de la seva pressió: les conseqüències que els actes podien tenir sobre els mercaders o altres compatriotes de l'atacant. L'ús de les marques i represàlies —la confiscació de béns, l'empresonament de persones de la mateixa nacionalitat de l'atacant o l'emissió de permisos per venjar-se dels atacs rebuts— són una constant en la documentació. Funcionaren, a la vegada, com a mètode de contenció d'actuacions que podien considerar-se "arriscades" i com a contribució a l'augment de la inseguretat al mar, ja que suposaven la posada en funcionament d'un estat d'excepció: una pirateria legalitzada entre amics, mostra del fràgil equilibri de les relacions marítimes interestatals.

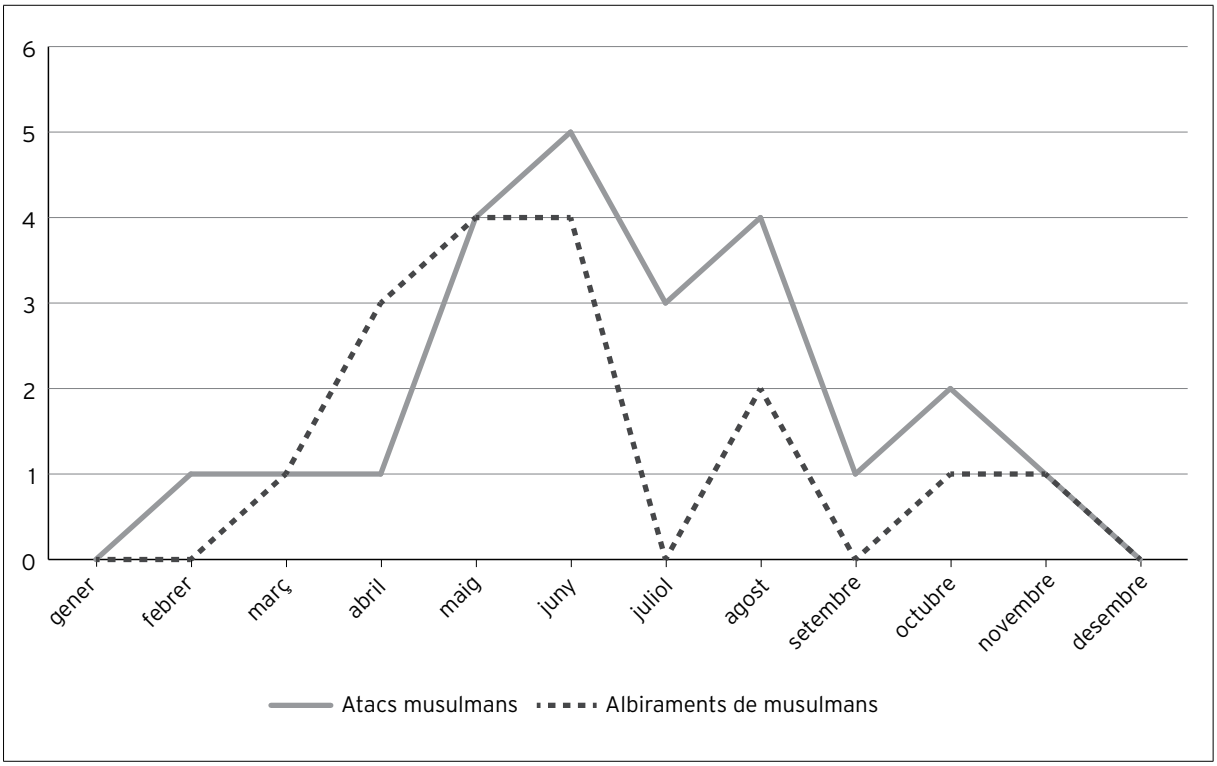
A l'època estudiada, l'amenaça cristiana fou la més present i la que més preocupà les autoritats ciutadanes. D'un total de 82 referències recollides a escomeses a la Mediterrània, 27 haurien estat entre individus de diferent religió, mentre que la resta, 55, correspondrien a friccions entre correligionaris. Dins d'aquests darrers, destacarien dos grups: les agressions entre súbdits de la Corona d'Aragó i els atacs detectats a l'entorn del port castellà de Cartagena. Ambdues problemàtiques són les més destacades dins l'àmbit marítim a l'època de Ferran I i corresponen a conjuntures puntuals on tindran cabuda actuacions inesperades si ho jutgem per la situació diplomàtica del moment i, consegüentment, impròpies entre individus diplomàticament en pau.[21]

Els conflictes entre els súbdits del rei d'Aragó s'emmarquen en el context de la carestia soferta en aquells anys arreu de la Mediterrània. Les ciutats de la Corona, escudant-se sota privilegis atorgats pels monarques catalanoaragonesos, encapçalaren la rapinya d'embarcacions dedicades al tràfic de queviures i, en especial, de blat. Els embargaments d'aquests carregaments estaven justificats per la carestia i, per tant, emparats per les disposicions reials concedides a les ciutats que en feien ús, que permetien requisar els carregaments d'embarcacions alienes sempre i quan fos una acció emmarcada dins un context de carestia, autoritzada per un oficial reial i contemplant la compensació econòmica del patró o del propietari de les mercaderies retingudes. Això no obstant, tot i la cobertura legal que les envoltava, la situació es convertí en un focus de tensió sobretot —però no exclusivament— entre les ciutats de Barcelona, València i Mallorca, les quals protagonitzaren una lluita aferrissada per aconseguir blats al mar.[22]

En canvi, els diversos atacs registrats a l'entorn del port castellà de Cartagena responen a una problemàtica quasi inherent dins el context de les relacions mercantils entre cristians i musulmans a la Mediterrània i adesiara recurrent en els contactes marítims entre castellans i catalanoaragonesos. A la Cartagena de la segona dècada del segle XV, l'argument de la prohibició papal del comerç amb l'Islam[23] —proscripció contemplada també en els tractats de pau que signà el mateix Ferran com a regent castellà i monarca catalanoaragonès— es convertí en un útil pretext per a la requisició d'embarcacions comercials, sobretot valencianes, que mercadejaven tant amb Granada com amb el nord d'Àfrica.[24] Aquests fets s'inclouen en un context ja força procliu a l'acumulació d'activitats de dubtosa categorització i a l'aplegament de personatges coneguts per les seves malifetes als voltants del mateix port castellà.[25]

D'altra banda, el creuament de la documentació municipal de les ciutats de Barcelona, València i Mallorca ha permès resseguir l'actuació d'uns mateixos personatges dins el marc de la Mediterrània central i occidental. Possiblement els casos més paradigmàtics de l'època són els de dos patrons que, tot i representar perfils molt diferents entre si, coincideixen en actuar fora dels límits de la normativa.

