

# VALENCIA Y LOS PROBLEMAS DE ABASTECIMIENTOS FRUMENTARIOS MOTIVADOS POR ACCIONES NAVALES. LOS ASALTOS ANDALUCES, EN EL MEDITERRÁNEO SUR, EN 1401

Andrés DÍAZ BORRÁS  
Doctor en Historia Medieval

Para una disciplina como la antropología el orden y la justicia constituyen el elemento fundamental de las sociedades que han sido estructuradas de una manera rudimentaria. Cuanto más nos remontamos en el tiempo más fácil es hacer esta constatación. Así, las sociedades medievales, en las que la presencia del estado parece muy elemental, fueron construidas, fundamentalmente, sobre los cimientos de una rígida aplicación de la ley, entendida como justicia, y unos valores que procuraban la preservación particular de los bienes colectivos: la idea del bien común, la ley natural de origen divino, imanadora de las normas más básicas, que hablaban de cierta soberanía popular y una vaga idea de contrato legal (1). Siendo esto apenas significativo, distaba, afortunadamente, muchísimo de la manera de articular la convivencia en la Grecia preclásica, por ejemplo; sociedad regida por una aristocracia sujeta a un tipo de conducta codificado, fuera del cual solamente quedaba la aniquilación y las tinieblas (2).

En cualquier caso, el propósito que nos anima a exponer estas consideraciones radica en lo difícil de comprender o de explicar, mejor dicho, que es todo un ramillete de problemas y secuelas que vinculan el mundo marítimo con una contrariedad, aparentemente tan baladí, hoy en día, como el avituallamiento urbano de cereal. Decimos esto porque para nuestra perspectiva del

---

(1) Sobre la relación entre antropología, mentalidades medievales y mundo urbano, véase GROSSI, Paolo: *El orden jurídico medieval*. Madrid, 1996; BELTRÁN PEPIÓ, Vicenç: «Antropología medieval y creación literaria», *Estudios Románicos*, núms. 13-14 (2000-2001), pp. 23-40; LE GOFF, Jacques: *Tiempo, trabajo y cultura en el Occidente medieval*. Madrid, 1983; HARRIS, Marvin: *Introducción a la antropología general*. Madrid, 1997; REGUILLO, Rossana: «La ciudad en el campo: una contradicción llena de sentido», *Comunicación y Sociedad*, núms. 14-15. Universidad de Guadalajara, México, 1992, pp. 143-157; CASTELLS, Manuel: *La ciudad y las masas. Sociología de los movimientos sociales urbanos*. Madrid, 1986; BARROS, Carlos: «La mentalidad justiciera en las revueltas sociales de la Edad Media y Moderna», *Mentalities/Mentalités*, vol. 17, núm. 1. Nueva Zelanda, 2002, pp. 32-44.

(2) LLEDÓ, Emilio: *Memoria de la ética*. Madrid, 1994, pp. 21-43.

mundo es bastante complicado entender las dificultades para conseguir suministro de cereal e incluso las repercusiones de no hacerlo a tiempo y en la cantidad suficiente (3). Una reflexión previa, a este respecto, es, al menos, interesante.

Las sociedades medievales demostraron su triunfo ante la historia por su crecimiento en cuanto al número de habitantes, por su capacidad a la hora de sobreponerse a las guerras, las malas cosechas y las enfermedades. Todos estos factores contribuían a mediatizar el éxito de las poblaciones medievales y modernas. Hasta tal punto es eso así que no será hasta el siglo XVIII cuando se consiga un auténtico y eficiente despegue demográfico, y eso solamente en las sociedades más complejas (4). Al margen de la guerra y las enfermedades, el suministro del cereal, alimento básico, de la época, dependía de un cúmulo de circunstancias. La proximidad de áreas de producción y las buenas vías de comunicación eran los elementos fundamentales a tener en cuenta. Normalmente, las ciudades costeras contaban con una pequeña ventaja en este sentido, porque además de hacerse llevar el grano desde tierra adentro, contaban con la nada despreciable ventaja de convocar pesados bajeles que, desde lugares lejanos, podrían traer grandes cantidades de grano (5). No obstante, el avituallamiento de las grandes ciudades siempre representó un elemento fundamental de la política de sus gobernantes (6).

En efecto, podemos resumir esta reflexión con las palabras de Antoni Riera sobre la situación de las ciudades costeras en coyunturas de carestía, cuando la amenaza de la masa enfurecida podía estallar, llevándose por delante a los dirigentes políticos locales (7). Aunque este eminente historiador no hace especial hincapié en el hecho de la captura de barcos trigueros fue ésta una de

---

(3) BRAUDEL, Fernand : «Alimentation et catégories de l'histoire», *Annales*, núm. 4, 1961, pp. 723-728; MONTANARI, M.: *El hambre y la abundancia*. Barcelona, 1993; MONTARINI, M., y FLANDRIN, J.L. : *Histoire de l'alimentation*. París, 1995; SALAS, J.; GARCÍA, P., y SÁNCHEZ, J.M. (dirs.): *La alimentación y la nutrición a través de la historia*. Barcelona, 2005.

(4) Los conflictos medievales se vendrán reproduciendo indefectiblemente hasta esta época. Véase RUDÉ, George: *La multitud en la historia. Los disturbios populares en Francia e Inglaterra, 1730-1848*. Madrid, 2000.

(5) STOUFF, L.: *Ravitaillement et alimentation en Provence XIVe et XVe siècles*. París-La Haya- Mouton, 1970. LA RONCIÈRE, Ch.M.: «L'approvisionnement des villes italiennes au Moyen Ages (XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles)», en *L'approvisionnement des villes de l'Europe occidentale au Moyen Age et aux temps modernes*. Auch, 1985, pp. 35-51; MOLÉNAT, J. P.: «L'approvisionnement de Tolède au XV<sup>e</sup>me siècle d'après les ordonnances municipales», *Floran*, núm. 5, 1985, pp. 215-219. También en *L'approvisionnement des villes de l'Europe occidentale au Moyen Age et aux temps modernes*. Auch, 1985.

(6) DE CASTRO, Teresa: *La alimentación en las ciudades castellanas bajomedievales*. Granada, 1996; *Idem: Abastecimiento y consumo alimentario en el reino de Granada (1482-1510)*. Granada, 2004; BERNARDOS SANZ, José Ubaldo: *Trigo castellano y abasto madrileño: los arrieros y comerciantes segovianos en la Edad Moderna*. Valladolid, 2003.

(7) «En las coyunturas de escasez, cuando el alza del precio no podía ser detenida con la venta del grano almacenado en los silos urbanos, los consistorios, por lo menos en Cataluña y Provenza, adoptaban métodos más expeditivos para incrementar la oferta: garantizaban reducciones fiscales como precios de venta fijos a cuenta aportaran cereales a la alhóndiga, subvencionaban las importaciones o adquirían contingentes de grano, por medio de síndicos, en los

las secuelas más graves, frente a la que tuvo que enfrentarse el gobierno urbano de muchas de esas ciudades (8). En efecto, en Valencia, por ejemplo, el siglo XV se inaugura con una ligera tendencia hacia la crisis de avituallamientos trigueros, dificultades que van a desembocar en una truculenta historia de enfrentamientos navales entre los corsarios andaluces y las naves fletadas por la ciudad para el abastecimiento urbano, ésta es esa historia.

### La conyuntura cerealista valenciana de 1401

Los años finales del siglo XIV representan una gran actividad naval en la capital del Turia. La organización de una escuadra antiberberisca, que actuó entre finales de 1397 y 1399, dejó un sabor agridulce. Aunque se consiguió, en parte, el propósito de castigar el litoral del norte de África y alejar provisionalmente las incursiones de los piratas, sobre las costas valencianas, este triunfo fue parcial y efímero, debido a que no se atajó el problema, el ataque cristiano fue más una venganza que una fórmula de solucionar la cuestión (9). Con el paso del tiempo volverá a reaparecer, si cabe con mayor virulencia, porque las condiciones objetivas para que se produjesen no habían cambiado: disponibilidad de escuadrillas corsarias berberiscas, voluntad de ataque y oportunidades para hacerlo (10). No obstante, después de estas iniciativas, la acción naval de comercio, durante algunos instantes, llegó a ser frenética, propiciando la arribada hasta las playas del Grao de una buena cantidad de embarcaciones, con ánimo de dedicarse a los intercambios, la mayoría de las veces. Barcos tradicionales, fustas de remos pero también modelos más adecuados para el transporte como naves o carabelas. La presencia de marineros vascos, cántabros, gallegos, portugueses y andaluces se hará masiva en los comienzos de cuatrocientos (11). Su función, generalmente, será la de actuar

---

mercados exteriores. En los casos de extrema necesidad, recurrían incluso a las medidas de fuerza: armaban embarcaciones corsarias para capturar cargamentos en alta mar. Esta política consiguió mantener un *equilibrio precario* entre la oferta y la demanda de pan, eludía las revueltas de hambrientos en las ciudades y prestigiar a las élites urbanas que controlaban los consistorios». RIERA MELIS, Antoni: «Los alimentos cristianos en Occidente durante la Edad Media», en *La alimentación y la nutrición a través de la historia*, p. 203.

(8) DÍAZ BORRÁS, Andrés: «Carestías frumentarias y guerra naval. El fracaso político de la solidaridad, dentro de la Corona de Aragón, en la crisis de 1385», *Revista de Historia Naval*, núm. 83, 2003, pp. 23-53.

(9) IVARS CARDONA, Andreu: *Dos creuades valenciano-mallorquines a les costes de Berberia, 1397-1399*. Valencia, 1921. Véase también DÍAZ BORRÁS, Andrés: *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia. La ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana*. Barcelona, 1993.

(10) DÍAZ BORRÁS, Andrés: *El miedo al Mediterráneo: la caridad popular valenciana y la redención de cautivos bajo poder musulmán, 1323-1539*. Barcelona, 2001; *idem.*: *El ocaso cuatrocenista de Valencia en el tumultuoso Mediterráneo, 1400-1480*. Barcelona, 2002.

(11) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio: *Historia marítima de Andalucía*. Málaga, 1999; FERREIRA PRIEGUE, Elisa: *Galicia en el comercio marítimo medieval*. La Coruña, 1988; BALLESTEROS-BERETTA, Antonio: *La marina cántabra. De sus orígenes al siglo XVI*. Santander, 1968; FERRER

de transportistas de mercancías en tránsito, como embarcaciones a sueldo de las ciudades de la Corona de Aragón y su rey e incluso como auténticos corsarios, ejerciendo de elementos disruptores de la vida económica de estas sociedades.

