



UNIVERSIDAD DE CANTABRIA
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

GRADO EN HISTORIA



TRABAJO FIN DE GRADO

Director: Javier Añíbarro Rodríguez

Curso 2017/2018

La Corona de Castilla ante el corso y los ataques marítimos. Resolución de conflictos en el contexto internacional (1350-1500)

The Crown of Castile faced with the plunder and the maritime attacks. Resolution of conflicts in the international context (1350-1500)

Ángel Sánchez Roiz

Junio 2018

RESUMEN

El presente trabajo se ocupa de cómo la Corona de Castilla afrontó los conflictos marítimos que se le presentaron en los turbulentos años que comprenden desde 1350 a 1500, en los cuales está enmarcada la Guerra de los Cien Años que facilitó la aparición del bandidaje marítimo en el Atlántico. En ese periodo hubo en el Mediterráneo Occidental una serie de conflictos similares, por ejemplo, en los enclaves aragoneses de Cerdeña, que se convirtieron en un refugio de corsarios y robadores, quienes sobrevivían únicamente del pillaje en una isla que les era hostil. Así pues, este trabajo se centra en los procesos que había que seguir para resolver los robos en el mar y las soluciones propuestas por la Corona tanto para compensar las pérdidas sufridas, como para acabar con dichos actos. Las soluciones dadas dependieron del contexto diplomático de cada país y fueron evolucionando con el paso del tiempo.

Palabras clave: Castilla, Edad Media, Corso, Diplomacia Internacional.

ABSTRACT

The present work deals how the Crown of Castile faced with maritime conflicts that appeared in the years of 1350 to 1500, in which the Hundred Years War was frame, that facilitated the appearance of the maritime banditry in the Atlantic. In that period there was a similar process in the Western Mediterranean because the aragonesse enclaves of Sardinia became a refuge for plunders and robbers, as the only way to survive on an island that was hostile to them. So, we focus on the process that was necessary to follow to resolve a robbery at sea and the solutions that the crown offered to compensate the losses. The solutions given depended on the country and envolved with the pass of years.

Keywords: Castile, Middle Ages, Plunder, Internacional Diplomacy.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
1.1. OBJETIVOS DEL TRABAJO	3
1.2. FUENTES	4
1.3. BREVE ESTADO DE LA CUESTIÓN	5
1.4. METODOLOGÍA	7
2. LA POLÍTICA EXTERIOR CASTELLANA EN RELACIÓN CON EL CORSO	10
2.1. REINO DE FRANCIA	11
2.2. REINO DE INGLATERRA	13
2.3. REINO DE PORTUGAL	19
2.4. MEDITERRÁNEO	21
3. MECANISMOS DE GESTIÓN DE LOS CONFLICTOS MARÍTIMOS	22
3.1. RECLAMACIONES ANTE LA JUSTICIA	22
3.1.1. Reclamación ante la justicia local	23
3.1.2. Reclamación ante la justicia del reino	24
3.1.3. Reclamación ante el rey	26
3.2. VÍA DIPLOMATICA	28
3.3. CARTA DE MARCA	30
3.3.1. Concesión y condiciones	31
3.3.2. Ejecución y cobro.....	32
3.3.3. Consecuencias	34
3.4. LA “QUEMA”	35
5. CONCLUSIÓN Y CIERRE	39
6. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA	43
6.1. FUENTES	43
6.2. BIBLIOGRAFÍA	43
6.3. WEBGRAFÍA	46

1. INTRODUCCIÓN

Este trabajo se centra en el estudio de la resolución de los conflictos marítimos en el contexto internacional en un periodo comprendido entre los años 1350 y 1500. Nos centramos principalmente en Castilla, aunque aparecen otros estados y nos limitamos principalmente a dos grandes marcos geográficos: el Océano Atlántico y el Mar Mediterráneo.

El presente trabajo resulta interesante pues explica cómo se gestionaban los conflictos marítimos entre los distintos estados en la Baja Edad Media: se originan como conflictos privados entre particulares, pero al no resolverse en la justicia ordinaria, muchos llegaron a pasar del conflicto privado al internacional.

Así pues, aunque este trabajo se centra principalmente en súbditos de la Corona de Castilla, el conjunto de casos nos permite vislumbrar cómo fueron las relaciones de Castilla con otros reinos cercanos, lo cual es clave para entender muchas de las resoluciones y medidas que fueron ejecutadas desde el poder. También veremos brevemente quienes eran los causantes o de estos conflictos y sus motivaciones.