**Gràfic 2. Relació atacs-albiraments de musulmans**

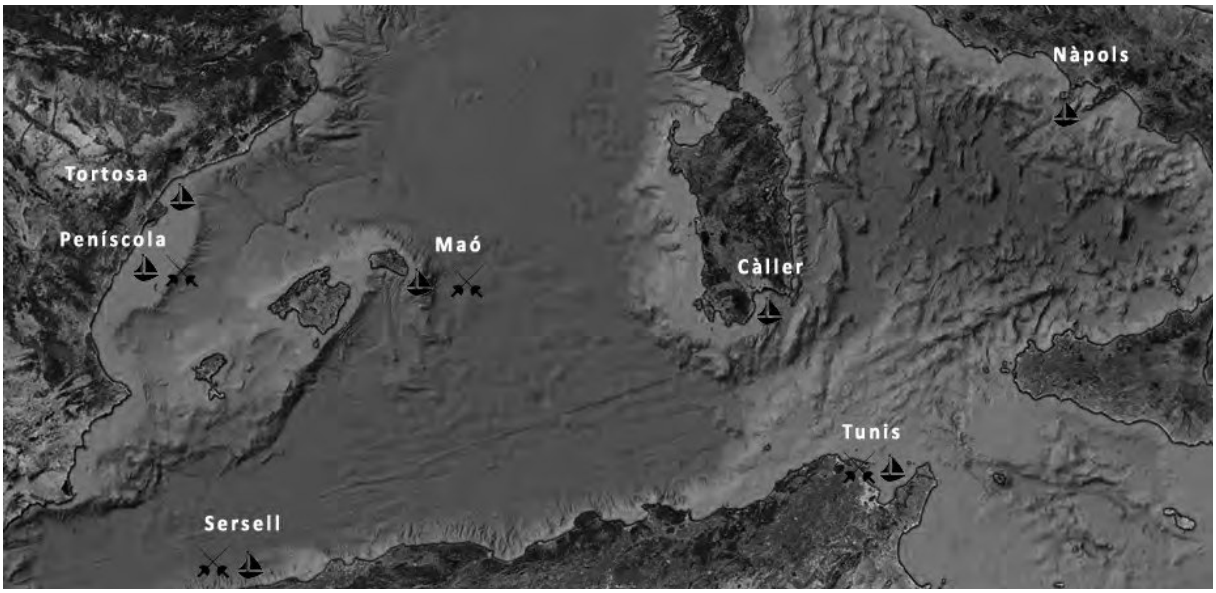



Elaboració pròpia. A causa de l'escassetat d'informació sobre aquest punt a l'Arxiu del Regne de Mallorca i l'Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, les dades que s'han tingut en compte provenen, majoritàriament, de l'Arxiu Municipal de València.

Un d'ells és el pirata castellà Joan Pérez de la Barreta. Joan robà la nau que patronejava el seu pare, anomenada en la documentació com la nau *del rei de Castella* i, en paraules dels jurats de València, "anàs-se'n ab aquella e féu-se cossari, e ha robades moltes altres fustes e fets molts e diverses dans e roberies en la mar a vassalls e sotsmeses del dit senyor rei".[26] Des de l'estiu de 1413 fins al desembre de 1415 es tenen registrades sis actuacions violentes per part d'aquest individu, des del llevant peninsular i les Illes Balears[27] fins a l'illa de Sardenya.[28] Les seves actuacions requeriren la intervenció del monarca, que es referí a ell com a "patró de nau, ladre e públich pirata";[29] això no obstant, es detecta una certa connivència per part dels dirigents ciutadans, tant mallorquins com valencians, envers el pirata, els quals acceptaren els seus suborns i dificultaren la seva repressió. Finalment, fou empresonat pels oficials de Cartagena, plaça que també havia donat cobertura als seus delictes.[30]

Recorregut de Joan Pérez de la Barreta: mapa d'elaboració pròpia a partir de les dades de l'Arxiu del Regne de Mallorca, l'Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, l'Arxiu Municipal de València i de la bibliografia.

Recorregut de Rodrigo de Luna: mapa d'elaboració pròpia a partir de dades de l'Arxiu del Regne de Mallorca, l'Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, l'Arxiu Municipal de València i de la bibliografia.