Sea como fuere, la situación frumentaria en Valencia, en los primeros años del siglo xv, estuvo marcada por una disminución de las cantidades de cereal de reserva, depositado en el almodín, el almacén comunal de granos (12). Esta disminución, que en un principio no fue alarmante, si que movió a la ciudad a adoptar medidas preventivas para evitar desabastecimientos y garantizar el futuro a corto plazo. Ya sabemos lo complicado que podía ser para los dignatarios de una ciudad solucionar un problema de esta naturaleza, con una masa de población hambrienta y furiosa a las puertas de la sala de *consells* de la ciudad. Además, en esas fechas, se encontraba el rey presidiendo cortes a los valencianos en Castelló y eso implicaba la proximidad de una corte considerable, que en cualquier momento podía arribar a la ciudad. La imagen de una población famélica, desproveída o simplemente con carestías frumentarias podía pesar, sobre el ánimo de las autoridades, lo suficiente como para no permitir que eso pudiera llegar a ocurrir. Por eso era preciso adelantarse a los problemas. Las primeras medidas estaban relacionadas con el control de las exportaciones fraudulentas de grano. Por resolución foral, Valencia tenía el privilegio de poder comprar, antes que nadie, todo el cereal que hubiese en el reino de Valencia. Con frecuencia, desde Mallorca o Ibiza, ante las carestías frumentarias que también padecían intensamente, se recurría a la compra de grano de las comarcas del sur valenciano. A veces, las autoridades locales hacían la vista gorda porque las necesidades de la ciudad estaban bien cubiertas y porque las extracciones no eran abusivas pero en época de carestías esta generosidad no era tan admisible.

Así, el 9 de septiembre de 1401 el *Consell* ordenaba el armamento de una barca patrullera para evitar la salida de cereal desde el puerto de Orihuela, Guardamar, o los amarraderos que había en sus proximidades (13). Todavía el 17 de septiembre se estaban dictando provisiones para conceder poderes a los jurados de la ciudad para que, en representación del *Consell*, pudieran acometer todas las decisiones que estimaran oportunas para aparejar una barca para la vigilancia o las que se estimasen convenientes y a la vez dotar de canales de financiación, semejante iniciativa, mediante la dotación de una cantidad de deuda pública: *censals*, en principio ilimitada (14).

---

I MALLOL, M.<sup>a</sup> Teresa: *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*. Barcelona, 2000; *idem*: «Transportistas y corsarios vascos en el Mediterráneo medieval. Las aventuras orientales de Pedro de Larraondo (1406-1409)», *Itsas/Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 2. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 1998, pp. 509-528; *idem*: «Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos», *ibidem*, núm. 4, 2003, pp. 115-128; *idem*: «Corsarios vascos en el Mediterráneo medieval (siglos XIV-XV)», *ibidem*, núm. 5, 2006, pp. 95-110.

(12) AGUILAR, Inmaculada: *L'almodí de València i els espais del comerç*. Valencia, 1996.

(13) Archivo Municipal de Valencia (AMV), *Manuals de Consells*, A-22, f. 130v.

(14) *Ibidem*, f. 133rv.

Pese a estas medidas, desde luego no muy draconianas, la situación de los niveles de grano en el almacén comunal, el almudín, continuaba empeorando. El día 22 de septiembre todavía la ciudad se consideraba con el suficiente margen de maniobra como para negarse a acordar con una compañía de mercaderes un acuerdo comercial por el que llevarían trigo desde tierras del Valle del Guadalquivir. Las condiciones se antojaban muy gravosas para la capital, que tendría que subvencionar cada carga de cereal. Las autoridades pensaban que no era prudente alarmar al mercado con medidas tan drásticas, que producirían una retracción de las ventas y el aumento de los precios, la peor de las perspectivas. Para tranquilizar al mercado y dar una sensación de seguridad y previsión, el *Consell* hacía pública, inmediatamente después de romper los contactos con la compañía de En Garriga, un acuerdo por el cual se informaba que la ciudad, bajo ningún concepto, pagaría subvenciones, ni altas ni bajas, a mercaderes que llevaran grano desde territorio valenciano a la ciudad. Al fin y al cabo, por ley, era el único lugar donde podían comercializarlo legalmente y se pensaba que con las medidas de presión fiscalizadora se podrían impedir las fugas de cereal y mantener abastecida Valencia (15).

A principios de octubre habría quedado demostrada la inadecuación de la política de firmeza para evitar la sangría de grano del almudín. El 1 de octubre se firmaba un acuerdo comercial con En Garriga, fruto de la cesión del mercader pero también de la necesidad de la ciudad. De hecho, con esta misma fecha, se adoptaba una serie de medidas que buscaban el aprovisionamiento y representaban el paso a otra dimensión en la adopción de soluciones para ese problema. Por un lado, se intentaba activar la posibilidad de comprar grano en Sicilia, donde el hijo del rey Martín podría facilitar la labor de la ciudad de Valencia. Barcelona ya lo había hecho y los mercaderes genoveses, sabedores de las dificultades frumentarias, intentaban hacer negocios para aprovecharse de la situación y revender el trigo después más caro. Pero además, se procedía contra algunos individuos, por vía criminal, ante el fraude que suponía la introducción de cereal en Valencia, en el barrio de la *Xerea*, sin haber pasado por el almudín, es decir de forma fraudulenta. En Navarro y En Bernat Castellbell iban a tener bastantes problemas para justificar su actitud en momentos delicados. La actuación del Justicia Criminal, en lugar del Justicia Civil, por un caso de fraude es sintomática de la seriedad de la situación (16). Las medidas represivas y los intentos de abrir nuevos mercados, donde poder abastecerse, serán las iniciativas más importantes que se acometan a lo largo de octubre. Así, el día 11, se designa a Joan Fabra, comerciante, como legado plenipotenciario cerca del rey de Sicilia, con el propósito de que consiguiera, del hijo de Martín el Humano, la cesión a Valencia de una partida suficiente de cereal (17).

No obstante, cada vez quedaba más claro que la ciudad tendría que acabar pagando por el cereal, que se trajera de otras latitudes, y además necesitaría

---

(15) *Ibidem*, f. 134rv.

(16) *Ibidem*, f. 138r.

(17) *Ibidem*, f. 142rv.

defender su arribada al Grao con barcos armados. Ya a comienzos de noviembre, el día 5, se ordenaba la prohibición de enajenar aparejos y utensilios marineros, que se custodiaban en las atarazanas en gran cantidad, desde el regreso de la escuadra de Berbería en 1399, al mismo tiempo se procuraba la venta en subasta de aquellas piezas inservibles o de las que no se fuera a hacer uso por su abundancia (18). El propósito de la prohibición no era otro que poder apresar rápidamente alguna nao o naos, para defender a los barcos trigueros que, desde Andalucía, debieran llegar hasta finales de año. En efecto, ya hemos visto como, ante la amenaza de carestía severa, la ciudad había llegado a un acuerdo con En Garriga y sus socios para la arribada de cereal. Las condiciones, al menos en parte, intentaban garantizar el suministro desde final de año hasta el comienzo de 1402. Joan Bayona y Antoni Garriga se habían comprometido a llevar entre cinco mil (mínimo fijo) y ocho mil *cafissos*, cahizes valencianos, entre poco más de mil y mil seiscientas toneladas en total (19).

### La defensa de la ruta andaluza

Estas cantidades se consideraban suficientes para tranquilizar a la población y asegurar su abastecimiento durante un tiempo oportuno, podemos pensar que aproximadamente veinte o treinta días, sin contar con los aportes procedentes de otras latitudes y las reservas del almuñín. El problema radicaba en que, pese a la cautela con la que, seguramente se había tratado el tema de la contratación de cereal andaluz, que llegaría por barco, la noticia habría arribado a muchos lugares, entre ellos a los oídos de corsarios que, deseosos de sacar beneficio de la carestía de cereal, aspiraban intervenir para detener los barcos y ofrecerlos a otros puertos, igualmente ávidos de recibir trigo. La ciudad, en previsión de esta situación, decidió ordenar el aparejo de dos naves que sirvieran de escolta a las naves mercantes y que fueran, con representantes políticos del poder local para escoltarlas, como medida disuasoria. El dinero necesario para acometer esta empresa saldría, como siempre pasaba en estas circunstancias, de la deuda pública, que la ciudad pondría en circulación (20). El acuerdo del *Consell* se produjo el sábado 3 de diciembre. Por otro documento, que porta la misma fecha, sabemos que en esa reunión se adelantaron muchas más cosas, sin duda con el propósito de acelerar los plazos de ejecución de los aparejos. Así sabemos que fue elegido como capitán de la escuadrilla En Nicolau de Tamarit, a la sazón jurado de Valencia en ese año

---

(18) *Ibidem*, ff. 145v -146r.

(19) «Observaciones dirigidas a averiguar las medidas y pesos corrientes o imaginarios que están en uso en las diferentes provincias de España e islas adyacentes». *Boletín de la Real Academia de la Historia*, núm. 33, 1898, pp. 202-217. ÁVILA, Manuel: *Diccionario manual de pesos y medidas*. Córdoba (Argentina), 1975. Sobre el caso que expondremos a continuación, puede verse una aproximación preliminar en DÍAZ BORRÁS, Andrés: *El ocaso cuatrocentista de Valencia...*, pp. 183-187.

(20) AMV, *Manuals de Consells*, A-22, ff. 148rv.

(21) . Llevaría como escribano al notario Bernat Costa, encargado de las cuentas y el enrolamiento de tripulaciones o necesidades de los barcos. Capitanearía desde la nave de Iñigo Ibáñez, patrón vizcaíno probablemente, de los que frecuentaban los puertos de la fachada mediterránea peninsular. Mientras, la otra nave, la de Guillem Cambiles, del que desconocemos su procedencia, sería patroneada por el *honrat* En Jaume Rí golf, persona de reconocido prestigio marineramente en la ciudad (22).

Al día siguiente, el 4 de diciembre, se organizaba la dotación económica que tendría la escuadra. Como más abajo veremos, esta circunstancia se vio alterada por la necesidad de invertir una cantidad más elevada de lo que, en un principio parecía previsible, debido a los incidentes que tuvieron lugar. En resumen, se trataba de mil ciento cuarenta y tres libras tres sueldos y cuatro dineros, una cifra considerable que tendría que repercutirse, lógicamente, al precio de los cargamentos de cereal, para garantizar la paz y tranquilidad ciudadana en los momentos de penuria frumentaria (23). La distribución de estos fondos se hizo con arreglo a las circunstancias que envolvieron el armamento de las dos naos. A Bernat Costa, el escribano de la nave capitana, se le entregarán, en varias partidas, hasta poco más del cuarenta por ciento del total, con el propósito de atender a los gastos ordinarios y extraordinarios que se produjeron. El maestro de la nao capitana, Iñigo Ibáñez cobrará hasta el veinticinco por ciento del total, por los desperfectos de su barco y la cesión de la nave a la ciudad. El capitán, Nicolau Tamarit se hará con otro veinticinco por ciento, por las pérdidas personales, los riesgos corridos y su salario. El restante nueve por ciento estará formado por partidas destinadas a sufragar gastos concretos y extraordinarios. Es significativo que no se anotaran las cantidades destinadas a sufragar el aparejo de la nao patroneada por Jaume Rí golf, de lo cual hablaremos más abajo.