1.1. OBJETIVOS DEL TRABAJO

El objetivo principal que plantea este trabajo es estudiar la gestión y resolución de los conflictos marítimos, generalmente de carácter privado, en el periodo que comprendido desde 1350 a 1500 donde queda inserta la Guerra de los Cien Años. Estamos hablando de un espacio temporal en el que navegar suponía un riesgo considerable debido en parte a este conflicto, pero en el que también deben ser tenidos en cuenta otros factores, como un contexto social que permitía hacer de los ataques marítimos una forma de vida.

Otro objetivo consiste en vislumbrar cuáles eran los canales establecidos para que se pudiera realizar justicia ante los agravios sufridos en el mar, o si existía una metodología para poder reclamar un robo sufrido en el mar. En este sentido, trataremos de dar respuesta a interrogantes del tipo: si un robo era cometido por un flamenco, ¿se seguían los mismos pasos que si el robo lo cometía un castellano? ¿Existía un sistema legal proporcional en Europa?

El conocimiento de los mecanismos de justicia en el mar nos llevará a nuevos objetivos relacionados con la búsqueda de la justicia: ¿Qué ocurría si al agraviado le negaban justicia?, ¿qué solución le podían dar?, ¿hasta qué punto los agraviados podían permitirse costear un juicio?, ¿es posible averiguar cómo actuaban quienes no disponían de dinero? ¿siempre se plantea la misma solución a todos los agraviados?

Esto es importante para ver si las distintas coronas europeas mostraron interés en mejorar las soluciones que se daban a los conflictos que se producían o, si por el contrario, se acomodaron en una solución que funcionaba, aunque mejorable, como eran las cartas de marca y represalia.

A la vez nos preguntamos si estas soluciones realmente resolvían el problema o derivaban en otros. Al ser las represalias ejecutadas sobre un conjunto de gente, y no sobre el sujeto culpable, se nos presenta otro objetivo: conocer las consecuencias de la concesión de estas cartas de marca y represalia.

Y el último objetivo que nos marcamos es aproximarnos a la figura del delincuente del mar ¿Quién era esa gente? ¿Qué condición social tenía? Y, ¿qué los llevaba a delinquir? Estas cuestiones creemos que son importantes para entender el porqué de estos actos de bandidaje marítimo, y determinar si eran casuales o seguían unos parámetros claros.

1.2. FUENTES

Hemos consultado tres fuentes primarias que hemos creído que son necesarias para la realización de este trabajo.

La primera fuente consultada fue *El Victorial* de Gutierre Díaz de Games, una narración sobre las hazañas del caballero Don Pero Niño, dotado de un componente del todo heroico que mezcla historia y mitología cuando nos habla de los países donde va con su tripulación. *El Victorial*, constituye una fuente importante de donde podemos extraer mucha información de interés tanto para este trabajo que se ocupa de los conflictos marítimos, como para otros dedicados al corso.

Esta fuente nos muestra cómo la monarquía castellana responde a los daños que los actos piráticos provocaban en el comercio, volviendo el mar muy inseguro. La reacción de la monarquía es tajante: trata de arrancar la raíz del problema, y para ello, envía unas naves de armada con el objetivo de capturar al mayor número de *corsarios* y *robadores*.

La segunda fuente consultada fue la obra del Canciller Ayala, *Crónica del Rey Don Pedro y del Rey Don Enrique, su hermano, hijos del rey don Alfonso Onceno*. Esta es una obra muy importante, pues nos narra los acontecimientos de los primeros años en los que se inicia este trabajo y, además, es una obra de referencia para todo aquel interesado en conocer mejor la diplomacia del momento.

La última fuente que hemos consultado no es castellana, sino que nos viene de Inglaterra: los *Calendar of Patent Rolls*, que son una compilación de mandatos reales de interés general del reino, que se hacían públicos, en los que se publicaban nombramientos de cargos públicos, concesiones de tierras y títulos, nombramientos de embajadores... y donde también se publicaba a quién se le concedía una carta de marca, una de protección y salvo conducto, o donde se exigía la restitución de bienes robados. Esta fuente es importante pues nos permite observar desde otro reino lo que estaba ocurriendo, y más en un periodo donde las fuentes castellanas respecto a la conflictividad marítima y su resolución son escasas. Esta fuente nos ha permitido confirmar nuestras hipótesis y ayudado a resolver cuestiones que no hubieran podido ser resueltas de otra manera.