El segon personatge en qüestió és Rodrigo de Luna, nebot del papa Benet XIII i capità de la seva armada. Els seus actes van en consonància amb la constatada freqüència amb què els oficials —reials, municipals, papals...— tendiren a transgredir els límits de les missions que se'ls havia encomanat.[31] Rodrigo tenia la missió papal de perseguir els enemics de la fe i contribuí enèrgicament a la defensa de la costa valenciana mentre el papa Luna residia al castell de Peníscola.[32] Les seves accions se centraren sobretot al sud de la Mediterrània occidental perquè, per a la finalitat que perseguia, les places del nord d'Àfrica foren de les més freqüentades per la seva esquadra. Amb tot i això, es desvià dels seus objectius i perjudicà mercaders valencians, mallorquins i genovesos. Es considerà que les seves accions havien violat les treves que Ferran I havia firmat tant amb Granada com amb Gènova. Per això, fou jutjat i declarat culpable de pirateria el juny de 1414,[33] encara que aquesta sentència no afectà la seva posició, ja que posteriorment el tornem trobar al costat d'Alfons el Magnànim.[34]

## ■ EL CAPTIVERI I LA CAPTURA DE PERSONES

L'estudi del component humà en les relacions marítimes deixa patent la consubstancialitat del risc en la navegació, així com en la vida quotidiana de les poblacions costaneres. La seguretat no era garantida ni tan sols davant del creuament d'embarcacions cristianes o àdhuc, connacionals. El sector humà sobresurt com un dels més perjudicats en les escomeses marítimes, encara que hi hauria una distinció fonamental entre els que podrien ser anomenats pròpiament captius i els que, contràriament, serien considerats merament com a presoners. Els primers eren el resultat de les preses entre individus de diferent religió, cosa que comportava la pèrdua de llibertat de la persona captivada i la seva consegüent esclavització; una pràctica que, en canvi, era prohibida entre persones cristianes, encara que existissin nombroses excepcions.[35] Malgrat tot, aquesta premissa no fou cap impediment perquè els mateixos cristians sofrissin danys físics i morals en mans dels seus correligionaris.

A part de la captura pròpiament dita, el col·lectiu humà fou susceptible de patir altres conseqüències directament o indirectament relacionades amb les activitats piraticocorsàries. Fou el cas de les represàlies que patiren sobretot els mercaders que operaven en places llunyanes com a resultat dels atacs que perpetraven les esquadres dels seus compatriotes[36] o de la pràctica del segrest de persones que exercien alguns patrons per enrolar-les forçosament com a part de la tripulació dels seus vaixells.[37]

Tot i aquesta diversitat de casos, la major part de referències a la presa de persones són fruit del creuament d'individus de diferent religió, els quals, precisament pel fet de poder-se comercialitzar com a esclaus, formaren part de l'objectiu principal de l'enfrontament entre musulmans i cristians a la Mediterrània. Així, 34 de les 82 referències a atacs marítims registrades mencionen la presa de persones; i, d'aquestes, 21 són entre musulmans i cristians. Per tant, en quasi un 80 % de les referències a enfrontaments entre cristians i musulmans s'hi especifica la conseqüència del captiveri. Aquestes xifres confirmen les dinàmiques ja apuntades del xoc bèl·lic entre individus de diferent religió, però també són representatives del risc general que podia córrer qualsevol persona en contacte amb el medi marítim.

## ■ LA DEFENSA COSTANERA

Pel que fa al sistema defensiu de la costa i del mar, destaquen dos nivells d'actuació per part dels municipis, que són els que més visiblement es poden constatar durant el regnat de Ferran I: el manteniment d'un sistema de vigilància costanera connectat a una xarxa de correus que enllaçava diverses poblacions per alertar-les dels perills, i l'armament de naus amb missió defensiva i ofensiva.

El sistema de vigilància marítima, situat sobre la línia de costa, formava la darrera barrera defensiva a la qual havien de fer front els pirates i corsaris enemics. Es duia a terme des de zones orogràficament dotades d'una gran visibilitat. En aquests punts estratègics s'hi podien installar talaies, que podien ser simples barraques, coves naturals o senzilles construccions de pedra, pensades només per a l'exercici de la vigilància; o construccions de dimen-

sions més grans i més reforçades, pensades com a bastió per al refugi de la població.[38] La xarxa de construccions defensives del segle XV no fou tan densa com ho seria en època moderna, perquè les característiques de les ofensives tampoc no ho requerien; això no obstant, molts d'aquests llocs de vigilància serien l'antecedent de la construcció de torres en els segles posteriors.[39]

Cada vegada que es percebia una amenaça, es generava una alerta que s'enviava per correu des de la zona on s'albirava fins a les poblacions circumdants. Amb aquest sistema, les notícies s'anaven encadenant des d'un punt a l'altre de la costa per tal d'alertar tothom i activar la defensa. Gran part de l'efectivitat d'aquest sistema ragué en el fet d'inserir els avisos en la xarxa de solidaritat litoral que es va anar formant des de mitjan segle XIV des dels Pirineus fins al cap de Palos, incloent les Illes Balears. I, a més, resultava el mètode defensiu més efectiu, a causa dels reduïts costos de manteniment que requeria.[40]

Mentre que la costa llevantina peninsular s'alertava gairebé sempre per via terrestre, amb les Illes les alertes s'intercanviaven a través d'embarcacions que seguien sobretot les vies València-Eivissa (i d'allí a Mallorca i Menorca) o Barcelona-Mallorca (i d'allí a Eivissa i Menorca), per una qüestió de proximitat, tot i que es podia modificar aquest ordre en funció de la naturalesa dels avisos.

El sistema de vigilància marítima advertia de l'apropament de naus enemigues, sobretot pel que fa a la identificació d'embarcacions musulmanes, per dues raons: perquè la circumval·lació de naus sarraïnes per les costes cristianes solia tenir un objectiu agressiu, puix que el comerç es duia a terme majorment a les places magrebines i nassarites,[41] i pel risc que aquestes duguessin a terme petits desembarcaments a la costa per tal d'obtenir captius. Dels 25 albiraments registrats a l'època aquí estudiada, 18 foren de naus de "moros", dos de genovesos i cinc no especificats. Aquest mètode defensiu seguia les mateixes fluctuacions estacionals que els atacs musulmans, que es concentraven en els mesos de més calor i minvaven a l'hivern.[42] Per tant, la seva efectivitat resultà especialment eficaç en la identificació d'embarcacions musulmanes.