La nao de Ibáñez fue, seguramente, una coca bayonesa tradicional, típica de los mares del norte. En varias ocasiones las fuentes hablan de la nao de Flandes. Es decir, se trata de uno de los barcos que harían la ruta entre el Mediterráneo y Flandes, entre Valencia y los mares del norte. Este tipo de embarcación, antecedente de la carabela, aunque con una maniobrabilidad no tan marinero como ésta, podía desenvolverse con cierta soltura en los mares bravíos del Cantábrico, con vientos constantes y en los más calmos y tornadizos vientos mediterráneos. Era el prototipo de embarcación vizcaína, de donde era el maestro de la nao, territorio en el que, como ocurría en el reino de Navarra y

---

(21) Tamarit era, en 1405, justicia de Valencia, una de las magistraturas más eminentes de la capital. Véase HINOJOSA MONTALVO, José: *Diccionario de historia medieval del Reino de Valencia*, t. IV. Valencia, 2002, p. 225.

(22) *Ibidem*, t. III, p. 592. Rí golf, a diferencia de Tamarit, parece un marinero avezado. Lo hallamos patroneando galeras cuando menos desde 1377. En 1386 seguía ejerciendo esta función, siempre al servicio de la ciudad o colaborando con ella. DÍAZ BORRÁS, Andrés: *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia...*, pp. 122 (para el armamento de 1377) y 127-128 (para el de 1386). AMV, *Galeres*, 348/9, f. Or.

(23) AMV, *Galeres*, 348/9, f. 2v.

Guipúzcoa, no resultaba difícil encontrar buenos bosques donde encontrar maderos para construir embarcaciones semejantes y ferrerías, donde fabricar el clavazón y los elementos metálicos del buque. La última de las novedades, el timón de codastre, singularidad atribuida a la población de Bayona, de la que recibe el nombre la coca. A comienzos del siglo xv las naves bayonesas ya estaban muy difundidas por toda Europa, hasta el punto de que prácticamente se habrían impuesto a las embarcaciones más antiguas de timones laterales de pala. En cualquier caso, en aguas mediterráneas había una conciencia muy clara de la procedencia de estos barcos y de su utilidad como cargueros.

Tenemos razones para pensar que la nao de Flandes a la que se refieren las fuentes debió ser de esta naturaleza. Así, cuando se está haciendo el repaso de las pérdidas materiales del armador se hacía mención al *bateu* y a la *coquet*, dos conceptos que bien pueden estar referidos al *bateau* o pequeña barca auxiliar de las naos francesas y al *coquet*, batel igualmente empleado entre los marinos franceses, como auxiliar de sus naves. Además se hacía referencia a la presencia de la quilla, sin duda única y de codastre (24). En cualquier caso, nuestra nao sería de una sola cubierta, cabe pensar que no sería de proporciones exageradas, por lo tanto.

Por fin, el día 5, se iniciaban los últimos preparativos, tanto de dotación de armas, como de panática y otro tipo de pertrechos, necesarios para la travesía. Toda esta disposición de enseres, probablemente, estaría prevista para un mes de travesía, tiempo que se consideró suficiente para llegar desde Valencia a la desembocadura del Guadalquivir, encontrar las naves trigueras en aquellas costas y regresar, nuevamente a Valencia, sin contratiempos. Jaume Sels, encargado de la custodia y gestión de las atarazanas del Grao, será a quien se encomiende la tarea de abastecer las naves capitaneadas por Joan Tamarit y la patroneada por Jaume Rí golf (25). Estos trabajos consistieron básicamente en el aprovisionamiento de agua, treinta botas en la nao de Tamarit (26), cuarenta y cinco sacos de bizcocho, con sus correspondientes contenedores o cofres de palma y tapaderas de esteras, en total cuatro (27). También se embarcaron cuarenta y dos cántaros de vinagre (28), además de armas para la dotación de refuerzo (29). Por fin, el día 8, las barcas de la playa del Grao trasladaron a los barcos las mercancías contratadas para la travesía: arroz, como alimento extra, a falta de trigo, arena y leña, como peso muerto, para dar estabilidad a la nao y evitar problemas en caso de tempestad, teniendo en cuenta que los barco navegaría con muy poco peso (30).

(24) *Manuels de Consells*, A-22, ff. 161v-162r.

(25) AMV, *Galeres*, 348/9, f. 15v.

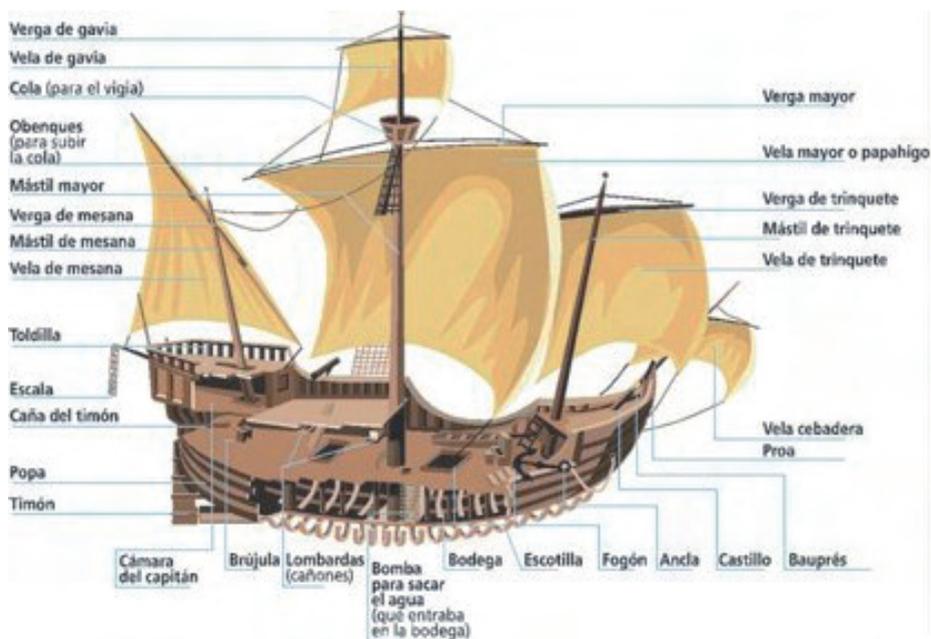
(26) *Ibidem*, f. 15v. Entre el llenado y transporte hasta la playa desde el río se gastaron 11 sueldos.

(27) *Ibidem*, ff. 15v y 16r. En total fueron 37 sacos por un lado y otros ocho por otro. Se desembolsaron 2 libras y 3 dineros.

(28) *Ibidem*, f. 15v. Costaron 16 sueldos y 6 dineros.

(29) *Ibidem*, f. 15v. Se emplearon 1 libra y 2 sueldos en el transporte del armamento hasta la playa.

(30) *Ibidem*, ff. 15v-16v.



### COCA BAYONESA

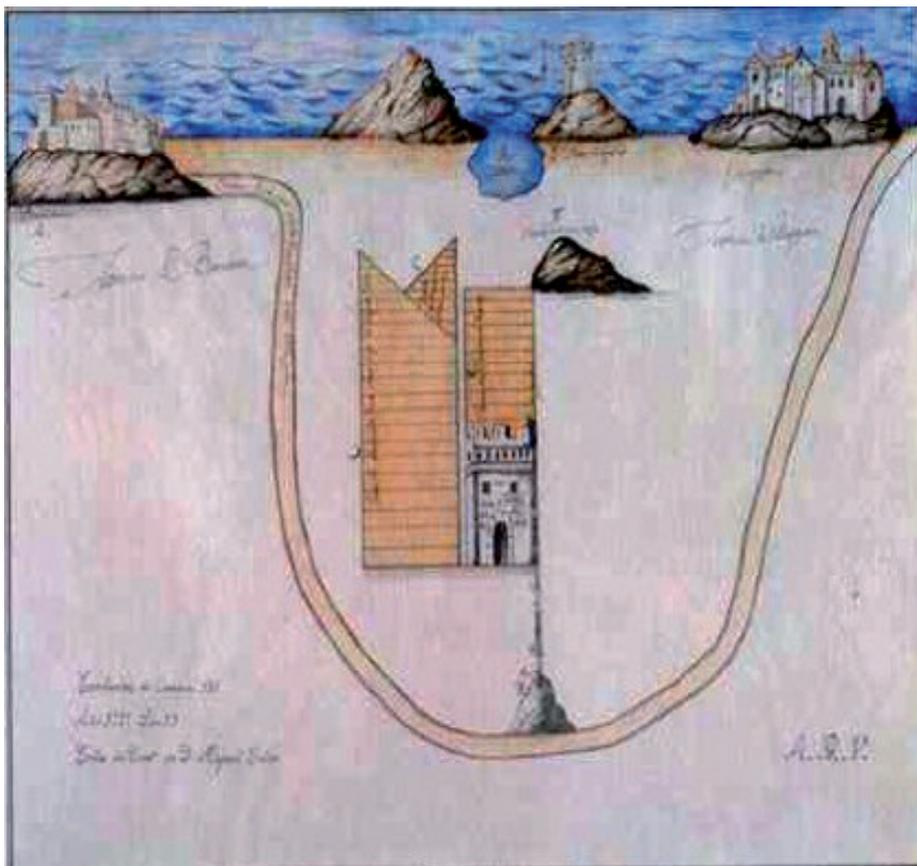
El día 6 de diciembre la tripulación quedó embarcada, recibiendo la visita del Síndic de la ciudad, a modo de despedida (31). En fechas anteriores, probablemente antes del 5, los jurados habrían visitado, igualmente, las naves, que se estaban preparando (32). En efecto, con todo a punto, no obstante, todavía tardarán algunos días en zarpar, probablemente debido a que se estaba pendiente de posibles informes que dieran alguna pista de la presencia de los piratas o de su ubicación aproximada. Ese hecho explicaría que, la partida de Valencia, se aplazara todavía una semana, al menos. El día 13 de diciembre se hicieron públicas en la ciudad informaciones que hablaban de la presencia de malhechores en aguas de Benidorm y Alicante (33). Este hecho confirmaba las peores previsiones, que los piratas se apostaran en la ruta entre Andalucía y Valencia y esperaran el paso de las naves para interceptarlas. Con objeto de evitar ese problema, por fin, Tamarit y Ríolf se harían a la mar.