Por último, aunque de manera más tangencial, hemos consultado *Las Siete Partidas del rey don Alfonso el Sabio*, en especial para comprobar como desde la monarquía se definía a los corsarios y, en general, la problemática legal de los ataques marítimos.

1.3. BREVE ESTADO DE LA CUESTIÓN

Castilla y su armada en la Edad Media ha sido un tema de gran interés para la historiografía, sobre todo porque este reino experimentó durante el periodo bajomedieval una expansión marítima protagonizada por nobles que llevaron a la corona castellana a convertirse en toda una potencia naval.

La primera persona que dedicó un trabajo académico de la Marina de Castilla desde el punto de vista historiográfico contemporáneo fue el capitán de navío Cesáreo Fernández Duro con su obra de *La Marina de Castilla de su origen y pugna con la de Inglaterra. Hasta la refundición en la Armada Española*. Esta obra, publicada en 1894, es una extensa monografía que recopila toda la historia de la Marina de Castilla, como bien revela su título, desde su fundación hasta que pasa a ser la Armada Española. Es una obra que resulta de una lectura muy agradable y en la que nos encontramos citas bibliográficas, lo cual dota a este estudio de veracidad al revelar las fuentes en las que fundamenta su discurso, y demuestra que realmente se trata de un trabajo académico. Sin embargo, en su obra, Cesáreo Fernández Duro, otorga un peso excesivo a los nombres propios, que son siempre personas de rango pertenecientes a importantes puestos en la jerarquía militar. Estas características sugieren que este autor conocía los estudios de tendencia historicista procedentes de Europa; además, y de manera complementaria, en su obra también se observan ciertos rasgos propios de la otra gran corriente historiográfica decimonónica: el positivismo. Esto se percibe en, el recurso a datos concretos, como la

preocupación por fechas y números “exactos” cuando habla de las embarcaciones y hombres, que hoy en día, sin ser desechados, no ocuparían el mismo protagonismo.

Hemos de esperar unos años, concretamente a la década de los cuarenta del siglo XX, para que la atención de los historiadores se centrase de nuevo en la Marina de Castilla, sobre todo desde su intervención en la Guerra de los Cien Años que supuso su expansión y consolidación por el Atlántico, como bien nos dice Luis Suárez Fernández en su introducción del libro de *Navegación y Comercio en el golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política Marinera de la Casa de Trastámara*. Y es que este autor será fundamental para la historia de la marina castellana, siendo un referente académico sobre el mismo; esto es así puesto que, al leer a autores posteriores que escriben sobre este mismo tema, le citan al él directamente como nosotros también hemos hecho. En esta misma generación encontramos a otros autores que han tratado esta temática, aunque de una forma más específica por centrarse en la “marina cántabra” como fue Antonio Ballesteros Beretta y su hijo Manuel Ballesteros Gaibrois en su trabajo sobre la *La marina de cántabra de sus orígenes al siglo XVI*, en la que también participa Roberto Ferrando Pérez. Esta obra está constituida por tres tomos que van desde los orígenes de la marina cántabra hasta, finales de los 60, momento en que Antonio Ballesteros ya había fallecido. En ella se nos indica que los orígenes de la Marina de Castilla están en la región de la actual Cantabria, algo que ya menciona Fernández Duro en su obra citada anteriormente y que es como si se tratara del origen legendario de la Marina de Castilla¹.

En la década de los 70 verá la luz una obra magistral sobre este periodo que es la publicada por la historiadora inglesa Wendy Childs *Anglo-Castilian trade in the later Middle Ages*. Esta es una obra de referencia sobre las relaciones anglo-castellanas del momento y que, además, nos aporta el punto de vista inglés frente al castellano. Gracias a su enfoque, comprendemos mejor algunos aspectos relacionados con la diplomacia. Poco después, en 1983 fue publicada la que será para nosotros otra obra clave: *Mercaderes castellanos en el golfo de Vizcaya (1474-1492)*. Esta obra de Betsabé Caunedo del Potro, historiadora discípula de Luis Suárez Fernández aporta un enfoque novedoso: la historia de los mercaderes y sus labores desde un punto de vista social, y dedicando una parte importante al tema del robo en el mar. La obra de Betsabé Caunedo del Potro supone una renovación historiográfica y una referencia imprescindible para cualquiera que se dedique a la historia naval castellana.