Així mateix, a través d'aquest sistema de missatgeria solidària es posava en circulació tota notícia que pogués resultar útil per a la defensa, com ara rumors d'atacs perpetrats en diversos llocs de la Mediterrània o armaments de grans flotes per part de les potències enemigues. A l'època, arribaren notícies de preparatius d'armaments ofensius a les ciutats de Bugia, Bona i Alger, sovint en col·laboració amb els granadins, tot i que tenien una pau signada amb la Corona d'Aragó.[43] Aquestes notificacions corroboren l'augment de l'amenaça hàfsida apuntada al principi. Però, contràriament, no es constaten els efectes de grans armades musulmanes a les costes de la Corona. Amb tot i això, aquestes advertències no arribaren a crear el nivell d'alerta i la repercussió que sí que causà la preparació d'una gran armada per part del rei de Portugal. La flota, el destí final de la qual es mantingué absolutament secret, tenia la intenció de conquerir la plaça de Ceuta, objectiu que finalment aconseguí el 14 d'agost de 1415. Mentrestant, però, foren moltes les places que, arreu de la Mediterrània, temeren el possible atac de l'armada lusitana.[44] Concretament, a València i a les Illes Balears s'hi desplegaren tot un seguit de mesures de prevenció davant un possible atac.

Una segona disposició defensiva i, a la vegada, ofensiva, consistí en l'armament de naus per part de les ciutats, amb l'objectiu de protegir les costes i les embarcacions pròpies i, a la vegada, combatre els enemics. Aquests podien córrer a càrrec d'un sol municipi o es podien organitzar conjuntament amb altres universitats o entre aquestes i el rei, per al mitjà del sistema del pariatge. Fou el cas, per exemple, de l'armament conjunt entre el rei i la ciutat de València de tres embarcacions per combatre els pirates de Cartagena.[45] Igualment, es produïren armaments urbans per al proveïment de blat[46] o per a la defensa davant d'embarcacions musulmanes.[47] Arran de les despeses que suposava, aquesta iniciativa era considerada una mesura extrema, només adoptada en casos de necessitat i, per tant, no mantenia un funcionament permanent.[48]

## ■ CONCLUSIONS

Al llarg dels quatre anys del regnat de Ferran d'Antequera es produïren comportaments agressius puntuals per part d'individus de diversa nacionalitat (castellans, portugue-

sos, flamencs o italians) que, en constituir casos aïllats i allunyats de qualsevol lògica o aparent explicació, s'inseririen dins la panoràmica general d'una inseguretat latent al mar. En canvi, sorgiren dues situacions de conflicte que sí que preocuparen seriosament les autoritats ciutadanes: els atacs de castellans a l'entorn del port de Cartagena —sobretot pel que fa a la ciutat de València— i la pugna marítima pels blats en temps de carestia.

Dels anys aquí estudiats, el 1413 fou l'any més inestable, en el qual s'esdevingueren la major part dels atacs registrats, coincidint amb els dos conflictes anteriors. En canvi, el 1414 fou l'any en què l'amenaça musulmana es deixà sentir en un major grau i el període en el qual es concentraren la major part d'alertes des dels punts de vigilància marítima. Tot i això, tant els problemes amb els castellans com la intimidació islàmica disminuïren durant els dos darrers anys del regnat de Ferran I, 1415 i 1416.

Els atacs cristians foren els que més temor suscitaren a l'època, tot i que la pressió de la pirateria islàmica centralitzà el sistema de defensa i amenaçà les costes de la Corona d'Aragó d'una manera contínua i constant. L'objectiu d'aquestes ràtzies quedà també patent a través del captiveri, encara que les fonts no hagin permès especificar un nombre exacte de víctimes. A un altre nivell, es donà també la presa de persones en escomeses entre correligionaris.

Pel que fa als sistemes defensius, les ciutats es protegiren de l'amenaça exterior a través del manteniment d'un eficient sistema de missatgeria entre els diversos territoris costaners de la Corona, que garantí la circulació d'alertes d'albiraments, notificacions d'atacs, o notícies d'armaments de naus enemigues. I, en altres ocasions, les urbs tampoc dubtaren en armar naus, ja fos per protegir les costes davant d'una amenaça enemiga imminent, anar a la recerca de vitualles o combatre els enemics.

D'altra banda, els tractats de pau i les treves no impediren les hostilitats en el mar, ni implicaren una major tranquil·litat i confiança per a les ciutats costaneres, però sí que permeteren tota una sèrie de reclamacions en els casos en què es produïren agressions i s'incompliren els pactes entre els signants. Es pot afirmar, per tant, que la situació a les mars de la Corona d'Aragó va distar molt del que caldria esperar arran de la situació diplomàtica i de la política practicada per Ferran I amb altres potències banyades per la Mediterrània.

## ■ NOTES

1. Aquest treball s'inscriu en el marc del projecte de recerca finançat pel Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO) "Tripulaciones, armamentos, construcción naval y navegación en el Mediterráneo medieval" (HAR2013-48433-C2-1-P) i del grup de recerca consolidat per la Generalitat de Catalunya CAIMMed ("La Corona catalanoaragonesa, l'Islam i el món mediterrani"; 2014 SGR 1559). La seva elaboració ha estat possible gràcies a l'ajuda per a la formació de personal investigador de la Conselleria d'Innovació, Recerca i Turisme, concedida pel Govern de les Illes Balears, cofinançada pel Fons Social Europeu.

2. Centrant-nos aquí en l'estudi d'aquests fenòmens a partir de les tres principals ciutats marítimes de la Corona (Barcelona, València i Mallorca), una excepció en aquest sentit seria la tesi i consegüents obres d'Andrés Díaz Borrás per al cas valencià. Vegeu: "Problemas marítimos de Valencia a fines de la Edad Media. El corso, la piratería y el cautiverio en su incidencia sobre la dinámica económica, 1400-1480" (tesis doctoral, València, 1988); *El ocaso cuatrocentista de Valencia en el tumultuoso Mediterráneo, 1400-1480* (Barcelona, 2002) o *El miedo al Mediterráneo: la caridad popular valenciana y la redención de cautivos bajo poder musulmán: 1323-1539* (Barcelona, 2001), entre d'altres. Tot i això, caldria fer una menció especial també als nombrosos articles de Maria Teresa Ferrer i Mallol, entre els quals: "Corso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico en la Baja Edad Media", a *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV. V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval,* Manuel González Jiménez i Isabel Montes Romero-Camacho (ed.), (Cadis-Madrid, 2006), 255-322.