Los miembros más destacados de la tripulación, realizaron desembolsos de dinero considerables a lo largo de toda la travesía. Muchas de estas canti-

(31) *Ibidem*, f. 16r.

(32) *Ibidem*, f. 15v.

(33) *Manuales de Consells*, A-22, f. 151r.



Plano de 1717 en el que se ve, de izquierda a derecha, Benidorm, la Cala de Finestrat y Vila Joiosa. El *Camí Reial*, que unía las dos poblaciones, se desviaba muy hacia el interior, debido a la presencia, probable, de tierras inundables en los meses de otoño, invierno y buena parte de la primavera. Este plano, el primero que se conserva del lugar refleja la facilidad con la que podría refugiarse un barco de piratas en la cala, lugar muy tranquilo, poco molestado por la presencia de un marjal y desde donde se podía sorprender cualquier embarcación.

dades correspondían a gastos más o menos previsibles, pero hubo otros que tuvieron un origen indudablemente extraordinario, consecuencia, de los temporales y del encuentro con los piratas. En efecto, este episodio, que atrasó la travesía, hasta ponerla en peligro, se vio agrandado, igualmente, por el hecho de tener que recalar, obligatoriamente en Cádiz, para hacer aguada y suministrarse bizcocho, probablemente víveres que fueron requisados por los piratas en su encuentro con las naves. Estas cantidades, que fueron entregadas a las víctimas en distintas fechas, se distribuyen como sigue.

**Partidas que Simó Sescreus, *Clavari de Valencia*, entregó para el aparejo**

**de las naos**

A Bernat Costa, escribano nao capitana (34).	407l.		
A Bernat Costa, escribano nao capitana (35).	2l.	15s.	
A Bernat Costa, escribano nao capitana (36).	28l.	18s.	7d.
A Iñigo Ibáñez, maestre nao San Juan (37).	289l.	13s.	4d.
A Nicolau Tamarit, capitán de naos (38).	67l.	1s.	6d.
A Nicolau Tamarit, capitán de naos (39).	220l.		
A Joan Bernat, panadero (40).	67l.	15s.	9d.
A Jaume Milars (41) botero.	12l.	15s.	
A Nao de Mateo Esteban, patrón (42).	24l.	15s.	
A Bernat Costa, escribano nao capitana (43).	22l.	9s.	2d.

**El incidente en aguas de Málaga**

Desconocemos, con exactitud, el momento en el que se produjo el encuentro entre los corsarios castellanos y los barcos capitaneados por los valencianos. En cualquier caso, debió producirse entre el 15 y el 20 de diciembre en aguas de Málaga. Tampoco somos capaces de establecer con exactitud como se desarrollaron los acontecimientos, aunque gracias al resultado habido podemos entender aproximadamente lo que ocurrió. Cabe pensar que las naves valencianas no navegaban suficientemente próximas una de la otra y, tal vez las condiciones del mar serían poco propicias para dulcificar la travesía. Así las cosas,

---

(34) Recibe en metálico para los gastos del capitán a lo largo de la travesía, con fecha 4.12.1401. AMV, *Galeres*, 348/9, f. 1r.

(35) Por su viaje desde Moraira a Valencia para informar a los jurados de la posición de la nao, con fecha 14.1.1402. *Ibidem.*.

(36) Para pagar los gastos del atarazanero que trabajó en el aparejo de la nao capitana. *Ibidem* y ff. 15v-17r. Se trata de los pagos pormenorizados. Se realizaron el 5-12-1401 (ff. 15v-16r), el 6-12-1401 (f. 16r), el 8-12-1401 (f. 16v), el 9-12-1401 (ff. 16v-17r) y el 23-6-1402 (f. 17v).

(36) Para pagar los gastos del atarazanero que trabajó en el aparejo de la nao capitana. *Ibidem* y ff. 15v-17r. Se trata de los pagos pormenorizados. Se realizaron el 5-12-1401 (ff. 15v-16r), el 6-12-1401 (f. 16r), el 8-12-1401 (f. 16v), el 9-12-1401 (ff. 16v-17r) y el 23-6-1402 (f. 17v).

(37) Por el calado de su nave al servicio de la ciudad de Valencia y por las pérdidas habidas en el enfrentamiento con el corsario andaluz Nicolás Jiménez. *Ibidem*, f. 1v. Especificación de los pagos en ff. 18rv, 11 de febrero de 1402.

(38) Por los daños y pérdidas habidos en la batalla contra el corsario Nicolás Jiménez. *Ibidem*.

(39) Por su paga y la de la escolta de ballesteros y marineros que se hallaba a bordo. *Ibidem*, f. 1v. Ver pormenorizadamente en ff. 3r y 12r.

(40) Por los 64 quintales y 20 libras de bizcocho que se cargaron en la nao en Valencia, a razón de 21s y 6d los 15 quintales.

(41) Por los 17 botes adquiridos por el clavario para completar el total de veintisiete que iban en las naves, a razón de 15 s por bote.

(42) Este patrón de nao madrileño recibió el dinero para esperar la llegada de la escolta y no zarpar antes de la presencia valenciana.

(43) El clavario Simó Sescreus le satisfizo el importe en metálico.

cuando las dos *barxas* piratas se acercaron a la nave de Tamarit, Rí golf, que patronearía una nave de mayores dimensiones y quizás de más difícil gobierno con mal tiempo, encontró grandes dificultades para defender a la agredida.

Sin duda, Tamarit, confiando en el potencial defensivo del que disponía no eludió el combate, ofreciendo una batalla en desventaja, al poder ser atacado por los dos flancos por los piratas. Éstos echarían mano del libro de procedimiento. Atacaron, en primer lugar, el velamen y los puntos claves del castillo de popa, es decir a quien se encontrase a cargo del timón. El propósito era dejar ingobernado el barco, con objeto de aproximarse lo suficiente para poder abordarlo. No obstante, se debió producir una sorpresa entre los atacantes, al comprobar que el barco estaba mucho mejor defendido de lo que pensaban y además ofrecía una encarnizada y alarmante resistencia. Las bajas entre los atacados, siendo graves, no fueron tan grandes como las habidas entre los atacantes (44). Este hecho y el descubrimiento de que los capturados era gente armada, que representaban a una institución como la ciudad de Valencia, con indudable poder de reacción, motivó a Jiménez y Barrassa a tentarse la ropa antes de continuar con la aventura. Se harían con las armas y con las jarcias, bizcocho y moneda que encontraron y pudieron cargar y dejaron la coca prácticamente sin grandes desperfectos, en condiciones de navegabilidad, aunque con evidente necesidad de arribar a puerto, después de la batalla.

Probablemente, aunque alrededor del día 13 los barcos habrían zarpado del Grao de Valencia, el día 22 ya se encontraban en Cádiz, de manera que el encuentro y la retención de la nao capitaneada por Tamarit se habrían producido unos días antes, estando en poder del corsario Nicolás Jiménez muy poco tiempo. Confirmando todo esto, el 2 de enero de 1402 los jurados de Valencia escribirían a los mensajeros de la ciudad en las cortes de Castelló, informándoles de la noticia, sin confirmar, de la liberación de la nao de Tamarit y del inmediato envío, por la costa, de un correo urgente, que los localizara y pidiera la venida a la ciudad de alguno de los responsables del barco, para informar de lo ocurrido (45).

El día 7 de enero ya era palpable la puesta en libertad de Tamarit y su barco, con lo que hacía estéril los gastos financieros que se estaban produciendo en Barcelona para la contratación de una flotilla de castigo. Por ese motivo, se notificará a Pere Dalmau, mensajero de Valencia, de las buenas noticias y de la necesidad de que hiciese cuanto estuviese en sus manos para frenar los armamentos y la firma de acuerdos con patrones y corredores. Parecía inevitable desembolsar cantidades elevadas por la contratación, ya hecha, de algunos barcos y personas, pero se exhortaba a Dalmau a que procurara eludir el mayor daño posible a las arcas comunales (46).

Por otro lado, como ya hemos dicho, parece ser que la nave de Jaume

---

(44) Tamarit contó que las dos naves piratas sumarían 350 hombres, frente a los aproximadamente 100 de la suya. Por otro lado, en la refriega debieron de morir unos 15 piratas, mientras que para los valencianos el lance se saldó con dos muertos y varios heridos. AMV, *Manuale de Consells*, A-22, f. 159rv.

(45) AMV, *Lletres Missives*, g3-7, f. 242v.

(46) *Ibidem*, f. 243rv.

Ríggolf no llegó a hacer frente común con la otra valenciana, poniendo rumbo de huida antes de enfrentarse a la escuadrilla enemiga. No hay constancia de que esta escapada se debiera a un intento premeditado de abandonar, a su suerte, la coca capitana de Tamarit, pero así debió entenderlo el propio Nicolau, que así lo denunció ante el *Consell* a su regreso a Valencia.

Nos cuesta creer que Ríggolf abandonara sin luchar a Tamarit, conociendo su larga trayectoria como marino dedicado a actividades ciertamente tan peligrosas o más que la que había asumido en esta empresa, por lo tanto pensamos que muy bien fuera separándose de la nao capitana movida por la propia fuerza de los vientos o que algún tipo de animadversión entre los dos personajes, desinteligencia o incomprensión hubiera entre ambos. El día 29 de diciembre de 1401 los jurados de Valencia escribían a Jaume Ríggolf reclamándole su inmediata vuelta a Valencia, sin la menor dilación (47). En cualquier caso, a su llegada a la capital el marino fue sometido a una minuciosa investigación, siendo, además, arrestado. En efecto, a su llegada a la ciudad será detenido, pasando a arresto domiciliario hasta el mes de febrero, cuando se le imponga una fianza fabulosa de dos mil doscientas libras. Esta fianza será levantada el 26 de julio de 1402 (48). Para entonces, probablemente, las pesquisas no habrían podido establecer responsabilidad maliciosa del marino respecto de su huida de la escena del combate. Sin duda, no obstante, Ríggolf y su familia tendrían que esforzarse por colaborar con las autoridades locales. Sabemos, por ejemplo, que serán de los comerciantes que más cereal aporten a los almacenes comunales en los meses sucesivos.

Así las cosas, el día 29 de diciembre se informaba a los *Consellers* de Valencia de la arribada, a la ciudad, de noticias ciertas y confirmadas, que avisaban de la captura de la nao capitaneada por Tamarit. Lo peor de todo era que los dos barcos de los piratas que habían capturado la nao financiada por Valencia en aguas de Málaga, dejaba sin defensa a las dos naves que, en aguas de Sevilla, estaban siendo cargadas, contratadas por Joan Bayona y Antoni Garriga. La ciudad entendía que esta situación era muy inconveniente por dos razones: porque el prestigio y el honor de la ciudad y la dignidad de sus autoridades quedaba en entredicho y porque entre los barcos trigueros en el Estrecho y la ciudad de Valencia se hallaba solamente la escuadrilla de piratas gaditanos, que podrían hacerse con las naos trigueras muy fácilmente.