¹ FERNÁNDEZ DURO, C. *La Marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundación en la Armada Española*. Madrid: Tipografía de El Progreso Editorial, 1894. (ed. Fcs. Madrid: Diputación de Zamora, 1995, pág. 7-8.

Fundamental será también para nuestro trabajo la aportación de la historiadora María Teresa Ferrer i Mallol, sobre todo gracias a su línea de investigación de los corsarios en el Mediterráneo y especialmente a su libro de *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, en la que refleja mediante numerosos ejemplos cómo funcionaba el mundo del corsario y desarrollaban los pleitos por robos entre las distintas partes. Asimismo, presta especial atención a aspectos políticos, como los mecanismos diplomáticos basados en el carreo entre soberanos.

El historiador Iñaki Bazán será también muy importante en este campo de estudio gracias a su libro *Delincuencia y criminalidad en el País Vasco en la transición de la Edad Media a la Moderna*. En el cual trata entre otras cosas la conflictividad que el mar producía.

Luego también hemos tenido aportaciones más recientes gracias a las líneas de investigación sobre la sociedad marítima y urbanismo en la Baja Edad Media que hay en la Universidad de Cantabria con los profesores Beatriz Arízaga, Jesús Ángel Solórzano y también Javier Añbarro. De hecho, los dos primeros han editado varios libros monográficos que incluyen estudios de diferentes autores internacionales presentados en el contexto de los Encuentros Internacionales del Medievo celebrados en Nájera desde el año 2004, y que han tratado la historia Marítima desde diferentes perspectivas. Igualmente ha sido importante la revista *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, en cuyas páginas encontramos muchos artículos que están relacionados con el tema que hemos trabajado y nos ha facilitado mucho la labor.

1.4. METODOLOGÍA

En primer lugar, para llevar a cabo este trabajo hemos realizado una lectura preliminar de los distintos manuales de historia medieval, además de textos generales sobre el tema para poder obtener una perspectiva general sobre los temas a tratar en este trabajo y que han sido de gran utilidad para poder empezar a centrarnos en un campo concreto.

Tras las primeras lecturas generales, comenzamos a realizar un vaciado bibliográfico sobre los temas que queríamos tratar. Empezando por lo general y terminando por lo particular, como son las monografías y estudios generales, como por ejemplo: *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval* o *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya, un estudio sobre la política marinera de la casa de Trastámara*. De ahí fuimos concretando y buscando capítulos de libros y artículos como pueden ser: La piratería entre la Corona de Aragón y los Reinos de Castilla y Portugal en el siglo XIV, Contribución a su estudio, de Mutgé Vives, o

Libertad de comercio y seguridad marítima en las relaciones diplomáticas entre Castilla y Portugal de Álvarez Palenzuela. Asimismo, hemos de añadir que en el apartado final de bibliografía del presente trabajo no hemos escrito toda la bibliografía que hemos consultado, sino una selección, pues, por ejemplo, algunas obras no han sido realmente de interés para la realización de este trabajo.

Tras la selección de la bibliografía, procedimos a su lectura, una labor que requirió de un tiempo considerable, pues existe una gran cantidad de obras relacionadas con los temas que trabajamos. Mientras realizábamos las lecturas escribíamos anotaciones en fichas con lo que nos podría ser útil para la elaboración del trabajo. En ellas apuntamos el tema, los datos de interés y la página. Posteriormente, al finalizar la lectura de cada libro, artículo o demás, archivamos las fichas en un mismo lugar indicando el nombre de la obra y su referencia para poder consultarlo más adelante. Esto nos ha sido de gran ayuda para el posterior desarrollo del trabajo.

Una vez terminado el proceso de lectura y almacenamiento de las anotaciones, comenzamos un proceso de análisis de las mismas. Con este análisis lo que pretendíamos fue valorar las lecturas, jerarquizarlas y extraer de ellas la máxima información posible. También comparar unas y otras y, sobre todo, cotejar las fuentes que presentan. Fue a partir de este análisis que recurrimos a la búsqueda de las fuentes primarias que finalmente consultamos y ya hemos presentado.