3. Victòria A. Burguera i Puigserver, "Pirateria, captiveri i sistemes de defensa costanera a la Corona d'Aragó en temps de Ferran d'Antequera" (treball final del Màster en Cultures Medievals, Barcelona, 2015). El treball fou dirigit per la Dra. Roser Salicrú i Lluch (IMF-CSIC Barcelona) i defensat el 22 de juliol de 2015. La seva elaboració fou possible gràcies a una estada temporal a la Institució Milà i Fontanals, en el marc del projecte de recerca del grup de recerca consolidat CAIMMed.

4. Arcadi Garcia i Sanz i Maria Teresa Ferrer i Mallol, *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona* (Barcelona, 1983), 11; també a Riniero Zeno, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo* (Milà, 1946), 289. Destaco aquí, entre d'altres: Michel Mollat du Jourdin, "De la piraterie sauvage à la course réglementée (XII$^{e}$-XIV$^{e}$ siècle)", a *Mélanges de l'École Française de Rome*, núm. 87 (1975), 7-25; Michel Mollat du Jourdin, "Essai

d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (XIII-XV[e] siècles)", a *Actas del I Congreso Internacional de Historia Mediterránea. La Península Ibérica y el Mediterráneo centro-occidental (siglos XII-XV)* (Mallorca, 1973), 743-749; FERRER I MALLOL, "Corso y piratería", 256-257; Anna UNALI, *Mariners, pirates i corsaris catalans a l'època medieval* (Barcelona, 1986), 9-22; Michel FONTENAY i Alberto TENENTI, "Course et piraterie méditerranéenes de la fin du Moyen Âge aux débuts du XIX[e] siècle", a *Revue d'Histoire Maritime,* núm. 6 (2006): 173-228, o Pinuccia F. SIMBULA, *Corsari e pirati nei mari di Sardegna* (Càller, 1993), 22-23.

5. La coneguda com *ars piraticam*. De fet, a les patents de cors que expedia el governador mallorquí s'hi especificava l'objectiu de *corsum facere et piraticam exercere* (María Dolores LÓPEZ PÉREZ, "Piratería y corsarismo en el Mediterráneo occidental medieval: el control de las actividades corsarias en Mallorca a finales del siglo XIV y principios del XV", a *La Mediterrània. Antropologia i Història. VII Jornadas de Estudios Históricos Locales* (Palma de Mallorca, 1990), 174; és a dir, l'ús de la "piratería" entesa com a tècnica de combat. Vegeu una referència semblant a FONTENAY i TENENTI, "Course et piraterie", 185.

6. Fet apuntat per nombrosos autors, entre els quals: FERRER I MALLOL, "Corso y piratería"; FERRER I MALLOL, *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval* (Barcelona, 2000), o UNALI, *Mariners*.

7. FERRER I MALLOL, "Corso y piratería", 256-257, o María Dolores LÓPEZ PÉREZ, *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV, 1331-1410* (Barcelona, 1995), 643.

8. Vegeu José CAMARENA MAHIQUES, "Tratados de paz entre Aragón y Génova en 1413", a *Fuentes de Historia Medieval*, núm. 1-3 (1953), 91-145. La treva no sempre fou respectada, ja que se succeïren diversos incidents piraticocorsaris entre totes dues potències que feren trontollar la seva continuïtat: vegeu, per exemple, Alberto BOSCOLO, *La politica italiana di Ferdinando I d'Aragona* (Càller, 1954), 32-34, o Silvana FOSSATI RAITERI, "Il processo contro Rodrigo de Luna per l'atto di pirateria ai danni di una nave genovese nel 1414", a *Atti del I Congresso Storico Liguria-Catalogna* (Bordighera, 1974), 378-396.

9. Vegeu Roser SALICRÚ I LLUCH, *El sultanat de Granada i la Corona d'Aragó, 1410-1458* (Barcelona, 1998), 44-45.

10. Roser SALICRÚ I LLUCH, "Cartes de captius cristians a les presons de Tunis del regnat de Ferran d'Antequera", a *Miscel·lània de Textos Medievals,* núm. 7 (1994), 561 i nota 106. Pel que fa a l'augment de l'impacte del cors hàfsida a partir de les darreres dècades del segle XIV, vegeu LÓPEZ PÉREZ, *La Corona de Aragón*, 705-729.

11. Sobre aquest episodi, vegeu Gabriel LLOMPART MORAGUES, "El saqueo de Portopí por la 'montaña negra' (1412) y otras historias de corsarios", a *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana* (*BSAL*), núm. 41 (1985), 171-197.

12. Arxiu del Regne de Mallorca (ARM), Arxiu Històric (AH), 92, f. 47v., 5 de març de 1412.

13. ARM, AH, 92, f. 123r., 8 d'agost de 1412.

14. Vegeu Agostino GIUSTINIANI, *Annali della Repubblica di Genova* (Gènova, 1854). La crònica explica que arribaren a "Portopino in Corsica", confonent l'emplaçament del port i situant-lo a l'illa de Còrsega, ja que la història que recull és exactament la que succeí al port mallorquí.

15. La cadena no fou novament col·locada fins a l'abril de 1418, sis anys després de l'atac (ARM, RP 3830, f. 123v., 28 d'abril de 1418).

16. LLOMPART MORAGUES, "El saqueo de Portopí", 187.

17. GIUSTINIANI, *Annali,* 260-261.

18. DÍAZ BORRÁS, *Problemas marítimos*, 130.

19. Sobre aquesta disparitat d'objectius, vegeu Roser SALICRÚ I LLUCH, "La frontera marítima en el Mediterráneo bajomedieval", a *Convivencia, defensa y comunicación en la frontera. III Estudios de Frontera* (Jaén, 2000), 699-700 i nota 47.