En estas condiciones, se decidió tomar medidas costosas y drásticas, pero de contundencia irrefutable. Se acordó el aparejo, urgente y a los costes que mejor se pudiera, de cuatro naves, poderosamente reforzadas por un contingente de ballesteros y hombres de armas. En definitiva, lo que se pretendía era evitar que los piratas permanecieran tranquilos entre los barcos cerealistas y las aguas de Valencia, pero además, era preciso garantizar que esa situación se prolongara por un tiempo suficiente para que el aprovisionamiento de la capital

(47) AMV, *Ibidem*, f. 238r.

(48) Archivo del Reino de Valencia (ARV), *Justicia Criminal*, 16, mano 3. Documentos de 8 y 18 de febrero y 26 de julio de 1402, ff. 21r, 22r y ss. Véase también AMV, *Manuales de Consells*, A- 22, ff. 164v-165r, documento de 17 de febrero.

## PRIMERA PARTE



1.—Zarpan de Valencia las naos de Tamarit. 2.—Avistamiento en Benidorm de la escuadrilla corsaria castellana. 3.—Batalla entre corsarios y naos valencianas. 4.—Arribo a Cádiz de la nao valenciana.

se hiciera de manera continuada y sin interrupciones por una larga temporada. Se trataba de contratar los barcos durante dos meses, prorrogables a otros dos y contratar a más embarcaciones si se descubría que los piratas recogían el envite y aumentaban también su número de barcos aparejados. El mismo día 29 de diciembre se escribía, a los mensajeros de Valencia en las cortes del rey, informándoles de la situación y de las medidas adoptadas y de cómo la ciudad había quedado muy menguada de oficiales comunales, ante la detención de Tamarit, la estancia en cortes de otro y el nombramiento de otro para comandar una nao, razón por la cual se les comunicaba el nombramiento de otros mensajeros y el regreso a Valencia de los actuales legados (49). Igualmente, se escribió a Guillem de Fenollet, en Barcelona, para que colaborara con Pere Dalmau en contratar tres naos que en Valencia era imposible de contratar (50). También se escribieron sendas cartas de aval para Pere Dalmau, cerca de las *consellers* de Barcelona y de cualquier patrón o señor de nao (51).

Al mismo tiempo, se escribía a la ciudad de Barcelona con el objeto de aclarar el aparejo de barcos, necesario en ese momento pero que interfería en los acuerdos entre las cortes de los estados, para formar una escuadra contra enemigos de la corona. Por otro lado, se contrataban barcos que en otras condiciones podrían integrarse en las escuadrillas del *pariatge* (52). Por último, en la reunión del *Consell* se decidía emitir deuda

(49) AMV, *Lletres Missives*, g3-7, f. 238rv.

(50) *Ibidem*, f. 238v.

(51) *Ibidem*, f. 239r.

pública hasta poder hacer frente, sobradamente, a todos los cargos que se tuvieran que hacer y, por último, se designaba a *mossén* Joan Fabra, caballero, como capitán y patrón de una de las naves, el caballero *mossén* Huc de Bordils, patrón de otra nave y *En Nicolau Jofré* y *En Pere Suau* (53) como sendos patronos de las otras dos naos.

La arribada a Cádiz sirvió para refrescar y comprar víveres con miras a preparar la travesía de vuelta. En Cádiz y Jerez, mientras se preparaba la constitución de una flotilla que trajera a Valencia cereales, se compró panática, aquella que habrían robado los piratas, para asegurar el viaje de vuelta. No sabemos tampoco cuando se pusieron en marcha nuevamente pero debió ser después de cumplido el año, es decir, en enero de 1402. Si la travesía de ida había sido accidentada, la de vuelta no le fue a la zaga. La nao de Tamarit acompañaría al menos a otras dos cargadas con cereal. En esta ocasión los problemas surgieron cuando las naves ponían proa hacia el litoral valenciano. Los temporales continuados hicieron perder mucho trapo a los barcos y acabaron separándose sin remedio, ante la imposibilidad de seguirse el rumbo. De ese modo, Tamarit arribaría a Moraira, aproximadamente en la festividad de Reyes, medio desarmada y desalentada ante la pérdida de sus compañeros de travesía. No obstante, las lamentables condiciones en las que se hallaba le aconsejaron ponerse a abrigo, esperar la mejoría del tiempo y reparar y abastecerse de cuanto pudiera para salir a buscar a sus compañeros de viaje (54).

Desde Moraira saldría hacia Alicante el notario Costa, probablemente, con la misión de recabar informaciones sobre los barcos perdidos a los que se consideraba retrasados respecto de la nao de Tamarit debido a su carga. Sea como fuere, Costa regresará por premura y, seguramente por indicación del capitán, partiría hacia Valencia por tierra, para avisar de la situación en la que se hallaban, sanos y salvos, después de la captura de los piratas, pero sin los barcos de cereal, debido al temporal que había dispersado la escuadrilla. Sabemos, por otro lado, que Tamarit localizó en Alicante la nao de Guillem Bernat, completamente desarbolada, que intentaba reparar jarcias y comprar lo necesario para seguir viaje. De todo ello se informaba a Pere Dalmau, en Barcelona, solicitándole que a la mayor brevedad regresara a Valencia, dejando a Guillem de Fenollet encargado de los negocios de la ciudad (55).

La noticia de la llegada a Moraira de Tamarit y su barco se conoció en

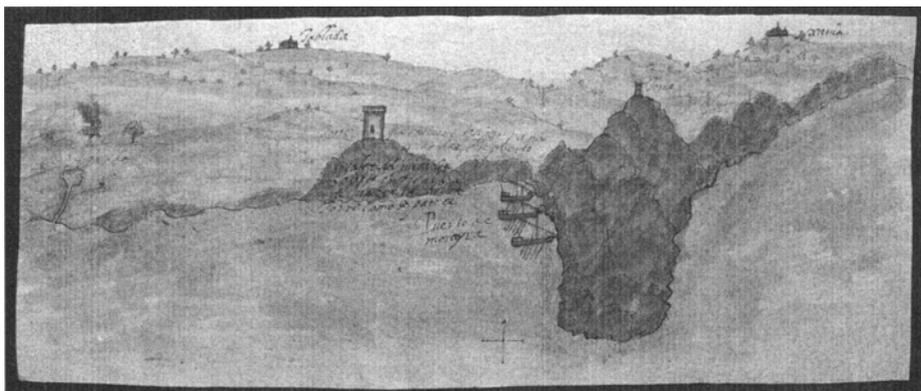
---

(52) *Ibidem*, f. 240r.

(53) *Manuals de Consells*, A-22, ff. 156rv. Estos nombramientos dejaban en situación muy delicada a la institución de la juradería. En efecto, siendo seis los jurados y hallándose Tamarit y Fabra embarcados y otros dos, Pere Passadores y Bernat Vidal, destacados en las Cortes reunidas en Castellón, quedaban en la ciudad exclusivamente dos jurados, número insuficiente para atender todos los asuntos en una época de dificultades de abituallamiento y peste. AMV, *Ibidem*, f. 157r.

(54) AMV, *Lletres Missives*, g3-7, ff. 243v, 244r y 245r. Muchas de estas noticias aparecían recogidas en sendas cartas que el 9 de enero de 1402 se escribieron al rey y a Manfré Scrivà, legado valenciano en Cortes.

(55) AMV, *Ibidem*, f. 244v.



MORAYRA. [1596]

Pintura del puerto de Morayra en el Reyno de Valencia [Cristóbal Antonelli].— [No hecho a escala].— [1596] 1 dibujo: ms., col.; 20 x 49 cm. Título tomado del verso.— Se representa el perfil de la costa, con dibujos de torres en sus lugares de emplazamiento y barcos en el mar.— Acompaña a una carta, de 9 de septiembre de 1596, sobre las torres que se proyecta construir en Morayra y Benidorm, incluyendo relación de Cristóbal Antonelli que explica el proyecto (véase también MP-23/1 y MP-23/4).— Procedencia: Consejo de Aragón, Leg. 560, doc. 37/3. Signatura: MP-23/3 Archivo de la Corona de Aragón.

Valencia con anterioridad al día 12 de enero de 1402, aproximadamente dos semanas después de cerciorarse de la pérdida de la nao (56). Por este motivo, debió ser recibida la noticia con especial alborozo. De hecho, se mandó al capitán que, sin más demora, dejara de esperar a las naves trigueras y pusiera rumbo urgente a las playas del Grao en cuanto le fuera posible (57).

Al día siguiente de esta feliz noticia, la ciudad tenía que resolver el acuciante agravamiento de la falta de liquidez, que venía padeciendo desde hacía tiempo. Por un lado, la crisis frumentaria pesaba como una losa sobre los rectores urbanos, temerosos de una incontrolable revuelta popular. Por otro lado, la peste, que había diezmado la población y detenido el normal desarrollo de los negocios. De hecho, los arrendatarios de las imposiciones urbanas, estaban perdiendo dinero debido al fracaso de sus previsiones. Por ese motivo, solicitaron la condonación de una parte de la deuda contraída con la ciudad. Ésta, sujeta también por las dificultades se había negado, de momento, alegando las pesadas cargas que soportaba, como el aparejo de cuatro naves. No obstante, y puesto que se había conocido la liberación de Tamarit, la proximi-

(56) AMV, *Claveria Comuna. Manuals d'Albarans i Censals*, J-29, ff. 50rv. Bartomeu Gil, ciudadano de Valencia, habría comunicado la noticia a los jurados. Probablemente, habría llegado en el laúd de Miquel Loret, que fue fletado por la capital para rastrear la presencia de los valencianos o los piratas en aguas de Alicante o en sus proximidades. Allí se encontraba la otra nave de la flotilla, la patroneada por Rí golf, que informaría de primera mano respecto de lo que estaba pasando.

(57) AMV, *Lletres Missives*, g3-7, f. 244v.

SEGUNDA PARTE



1.—Zarpan de Cádiz la nave de Tamarit y las dos naves con cereal. 2.—Las tormentas dispersan la escudrilla. La nao de Tamarit arriba al puerto de Moraira. 3.—Después de retroceder hasta Alicante y visitar Valencia, siguiendo órdenes de la ciudad, Tamarit pone rumbo a Valencia acompañado por la nave de Guillem Bernat.

dad de las naves cerealistas y la previsible proximidad de todos, se adujo que en un futuro próximo, si todo mejoraba, podría revisarse la presente negativa. Al mismo tiempo, se decidían cargar a censales una cantidad ciertamente reducida, hasta dos mil quinientos sueldos en intereses, por un capital total de treinta y siete mil sueldos al quince por cien, cantidad a todas luces insuficiente para subvenir a las necesidades de un aparejo como ese pero si dinero suficiente para cancelar todas las obligaciones contraídas por la ciudad después de la liberación de Tamarit (58).

El cereal llegado a Valencia, por lo tanto, no alcanzaba, en parte, la calidad que se esperaba de él, no siendo los comerciantes los responsables de semejante desgracia. Antes del 20 de enero, probablemente, tal vez incluso el mismo día 13, Tamarit llegaba a Valencia, unos días antes del arribo de los barcos cerealistas que traían su preciosa carga, sin padecer nuevos percances. Sin embargo, las naves de cereal, que atracaban en la playa de la ciudad llegaron con considerables daños, menos tal vez en la obra de los barcos, pero sobre todo en las mercancías transportadas. Las intensas lluvias y el temporal motivaron que una parte del grano se mojara, perdiendo las adecuadas condiciones de conservación. El cereal llegado a Valencia, por lo tanto, no alcanzaba, en parte, la calidad que se esperaba de él, no siendo los comerciantes los responsables de semejante desgracia.

Una vez concluida la travesía, quedaba por solucionar complicadas cues-

(58) AMV, *Manuals de Consells*, A-22, f. 158v.

tiones relacionadas con la indemnización de tripulantes, oficiales y propietario de la nao, por un lado y con el no menos peliagudo problema de la contratación de las cuatro naves en Barcelona que todavía no había sido resuelto.

### La contabilización de pérdidas y gastos

El día 13 de enero, en persona o a través del notario de la nao, Costa, destacado en Valencia, se hacía una súplica verbal ante el *Consell* por parte de Iñigo Ibáñez. El vizcaíno alegaba cuantiosas pérdidas en la estructura de su barco y jarcias, habidas durante la batalla con las naves enemigas. Las autoridades valencianas argüían que Diego Ibáñez y su nao había sido contratado por dos meses, que todavía no se habrían cumplido y que no estaba la ciudad obligada a satisfacer indemnización alguna. Con todo, la capital reconocía la actitud valiente del vizcaíno, siempre en defensa de los intereses urbanos, según relataba el capitán Tamarit. Fue su aval, en el que ponderaba la obediencia ciega de Diego a las órdenes del valenciano, sin mirar los riesgos en los que ponía el barco, sus bienes y a la tripulación, lo que más conmovió a los miembros del *Consell*, que en última instancia delegaba en los jurados poderes para resolver si había que entregar alguna cantidad y hasta que cifra ascendería ésta con objeto de premiar, que no indemnizar, al vizcaíno. Se consideraba que esta política de generosidad sería beneficiosa para el prestigio de Valencia y lo que era más importante serviría para lograr que otros posibles armadores forasteros vieran con buenos ojos el venir hasta la ciudad, conscientes del buen trato que recibirían (59).

En el siguiente *Consell General*, que celebrará el 3 de febrero, las autoridades valencianas resolvían el pago de indemnizaciones o compensaciones económicas por las pérdidas habidas en la nao. Se le asignaban doscientos florines, unas ciento diez libras, en recompensa por los daños habidos en antenas, velas, barcas auxiliares, quilla o pérdidas en dardos, clavos de hierro largos y bacinetes. Además se entregó una cantidad muy próxima a las ciento ochenta libras para el pago del salario de un mes y diecinueve a marineros, sirvientes y enrolados del maestre en el barco y por la disposición de éste durante todo ese período. En total el desembolso previsto ascendería a casi doscientas noventa libras (60). Con mucha anterioridad se había previsto el pago de sesenta florines (treinta y tres libras) por los catorce días que la nao Sant Joan estuvo retenida en el Grao de Valencia, a la espera de las decisiones de la ciudad respecto del aparejo que se estaba organizando. Ibáñez reclamó una compensación por la pérdida de tiempo y negocio que esa inactividad suponía. El albarán en cuestión, con fecha de 10 de enero de 1402, no llegó a pagarse, alegándose que estos asuntos habían pasado a la jurisdicción y conta-

---

(59) *Ibidem*, f. 159r.

(60) *Ibidem*, ff. 161v-162r. El albarán de estas cantidades por el contrato y desembolso de la nao de Joan Tamarit y de la de Jaume Ríggolf, de algo menos de 180 libras, en AMV, *Clave-ria Comuna. Manuals d'Albarans i Censals*, J-29, ff. 53v-54r.

bilidad del aparejo de otras cuatro naves, que con la captura de la Sant Joan que movió urgentemente. Como aquella empresa quedó paralizada por la feliz liberación de los retenidos por los piratas, cabe sospechas que directa o indirectamente Ibáñez sería recompensado por la demora que sufrió en la playa de la ciudad (61).

El segundo en intervenir, en el *Consell* del 13 de enero, directa o indirectamente, fue el jurado de la ciudad Jaume Tamarit, capitán de la escuadrilla, que realizará una narración detallada de los hechos al estilo de un informe. Por desgracia no conocemos los pormenores de ese relato y simplemente sabemos algunos detalles que quedaron registrados en el libro de *Consells*. Tamarit establece que su nave fue atacada por dos de piratas, poderosamente armadas, con hasta trescientos cincuenta combatientes frente a los apenas cien de que disponía él. Denunció que tuvo que hacer frente a los enemigos sin el auxilio de la otra nao, la cual en lugar de correr a socorrer a la agredida comenzó a alejarse hasta desaparecer, sin que esté seguro de que se debiera a la fuerza del viento o a otro tipo de circunstancias. Tamarit expondrá las grandes pérdidas que sufrió personalmente, siendo corroborado por todos el gran valor y decisión con el que afrontó la prueba el capitán, la tripulación valenciana y los marineros y serviciales vizcaínos (62). Tal fue el ímpetu con el que se enfrentó la batalla que los atacantes fueron sorprendidos, muriendo más de quince de ellos frente a los dos valencianos y un buen número de heridos por las dos partes. La fiereza con la que se defendió el barco de los valencianos hizo sospechar a los piratas que su presa podría reportarles graves problemas. Nicolás Jiménez de Jerez o de Cádiz y el maestre de Barrassa eran reconocidos marinos que trabajaban las aguas entre el estrecho de Gibraltar y las grandes islas centrales del Mediterráneo (63). Por ese motivo, una vez capturado el barco de Tamarit, serían informados de la decisión valenciana de aparejar más naos para buscarles y acabar con ellos. Ese sería el motivo que se hallaba en el fondo de la pronta liberación del barco del capitán con toda su tripulación.

(61) AMV, *Clavería Comuna. Manuals d'Albarans i Censals*, J-29, f. 50r.

(62) Las pérdidas de Tamarit ascenderían hasta los 1.341 sueldos con 6 dineros, es decir, poco más de 67 libras. Se trataría de bienes personales de Tamarit: utensilios de guerra -corazas, bacinetes, guanteletes-, correajes de plata, armas como hachas y dinero. AMV, *Ibidem*, ff. 163v-164r, 11 de febrero de 1402.

(63) Resulta sencillo seguir la pista a Nicolás Jiménez o Nicolás de Jerez, como es conocido en las fuentes valencianas. Este pirata disponía de una acreditada fama de marino de fortuna. CAMBIASO Y VERDES, Nicolás María de: *Memorias para la biografía y para la bibliografía de la isla de Cádiz*, t. II. Madrid, 1830, p. 96. Se trata del diccionario de personalidades célebres de Cádiz, desde J antes de U hasta Z. Dice «*Nicolao Jimenes de Cadiz. Acia (sic) el año de 1403 da noticia de este navegante la crónica de Pedro Niño, y menciona que mandaba tres naos grandes y bien armadas, y le llama Grand corsario*». Véase también FORNELL FERNÁNDEZ, Francisco Javier: «De Alfonso X al Emporio del Orbe. Cádiz en la Baja Edad Media», *Ubi Sunt?*, núm. 18, pp. 8-13. RAMÍREZ LÓPEZ, Manuel: *Historia de piratas, corsarios y otras ratas de mar en Jerez y la Bahía de Cádiz*. Cádiz, 2007. Por lo que se refiere a Barrasa, véase FERRER I MALLOL, M.<sup>a</sup> Teresa: «Vida, aventura y muerte de un corsario castellano: Diego González de Valderrama, alias Barrasa (1410)», en *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*. Barcelona 2000, pp. 99-242.

Como en el caso anterior, el *Consell* accedió a delegar la entrega de una recompensa a Tamarit y su tripulación, por los esfuerzos padecidos (64).

En última instancia fue analizada una tercera propuesta relativa al pago del salario al que la marinería tendría derecho. Habiendo sido pagados con una soldada de un mes, su estancia en alta mar alcanzaba hasta los cuarenta y cinco días, tempo por el que, sin duda, tenían derecho a percibir el correspondiente salario. Al margen quedarían las pérdidas y padecimientos ocasionados por la batalla con los piratas en aguas de Málaga (65). El 21 de febrero se entregaban hasta sesenta y siete libras un sueldo y seis dineros en recompensa por las pérdidas habidas por Nicolau Tamarit (66).

Ya en agosto se anotaban las indemnizaciones entregadas a marineros de la nave de Tamarit. En total fueron entregadas cantidades variadas hasta a cincuenta y una personas. Se repartieron entre dieciséis grupos, de los cuales solamente en siete ocasiones entregó la misma cantidad a más de un afectado. El que más dinero recibió fue Joan de Calatayud (67). Le sigue un grupo de dos hombres constituido por Bernat Costa, el escribano de la nao y Antoni Selles, *nautxer* (68). Les sigue otro grupo de tres marineros, constituido por otro *nautger* y dos ballesteros (69). Bartomeu de Monçó será el siguiente, enrolado como *companyó*, en obtener una indemnización elevada (70), le sigue Guillem Avellà, marinero (71) y otro balletero Guillem Just en unión al marinero, Antoni de Gallipol (72). El séptimo grupo, que inaugura una de las secciones más numerosas de afectados. Estará constituido por el trompeta del destacamento de ballesteros, Miquel Monyoç, y cinco ballesteros: Daniel de Monçó, Pere Panés, Pere Ferrer, Alfonso Martí y Antoni Valls (73).

El siguiente afectado registra un problema de identificación, por cuanto en la nómina de los beneficiados por las compensaciones económicas se anotó un Aparici Pérez que no aparece en la lista de embarque. En ésta, por el contrario se anotaron un Aparici Castelló, marinero, y un Joan Pérez, balletero. Este último también se halla en la lista de los siniestrados por lo que deducimos que el marinero Castelló y Pérez debieron ser la misma persona (74). El siguiente grupo estuvo formado por ocho personas, todos ballesteros: Pere Climent, Joan Pérez, *brunater*, Andreu Serrat, Guillem Erau, notario, Pere Muntanyana, Leonart Langostera, Miquel Arguiló y Alfonso de Mayrena (75).