20. Sobre aquesta qüestió, vegeu DÍAZ BORRÁS, *Problemas marítimos,* 116-119 i 127.

21. Sobre aquest tema, vegeu Victòria A. BURGUERA I PUIGSERVER, "Enmity among friends at sea during the reign of Ferdinand I of Aragon (1412-1416)", a *Co-existence and Competition in Medieval Iberia,* Cambridge Scholars Publishing (en premsa).

22. Per a un major aprofundiment en aquest conflicte marítim i en els dispositius ciutadans per aconseguir blats al mar, vegeu Victòria A. BURGUERA PUIGSERVER, "'Car més val contendre ab la quartana que ab flaquea'. Conflictividad marítima en tiempos de carestía en la Corona de Aragón a principios del siglo XV", a *Revista Universitaria de Historia Militar*, vol. VI, núm. 11 (2017), 43-61.

23. Remet aquí a José TRENCHS ODENA, "'De alexandrinis' (El comercio prohibido con los musulmanes *y* el papado de Aviñón durante la primera mitad del siglo XIV)", a *Anuario de Estudios Medievales,* núm. 10 (1980), 237-320. Cal recalcar, però, que el regne de Mallorca suposava una excepció a aquesta normativa des de la immediata postconquesta cristiana, a través de diverses butlles papals. Vegeu Estanislao AGUILÓ I AGUILÓ, "Antigues franqueses i privilegis del regne", a *BSAL*, núm. 6 (1895-1896), 129-130; Antoni RIERA MELIS, *La Corona de Aragón y el Reino de Mallorca en el primer cuarto del siglo XIV. Las repercusiones arancelarias de la autonomía balear* (Barcelona, 1987); o Roser SALICRÚ I LLUCH: "Entre Cristiandad e Islam en el Mediterráneo ibérico", a *Itinerarios medievales e identidad hispànica,* diversos autors (Pamplona, 2001), 83-112.

24. Sobre aquesta qüestió, vegeu Roser SALICRÚ I LLUCH, "Contrastes ibéricos ante el comercio con el Islam. Imágenes del comer-

cio con 'tierra de moros' del reinado de Fernando de Antequera", a *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico: siglos XIII-XV* (Cadis, 2006), 351-366.

25. A l'època, el nom dels pirates més buscats entre els que actuaven a les immediacions del port castellà són Joan Pérez de la Barreta; Mechín Ximilián, biscaí; Sancho García, de Sevilla; Pedro de Roisagente, de Luarca, i Martín Blanco, de Sant Tiris. Arxiu Municipal de València (AMV), Lletres missives (G3 XII), f. 189r., 14 de setembre de 1414. Vegeu també SALICRÚ I LLUCH, "Contrastes ibéricos", 360, nota 21.

26. AMV, G3 XIII, f. 47v., 20 de desembre de 1415.

27. Possiblement l'acte que més transcendí fou la presa que dugué a terme juntament amb el genovès Oppesi Fredi i el mallorquí Cristòfol Murta d'una nau portuguesa que transportava 85 musulmans del regne de València amb guiatge del batlle general del regne per anar a Bugia. Diversos fets d'aquest episodi es poden veure a Mariano ARRIBAS PALAU, *Musulmanes de Valencia apresados cerca de Ibiza en 1413* (Tetuan, 1955), i a Margarida TINTÓ I SALA, "Un genovés interviene en actos de piratería en el Mediterráneo durante el reinado de Fernando I", a *Atti del I Congresso Storico Liguria-Catalogna* (Bordighera, 1969), 379-401.

28. Juntament amb un tal Martí de la Trasa, Joan Pérez robà violentament una barca de Pietro de la Scarea, genovès, i quatre esquifs de Bonifaci a les mars de Terranova (actualment Òlbia, a la costa gal·luresa de Sardenya), produint unes pèrdues de 1.300 florins. Els de la república lígur consideraren que tals actes trencaven la treva que tenien firmada amb Ferran I i li trameteren les seves queixes. Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona (AHCB), Lletres Reials Originals (1B. IX. A-1), reg. núm. 2654 (14), sèrie A, núm 187, 27 d'octubre de 1413.

29. ARRIBAS, *Musulmanes de Valencia*, 56.

30. AMV, G3 XIII, f. 47v., 20 de desembre de 1415.

31. Vegeu, per exemple, Maria Teresa FERRER I MALLOL, *Corsarios castellanos*, o DÍAZ BORRÁS, *El Ocaso,* 343-378.

32. DÍAZ BORRÁS, *El Ocaso,* 177-178.

33. FOSSATI, "Il processo", 391.

34. FOSSATI, "Il processo", 393. Algunes de les seves actuacions han estat recollides en diversos treballs, com ara: FOSSATI, "Il processo..."; Mariano ARRIBAS PALAU, "Dos reclamaciones de Yusuf III de Granada a Fernando I de Aragón por incumplimiento de treguas", a *Tamuda*, núm. 4 (1956), 7-35; Mariano ARRIBAS PALAU, "Fernando de Antequera y sus relaciones con Granada y Marruecos", a *Anuario de Estudios Medievales*, núm. 9 (1974), 531-549; Roser SALICRÚ I LLUCH, "Manifestacions i evolució de la rivalitat entre Gènova i la Corona d'Aragó a la Granada del segle XV, un reflex de les transformacions de la penetració mercantil", a *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia,* núm. 23-24 (2002), 575-596, o UNALI, *Mariners*, 121-123.

35. A la llarga, l'esclavitud no només s'aplicà a individus de diferent religió, sinó també a heretges —cristians orientals que no seguien les regles emanades del papa de Roma— i enemics del rei, com els sards. Vegeu Josep TORRÓ ABAD, "*De bona guerra*. El ambiguo estatuto del cautivo musulmán en los países de la Corona de Aragón (siglos XII-XIII)", a *El cuerpo derrotado. Cómo trataban musulmanes y cristianos a los enemigos vencidos (Península Ibérica, siglos VIII-XIII)*, M. Fierro i F. García Fitz (ed.) (Madrid, 2008), 435-483.