---

(64) *Ibidem*, f. 159rv.

(65) *Ibidem*, f. 159v.

(66) *Ibidem*, 56v.

(67) *Ibidem*, f. 207v. Cobró como recompensa 4 libras, 13 sueldos y 6 dineros.

(68) *Ibidem*, f. 207v. para Costa y 208r para Sellés. Recibieron 4 libras y 8 sueldos.

(69) Recibieron 3 libras, 6 dineros los ballesteros Antoni Domingo y Bartomeu Comte y el *nautger* Francesc Joyana. *Ibidem*, f. 207v para el primero y 208r para el segundo.

(70) Recibió 2 libras y 15 sueldos. *Ibidem*, f. 208r.

(71) Recibió 2 libras, 8 sueldos y 6 dineros. *Ibidem*, f. 208r.

(72) Recibieron 2 libras y 4 sueldos. *Ibidem*, f. 208r.

(73) Recibieron 1 libra y 13 sueldos. *Ibidem*, f. 207v para el primer caso, ff. 207v -208r para el segundo y f. 208r para el resto.

(74) Recibió 1 libra, 4 sueldos y 9 dineros. *Ibidem*, f. 208r.

El tercero de los bloques más numerosos también estaría compuesto por cinco ballesteros. De nuevo, como ocurriera anteriormente, existen diferencias entre algunos nombres tanto en el rol de acordados como en el de indemnizados, que complica un tanto la identificación de cada uno de los hombres. No obstante, parece ser que se trataría de Joan Sánchez, Corbera, —también identificable como Joan Corbera—, Bertran Vicent, Ferrando de Úbeda y Alfonso *lo gabier*, —que es identificable con Alfonso de Luna (76)— Joan Martí; Ballester será el siguiente de los afectados (77).

El grupo más numeroso de los afectados, que estaba constituido por dieciséis personas, todos ellos ballesteros, excepción hecha de un caso: Guillem de la Torre, Pere Girbes, Jaume Adam, Ferrer Querol, Bernat Guerau, Joan Bonjoch, Jaume d'Anyó, Joan Cotanda, Berenguer Ferrer, Cristòfol Girbes, Mateu Soriano, Guillem Sagrada, aparece en la nómina de embarque como Francesc Sagrada, siendo marinero, Bernat Çafont, Bernat Çamuntada, Joan Garcia, y Álvaro de Úbeda se anotó como Álvaro del Grau en la lista de acordados (78). El resto de grupos son unipersonales. Domingo Pasqual, balletero (79). Bernat Celma, balletero (80). Bartomeu Bonjoch, balletero (81). El último de los indemnizados será Pere Jordà, balletero (82).

La lista de siniestrados que el 9 de agosto obtuvieron el reconocimiento al pago de algunas cantidades, como hemos podido apreciar no coincide estrictamente con la nómina de los enrolados, pero la podemos hallar también en otras fuentes (83). El total al que ascendían estos siniestros sumaba una cantidad muy inferior a la que habían perdido los principales implicados y responsables de los aparejos, sumaban 68 libras 13 sueldos y 4 dineros (84).

Por último, el día 13 de marzo, se procedía a cancelar las contrataciones de barcos en el puerto de Barcelona. Como quiera que en Valencia fuera imposible la contratación de unas naves inexistentes, se recurrió a dotar con setecientos cincuenta y tres libras cinco sueldos y siete dineros, según orden del Consell dada el 29 de diciembre. En concreto tuvieron que entregarse al patrón de nao Pere Carbó por su flete trescientas cincuenta y siete libras diez sueldos. A Noé López de Bermeo se le entregaron por su flete noventa y tres libras diez sueldos. Además se satisfacía a Francesc de Puigvert, mercader,

---

(75) Recibieron 1 libra y 2 sueldos. *Ibidem*, f. 207v para los tres primeros; para el resto, f. 208r.

(76) Recibieron 16 sueldos y 2 dineros. *Ibidem*, f. 207v para el primero; para el resto, f. 208r.

(77) Recibió 13 sueldos y 9 dineros. *Ibidem*, f. 208r.

(78) Recibieron 11 sueldos. *Ibidem*, f. 207v para el primer caso, f. 208r para el resto.

(79) Recibió 8 sueldos y 3 dineros. *Ibidem*, f. 208r.

(80) Recibió 7 sueldos y 6 dineros. *Ibidem*.

(81) Recibió 6 sueldos y 6 dineros. *Ibidem*.

(82) Recibió 5 sueldos y 6 dineros. *Ibidem*.

(83) AMV, Clavería Comuna, J-29, f. 31rv y Clavería Comuna, *Manuals d'Albarans i Censals*, O-4, ff. 14v-15r.

(84) AMV, Clavería Comuna, J-29, f. 31v.

que conducía la nao de Noé López once libras. A Joan Tarradès, de Barcelona, por el flete de su nave se entregaron ciento diez libras (85).

Además, se le entregaron al castellano Joan Ibáñez treinta y cuatro libras por catorce días que fue retenida su nave en Valencia, al servicio de la ciudad. Por otro lado, se pagaron a Pere Dalmau, el legado de la capital en Barcelona treinta y tres libras por sus gestiones. Igualmente, se dieron doce libras y ocho sueldos a Dalmau para sufragar la firma de contratos o el coste de correos entre las autoridades locales y Barcelona. También se entregaron a Manfré Escrivà cuarenta y nueve libras y un sueldo para el viaje que hizo hasta el rey, para informarle de la situación. En otro orden de cosas, se envió a Bernat Suau hasta el duque de Gandia para conseguir dinero y gentilhombres que montaran en las naves. En total, se le entregaron nueve libras y dieciocho sueldos. Algo similar ocurrió con Jaume Castellar, que fue hasta la ciudad de Xàtiva para acordar también cierta gente de prestigio que fuera en las naos. Se le pagaron once libras y once sueldos. Por último, fueron gastadas cuarenta y dos libras siete sueldos y siete dineros en la preparación de armas, bombardas y algunas cosas más necesarias para el aparejo de la armada (86).

Para subvencionar estas cantidades se recurrió a la venta de deuda pública, censales, por una cifra de quince mil sueldos aproximadamente, cifra mucho menos elevada de lo que cabría haber previsto en el caso de que hubiese sido necesario el aparejo de una nueva escuadrilla de cuatro naves.

*Compradores de censales para la Armada (87).*

Mossen Gener Rabaça .....	1500 s.
Honrat Joan de Natera .....	1500 s.
En Guillem Pedro .....	1000 s.
Honrada dona Valença, viuda de Francesc Amrich .....	800 s.
Bernat Micó .....	800 s.
Mestre Guillem Piquó .....	600 s.
Noble dona Saurina, viuda de mos. Ramon d'Abella .....	1000 s.
Mossen Gener Rabaça .....	500 s.
Joanet de Montagut, menor, compra Guillem Fenollet .....	600 s.
Dona Na Sibilia, viuda de Joan de Claramunt.....	1000 s.
Honrat En Salvador Ferrando.....	500 s.
Berenguer Mercader, tutor de su hermano .....	250 s.
Domingo de Conques .....	1000 s.
Hijo de Bonifaci Ferrer.....	333 s.
Esposa de Bernat Ferrer, monedero.....	500 s.
Honrada Eyronís, mujer de Bernat Johan.....	1000 s.
Pere Gençor .....	500 s.
Joan Gençor .....	500 s.

(85) *Ibidem*, J-29, f. 81r.

(86) AMV, *Ibidem*, J-29, f. 81rv.

(87) AMV, *Ibidem*, J-29, f. 83v 84r.

Jaume Vallseguer..... 500 s.  
 Lluís de Castellví.....1000 s.

Por fin, se pagaban nueve libras y cinco sueldos a Joan Bernat por la pérdida de una *piula* de su propiedad, en el combate, y once sacos que se perdieron y otros siete alquilados (88). La conclusión apresurada y positiva del asunto permitió a la ciudad paralizar la línea de crédito que se estaba abriendo. Una vez alcanzada la cifra de dinero que se había gastado ya no era necesario cargar más censales o buscar inversionistas de prestigio que con su intervención estimularan la participación de otros. En este sentido cabe entender la carta de agradecimiento que se remitió por parte de los jurados al duque de Gandía, marqués de Villena, que se había comprometido a financiar hasta con quince mil florines y con hombres la armada de antipirática (89). Por último, se escribió al rey para informarle de las felices noticias que significaba la liberación de la nao capitaneada por los valencianos (90)

### Conclusión: el suministro cerealístico

Por fin, al menos el 26 de enero de 1402, la gran nave de Guillem Bernat arribó a aguas del Grao. Se le hizo albarán a Bayona y Garriga, los dos mercaderes que habían traído el cereal por quinientas ochenta y cinco libras seis sueldos y cuatro dineros, por el precio de mil seiscientos setenta y dos *cafissos* y cuatro *barcelles*, traídos de las partes de Sevilla (91). Después, el 3 de febrero se adoptaba una decisión respecto de las naos trigueras contratadas por Joan Bayona y Antoni Garriga. Se trataba de las naos de Guillem Bernat, con mil quinientos *cafissos* y otra nao menor que arribó con trescientos *cafissos*. En total, pues, se trataba de mil ochocientos *cafissos* de los cinco mil que el 3 de diciembre se comprometieran los comerciantes a traer. Lo cierto es que los trescientos *cafissos* de la nao pequeña habían llegado en malísimas condiciones. Una travesía con temporal, que obligó a los barcos a buscar refugio en tierra y que provocó el mojado de la carga. El problema adquirió mayores proporciones cuando los barcos, con el cereal almacenado en las bodegas, tuvieron que permanecer casi diez días a la espera de poner nuevo rumbo a Valencia. Los retrasos con el trigo humedecido por el temporal causaron auténticos estragos en los cargamentos. Eso explicaría la pérdida de los trescientos *cafissos*, por un lado, y de otros mil, de un cargamento que ni siquiera llegó a la ciudad. Los comerciantes, ante estas perspectivas, solicitaban la comprensión de las autoridades, con objeto de que su actividad no les resultara ruinosa. Atendiendo a que los mil quinientos *cafissos* de la nao de Guillem Bernat llegaron en condiciones aceptables, a las dificultades de todo género

(88) *Ibidem*, J-29, f. 88r.

(89) AMV, *Lletres Missives*, g3-7, f. 243v.

(90) *Ibidem*, f. 243v 244r.

(91) AMV, *Claveria Comuna, Manuals d'Albarnas i Censals*, J-29, f. 52r.

con las que la ciudad se había enfrentado para garantizar en abastecimiento de cereal, las autoridades aceptaron considerar la carga de la nao pequeña como útil, pese a no serlo y pagar el grano al mismo precio que el de buena calidad, aunque no lo fuera, la capital se encargaría de secar y cribar el cereal más apto de los trescientos *cafissos* considerados como inservibles (92).