36. Per exemple, a València prengueren algunes fustes, béns i persones castellanes com a mitjà de pressió pels mals que rebien els valencians a Cartagena (AMV, G3 XII, f. 91r., 27 de desembre de 1413), i a Granada empresonaren alguns mercaders valencians per les accions de Rodrigo de Luna (AMV, G3 XII, 114v., 25 de febrer de 1414).

37. És el cas, per exemple, de Gabriel Sunyer, un mallorquí identificat com a "cossari o pirata", el qual, amb la seva galera, va capturar Pere Pegueroles i Felip Vallfegó, que tornaven a València "del studi", juntament amb els seus llibres i les coses que portaven amb si; i quatre pescadors: Pere Ferrando, Miquel Abril, Francesc Illano i Joan "lo Pequenyo", veïns de València, mentre pescaven a les mars de Cullera. Sembla ser que capturava els homes per armar la seva galera, actuant amb gran violència i tractant-los —com reiteren les fonts de l'època— com si fossin infidels (AMV, G3 XII, f. 146v., 1 de juny de 1414).

38. Vegeu, per exemple: Ramon ROSSELLÓ VAQUER i Jaume ALBERTÍ ALBERTÍ, *Història de Banyalbufar: segles XIII-XVI* (Palma, 1995); Guillem MORRO VENY, *Capdepera medieval, segles XIII i XIV* (Palma, 2003), o Pere CATALÀ I ROCA, *De cara a la Mediterrània: les torres del litoral català* (Barcelona, 1987), 6-7.

39. Antoni Ignasi ALOMAR I CANYELLES, *L'armament i la defensa a la Mallorca medieval: terminologia* (Palma, 1995), 60.

40. Sobre tota aquesta qüestió, vegeu DÍAZ BORRÁS, *Problemas marítimos*, 227 i 240, i DÍAZ BORRÁS, *El Ocaso*, 147-163.

41. LÓPEZ PÉREZ, *La Corona de Aragón*, 647.

42. Mentre que a València les guaites i escoltes sembla que estaven tot l'any en funcionament, a Mallorca —llevat de casos excepcionals— s'activava la vigilància només durant els mesos d'estiu, de maig a setembre.

43. AMV, G3 XII, f. 126v., 19 d'abril de 1414; AMV, G3 XIII, f. 9r., 26 de juny de 1415, o f. 15r., 19 d'agost de 1415.

44. Sobre aquest episodi, vegeu: Anna UNALI, "Considerazioni sulla pirateria e sulla corsa musulmana e cristiana all'epoca della conquista portoghese di Ceuta (1415)", a *Anuario de Estudios Medievales*, núm. 24 (1994), 557-581, i EADEM, "Riflessi dell'allestimento della flotta portoghese destinata alla conquista di Ceuta nella politica mediterranea di Ferdinando I d'Aragona", a *XV Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, vol. II (Saragossa, 1996), 493-509.

45. AMV, G3 XII, f. 198v.-199v., 11 d'octubre de 1414.

46. Com fou el cas de l'armament d'un rampí de 13 rems per part de la Ciutat de Mallorca el desembre de 1412 (ARM, EU3, f. 76v., 13 de desembre de 1412), i de dues galeres el febrer de 1413 (ARM, EU3, f. 91r.-v., 18 de febrer de 1413) per anar a la recerca d'embarcacions que transportessin blat.

47. Davant l'arribada de tres fustes de moros al port de Portopí de Mallorca, els jurats decidiren armar una galera per a la defensa de l'illa (ARM, EU3, f. 110r., 1414, juliol, 18).

48. DÍAZ BORRÁS, *El Ocaso,* 182.

## ■ BIBLIOGRAFIA


AGUILÓ I AGUILÓ, Estanislao. "Antigues franqueses i privilegis del regne". A *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana* (*BSAL*), núm. 6 (1895-1896): 129-130.

ALOMAR I CANYELLES, Antoni Ignasi. *L'armament i la defensa a la Mallorca medieval: terminologia*. Palma, 1995.

ARRIBAS PALAU, Mariano. *Musulmanes de Valencia apresados cerca de Ibiza en 1413*. Tetuan, 1955.

– "Dos reclamaciones de Yusuf III de Granada a Fernando I de Aragón por incumplimiento de treguas". A *Tamuda*, núm. 4 (1956): 7-35.

– "Fernando de Antequera y sus relaciones con Granada y Marruecos". A *Anuario de Estudios Medievales*, núm. 9 (1974): 531-549.

BOSCOLO, Alberto. *La politica italiana di Ferdinando I d'Aragona*. Càller, 1954.

BURGUERA I PUIGSERVER, Victòria A. "Pirateria, captiveri i sistemes de defensa costanera a la Corona d'Aragó en temps de Ferran d'Antequera". Treball final del Màster en Cultures Medievals, Barcelona, 2015.

– "'Car més val contendre ab la quartana que ab flaquea'. Conflictividad marítima en tiempos de carestía en la Corona de Aragón a principios del siglo XV". A *Revista Universitaria de Historia Militar*, vol. VI, núm. 11 (2017): 43-61.

– "Enmity among friends at sea during the reign of Ferdinand I of Aragon (1412-1416)". A *Co-existence and Competition in Medieval Iberia*. Cambridge Scholars Publishing (en premsa).

CAMARENA MAHIQUES, José. "Tratados de paz entre Aragón y Génova en 1413". A *Fuentes de Historia Medieval*, núm. 1-3 (1953): 91-145.

CATALÀ I ROCA, Pere. *De cara a la Mediterrània: les torres del litoral català*. Barcelona, 1987.

DÍAZ BORRÁS, Andrés. "Problemas marítimos de Valencia a fines de la Edad Media. El corso, la piratería y el cautiverio en su incidencia sobre la dinámica económica, 1400-1480". Tesi doctoral, València, 1988.

– *El miedo al Mediterráneo: la caridad popular valenciana y la redención de cautivos bajo poder musulmán: 1323-1539*. Barcelona, 2001.

– *El ocaso cuatrocentista de Valencia en el tumultuoso Mediterráneo, 1400-1480*. Barcelona, 2002.

FERRER I MALLOL, Maria Teresa. *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*. Barcelona, 2000.

– "Corso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico en la Baja Edad Media". A *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV. V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval,* Manuel González Jiménez i Isabel Montes Romero-Camacho (ed.). 255-322. Cadis-Madrid, 2006.

FONTENAY, Michel i TENENTI, Alberto. "Course et piraterie méditerranéenes de la fin du Moyen Âge aux débuts du XIX siècle". A *Revue d'Histoire Maritime,* núm. 6 (2006): 173-228.

FOSSATI RAITERI, Silvana. "Il processo contro Rodrigo de Luna per l'atto di pirateria ai danni di una nave genovese nel 1414". A *Atti del I Congresso Storico Liguria-Catalogna*. 378-396. Bordighera, 1974.

GARCIA I SANZ, Arcadi, i FERRER I MALLOL, Maria Teresa. *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*. Barcelona, 1983.

GIUSTINIANI, Agostino. *Annali della Repubblica di Genova*. Gènova, 1854.

LLOMPART MORAGUES, Gabriel. "El saqueo de Portopí por la 'montaña negra' (1412) y otras historias de corsarios". A *BSAL,* núm. 41 (1985): 171-197.

LÓPEZ PÉREZ, María Dolores. "Piratería y corsarismo en el Mediterráneo occidental medieval: el control de las actividades corsarias en Mallorca a finales del siglo XIV y principios del XV". A *La Mediterrània. Antropologia i Història. VII Jornadas de Estudios Históricos Locales*. Palma de Mallorca, 1990.

– *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV, 1331-1410*. Barcelona, 1995.

MOLLAT DU JOURDIN, Michel. "Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (XIII-XV siècles)". A *Actas del I Congreso Internacional de Historia Mediterránea. La Península Ibérica y el Mediterráneo centro-occidental (siglos XII-XV)*. 743-749. Mallorca, 1973.

– "De la piraterie sauvage à la course réglementée (XII$^{e}$-XIV$^{e}$ siècle)". A *Mélanges de l'École Française de Rome*, núm. 87 (1975): 7-25.

MORRO VENY, Guillem. *Capdepera medieval, segles XIII i XIV*. Palma, 2003.

RIERA MELIS, Antoni. *La Corona de Aragón y el Reino de Mallorca en el primer cuarto del siglo XIV. Las repercusiones arancelarias de la autonomía balear*. Barcelona, 1987.

ROSSELLÓ VAQUER, Ramon, i ALBERTÍ ALBERTÍ, Jaume. *Història de Banyalbufar: segles XIII-XVI*. Palma, 1995.

SALICRÚ I LLUCH, Roser. "Cartes de captius cristians a les presons de Tunis del regnat de Ferran d'Antequera". A *Miscel·lània de Textos Medievals,* núm. 7 (1994): 549-590.

– *El sultanat de Granada i la Corona d'Aragó, 1410-1458*. Barcelona, 1998.

– "La frontera marítima en el Mediterráneo bajomedieval". A *Convivencia, defensa y comunicación en la frontera. III Estudios de Frontera* (Jaén, 2000): 681-709.

– "Entre Cristiandad e Islam en el Mediterráneo ibérico". A *Itinerarios medievales e identidad hispánica,* diversos autors. 83-112. Pamplona, 2001.

– "Manifestacions i evolució de la rivalitat entre Gènova i la Corona d'Aragó a la Granada del segle XV, un reflex de les transformacions de la penetració mercantil". A *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, núm. 23-24 (2002): 575-596.

– "Contrastes ibéricos ante el comercio con el Islam. Imágenes del comercio con 'tierra de moros' del reinado de Fernando de Antequera". A *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico: siglos XIII-XV,* Manuel González Jiménez (coord.). 351-366. Cadis, 2006.

SIMBULA, PINUCCIA, F. *Corsari e pirati nei mari di Sardegna*. Càller, 1993.

TINTÓ I SALA, Margarida. "Un genovés interviene en actos de piratería en el Mediterráneo durante el reinado de Fernando I". A *Atti del I Congresso Storico Liguria-Catalogna*, Istituto Internazionale di Studi Liguri. 379-401. Bordighera, 1969.

TORRÓ ABAD, Josep. "*De bona guerra*. El ambiguo estatuto del cautivo musulmán en los países de la Corona de Aragón (siglos XII-XIII)". A *El cuerpo derrotado. Cómo trataban musulmanes y cristianos a los enemigos vencidos (Penísnsula Ibérica, siglos VIII-XIII)*, M. Fierro i F. García Fitz (ed.). 435-483. Madrid, 2008.

TRENCHS ODENA, José. "'De alexandrinis' (El comercio prohibido con los musulmanes *y* el papado de Aviñón durante la primera mitad del siglo XIV)". A *Anuario de Estudios Medievales,* núm. 10 (1980): 237-320.

UNALI, Anna. *Mariners, pirates i corsaris catalans a l'època medieval*. Barcelona, 1986.

– "Considerazioni sulla pirateria e sulla corsa musulmana e cristiana all'epoca della conquista portoghese di Ceuta (1415)". A *Anuario de Estudios Medievales*, núm. 24 (1994): 557-581.

– "Riflessi dell'allestimento della flotta portoghese destinata alla conquista di Ceuta nella politica mediterranea di Ferdinando I d'Aragona". A *XV Congreso de Historia de la Corona de Aragón*. Vol. II, 493-509. Saragossa, 1996.

ZENO, Riniero, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milà, 1946.