El día 8 de febrero habría arribado la nao de Guterriz d'Ajo, de Santander, con un cargamento de seiscientos veintiséis *cafissos* de cereal sevillano comprado por Garriga y Bayona (93). El día siguiente, será la gran barca *La Trinitat*, de Joan Bernat la que descargaba quinientos nueve *cafissos* ocho *barcelles*. Los comerciantes Garriga y Bayona, que traían el cargamento desde Sevilla, vieron retenidos hasta ciento diez libras destinadas a la financiación de la defensa de los barcos, prometida por los mercaderes (94). El día 18 de febrero será la nave Sant Joan, de Mateu Estevan, la que descargue trescientos ochenta y seis *cafissos* de trigo, desde Sevilla (95). El 28 de febrero *La Trinitat* volvía a descargar en el Grao de Valencia seiscientos noventa y tres *cafissos* siete *barcelles* (96). En esta ocasión el patrón de la nao había sido Francesc Martínez, el mismo día Anton García, a bordo de la *barxa* Sant Gabriel, había llevado a Valencia cuatrocientos cincuenta *cafissos* ocho *barcelles* (97). Igualmente, otros quinientos cincuenta y cinco *cafissos* cuatro *barcelles* llegaban desde Sevilla en la *barxa Sant Yago*, patroneada por Joan Benytes (98).

Todos estos avituallamientos despertaron la alarma entre los *consellers* barceloneses, también sujetos a problemas frumentarios. En una carta escrita por los jurados de Valencia a las autoridades de la ciudad hermana, ante las quejas de haberse inmiscuido entre los comerciantes Bayona y Garriga y la capital del *Principat* los oficiales comunales valencianos esgrimían la existencia de contratos firmados con los mercaderes, las carestías que se padecían en la ciudad y la presencia del rey y su corte lo que obligaba a ser especialmente previsor para impedir cualquier situación de penuria cerealista (99). Por último, el 10 de marzo, la *barxa Sant Gabriel*, patroneada por Antón García, volvía a arribar a Valencia con cuatrocientos cincuenta *cafissos* ocho *barcelles* (100).

A lo largo de los meses siguientes continuaron los problemas de abastecimiento de cereal a Valencia. Primero, debido a las carencias que hacían necesario la inversión de sumas cuantiosas para subvencionar el grano (101), segundo debido a la necesidad de buscar cereal en latitudes distintas: Andalucía, sobre todo Sevilla, pero también Sicilia, Castilla, Aragón o Tortosa (102).

(92) AMV, Manuals de Consells A-22, f. 160v161r.

(93) AMV, Claveria Comuna. Manuals d'Albarans i Censals, J-29, f. 54r.

(94) AMV, *Ibidem*, 54v.

(95) AMV, *Ibidem*, 56v.

(96) AMV, *Ibidem*, 57r.

(97) AMV, *Ibidem*, 57rv.

(98) AMV, *Ibidem*, 57v.

(99) AMV, *Lletres Missives*, g3-7, f. 261v 262r.

(100) AMV, *Ibidem*, 59r.

(101) AMV, *Manuals de Consells*, A-22, f. 165rv. El 28 de febrero se cargaron 3.300 libras para subvencionar la compra de cereal *Ibidem*, f. 171v.

Además, había problemas debido a que la carencia de trigo obligaba a ciudades como Càller, en Cerdeña a actuar de manera ciertamente sospechosa. Mercaderes italianos habrían sido contratados en la población sarda para llevar grano desde el puerto de Dénia, lo cual atentaba contra la autonomía valenciana, que pretendía defender sus privilegios (103). En realidad, este era un problema grave porque el avituallamiento de las ciudades fieles a la Corona en Cerdeña constituía una de las cláusulas fundamentales firmadas por las ciudades de la Corona de Aragón para defender sus intereses mediterráneos. A este respecto parecía un contrasentido vetar la salida de cereal para Càller, ciudad necesitada de suministros pero también lo era no evitar la exportación fuera del reino. Por fin, conflictos por el cereal también los había un poco por todas partes (104).

La complejidad de la situación cerealista representó un auténtico quebradero de cabeza para las autoridades comunales. De este modo, buena parte de las energías de las ciudades, fue preciso invertir las en organizar planes de suministro de grano y arbitrar auténticos procedimientos alternativos a los previstos. La organización de estos planes llegará a poner en riesgo las relaciones entre las ciudades e incluso entre los diversos territorios. Por otro lado, el efecto de la piratería sobre el tráfico de cereales fue muy negativo. Anidados en puertos francos, en los que no resultaba sencillo desembarazarse de estos barcos, donde a veces era una fuente de ingresos extra, las ciudades costeras se enfrentaron a un problema irresoluble.

### Bibliografía

- AGUILAR, Inmaculada: *L'almodí de València i els espais del comerç*. València, 1996.  
 ÁVILA, Manuel: *Diccionario manual de pesos y medidas*. Córdoba (Argentina), 1975.  
 BALLESTEROS-BERETTA, Antonio: *La marina cántabra. De sus orígenes al siglo XVI*. Santander, 1968.  
 BARROS, Carlos: «La mentalidad justiciera en las revueltas sociales de la Edad Media y Moderna», *Mentalities/Mentalités*, New Zealand.  
 BELTRAN PEPIÓ, Vicenç: «Antropología medieval y creación literaria». *Estudios Románicos*, 13-14 (2000-01), pp. 23-40, vol. 17, num. 1, 2002, pp. 32-44.  
 BERNARDOS SANZ, José Ubaldo: *Trigo castellano y abasto madrileño: los arrieros y comerciantes segovianos en la Edad Moderna*. Valladolid, 2003.  
 BRAUDEL, Fernand: «Alimentation et catégories de l'histoire». *Annales*, 1961, n° 4, pp. 723-728.  
 CAMBIASO Y VERDES, Nicolás María de: *Memorias para la biografía y para la bibliografía de la isla de Cádiz*. Madrid, 1830.  
 CASTELLS, Manuel: *La ciudad y las masas. Sociología de los movimientos sociales urbanos*. Madrid, 1986.  
 CASTRO, Teresa de: *La alimentación en las ciudades castellanas bajomedievales*. Granada, 1996.  
 — *Abastecimiento y consumo alimentario en el reino de Granada (1482-1510)*. Granada, 2004.  
 DÍAZ BORRÁS, Andrés: *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia. La ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana*. Barcelona, 1993.

(102) *Ibidem*, f. 189v190v.

(103) *Ibidem*, f. 172v173r.

(104) *Ibidem*, f. 171v. Para el caso de un leño capturado en Mallorca. *Ibidem*, f. 205r-206r, por ejemplo.

- *El miedo al Mediterráneo: la caridad popular valenciana y la redención de cautivos bajo poder musulmán, 1323-1539*. Barcelona, 2001.
- *El ocaso cuatrocenista de Valencia en el tumultuoso Mediterráneo, 1400-1480*. Barcelona, 2002.
- «Carestías frumentarias y guerra naval. El fracaso político de la solidaridad, dentro de la Corona de Aragón, en la crisis de 1385». *Revista de Historia Naval*, 83 (2003), pp. 23-53.
- FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio: *Historia marítima de Andalucía*. Málaga, 1999.
- FERRER I MALLOL, M<sup>a</sup> Teresa: Transportistas y corsarios vascos en el Mediterráneo medieval. Las aventuras orientales de Pedro de Larraondo (1406-1409). *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 509-528.
- *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*. Barcelona, 2000.
- «Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 115-128.
- Ídem: «Corsarios vascos en el Mediterráneo medieval (siglos XIV-XV)». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 95-110.
- FERREIRA PRIEGUE, Elisa: *Galicia en el comercio marítimo medieval*. La Coruña, 1988.
- FORNELL FERNÁNDEZ, Francisco Javier: «De Alfonso X al Emporio del Orbe. Cádiz en la Baja Edad Media». *Ubi Sunt?* 18, pp. 8-13.
- GROSSI, Paolo. *El orden jurídico medieval*. Madrid, 1996.
- HARRIS, Marvin. *Introducción a la antropología general*. Madrid, 1997.
- HINOJOSA MONTALVO, José: *Diccionario de historia medieval del Reino de Valencia*. Valencia, 2002.
- IVARS CARDONA, Andreu: *Dos creuades valenciano-mallorquines a les costes de Berberia, 1397-1399*. Valencia, 1921.
- La alimentación y la nutrición a través de la historia*. Edit., a cargo de SALAS, J., GARCÍA, P. y SÁNCHEZ, J. M. Barcelona, 2005.
- LA RONCIÈRE, Ch. M.: «L’approvisionnement des villes italiennes au Moyen Ages (XIVe-XVe siècles)». En *L’approvisionnement des villes L’approvisionnement des villes de l’Europe occidentale au Moyen Age et aux temps modernes*. Auch, 1985, pp. 35-51.
- LE GOFF, Jacques: *Tiempo, trabajo y cultura en el Occidente medieval*. Madrid, 1983.
- LLEDÓ, Emilio: *Memoria de la ética*. Madrid, 1994.
- MOLÉNAT, J. P.: «L’approvisionnement de Tolède au XV<sup>ème</sup> siècle d’après les ordonnances municipales». *Floran*, 5 (1985), pp. 215-219. También en *L’approvisionnement des villes L’approvisionnement des villes de l’Europe occidentale au Moyen Age et aux temps modernes*. Auch, 1985.
- MONTANARI, M.: *El hambre y la abundancia*. Barcelona, 1993. MONTANARI, M. y FLANDRIN, J. L.: *Histoire de l’alimentation*. París, 1995.
- «Observaciones dirigidas a averiguar las medidas y pesos corrientes o imaginarios que están en uso en las diferentes provincias de España e islas adyacentes». *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 33 (1898), pp. 202-217.
- RAMÍREZ LÓPEZ, Manuel: *Historia de piratas, corsarios y otras ratas de mar en Xerez y la Bahía de Cádiz*. Cádiz, 2007.
- REGUILLO, Rossana: «La ciudad en el campo: una contradicción llena de sentido». *Comunicación y Sociedad*, 14-15 (Universidad de Guadalajara, México, 1992), pp. 143-157.
- RIERA MELIS, Antoni: «Los alimentos cristianos en Occidente durante la Edad Media». En *La alimentación y la nutrición a través de la historia*. Editores. J. Salas, P. García y J. M. Sánchez. Barcelona, 2005, p. 203.
- RUDÉ, George: *La multitud en la historia. Los disturbios populares en Francia e Inglaterra, 1730-1848*. Madrid, 2000.
- STOUFF, L.: *Ravitaillement et alimentation en Provence XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, París La Haya, Mouton, 1970.