En una fase posterior, empezamos la redacción propia del trabajo. Fue aquí cuando nos dimos cuenta de que algunos de los planteamientos originales tenían que ser reemplazados por otros para el correcto desarrollo del mismo. Pues en esta fase nos percatamos de que nuestras hipótesis originales no podían ser respaldadas por la bibliografía y las fuentes o no corresponder a lo que ha de ser un Trabajo de Fin de Grado. Una vez redactado el trabajo procedimos al desarrollo de las conclusiones del mismo. Algo que fue, bajo nuestro punto de vista, del todo enriquecedor y útil y nos permitió cerrar nuestro trabajo con una correcta visión de cuantas ideas originales pudimos demostrar.

Finalmente se revisó este presente trabajo intentando evitar faltas de ortografía, incumplir de la normativa del TFG y, sobre todo, evitar incurrir en contradicciones durante el desarrollo del mismo.

1.5. ACLARACION DE TERMINOLOGÍA

Antes de abordar directamente este trabajo, creemos que sería preciso desarrollar algunas definiciones relevantes para el mismo. De esta manera nos podemos evitar confusiones

respecto algunos términos que actualmente puedan tener un significado distinto, al que tenían en la época y a los cuales obviamente nos referimos:

- **Curso:** Según la RAE² este término tiene dos acepciones:
 - Campaña marítima que se hace al comercio enemigo, siguiendo las leyes de guerra.
 - Campaña que hacían por el mar los buques mercantes con patente de su Gobierno para perseguir a los piratas o a las embarcaciones enemigas.

Alfonso X en la partida V, título IX, ley XII califica al corsario como: *cursarios o robadores*³. La asociación entre ambos términos indica claramente que los corsarios medievales eran percibidos como gente que se apropiaban de bienes que no eran suyos, y en consecuencia, presenta un matiz negativo.

Sin embargo, también es preciso considerar las definiciones realizadas por historiadores más recientes; en este sentido destaca la propuesta por Iñaki Bazán. “Puesto que el curso tenía un carácter de legalidad, al contar con el soporte oficial de la corona, y se dirigía contra naves de naciones enemigas. [...] los barcos con patente de curso llevaban a bordo un escribano que tenía como misión dar testimonio del número de capturas, el importe de las mismas, así como velar por los intereses de la corona en el reparto. [...] no tenían por qué ser llevadas a cabo por buques de guerra, lo normal era que esta actividad la realizaran barcos mercantes.”⁴ Los demás autores consultados, no difieren mucho de esta definición. El curso era por tanto una práctica marítima regulada y legalizada, encaminada a apropiarse de los bienes ajenos, que requería de cierta organización y contabilidad, y que frecuentemente era practicada por naves de naturaleza comercial.

Hemos de añadir que en este periodo era el único termino empleado junto al de robador, el termino pirata que ya se usaba en la antigüedad no se usa en el periodo que hemos estudiado, por lo que hace muy difícil la distinción de y mejor sería hablar de actos piráticos.

² Corso, [en línea: fecha de consulta: 12 junio 2017], *Diccionario de la lengua española*. Disponible en: <http://dle.rae.es/?id=B175Cfw|B176dY7>

³ ALFONSO X, *Las Siete Partidas del Rey don Alfonso el Sabio/ cotejadas con varios códices antiguos por la Real Academia de la Historia. Tomo III*. Madrid, 1807. Ed. Facsímil, Madrid, RAH, 1972, p. 242.

⁴ BAZÁN, I. *Delincuencia y criminalidad en el País Vasco en la Transición de la Edad Media a la Moderna*. Vitoria-Gasteiz: Departamento de Interior, 1995, p. 255.

- **Hermanidad de las Marismas:** Fue el hermanamiento de las villas cantábricas de Santander, Laredo, Castro Urdiales, Vitoria, Bermeo, Guetaria, San Sebastián y Fuenterrabía en 1296⁵. Se habría fundado con el objetivo de fortalecer el predominio marítimo de Castilla en la navegación del Atlántico, actuando como un grupo de presión encaminado a proteger sus intereses comerciales que no tenían por qué ser los mismos que los del resto de la corona castellana. Como veremos más adelante, esto ocurrió cuando negociaron la paz directamente con el rey de Inglaterra en 1351.
- **Piratería:** Según la RAE⁶, este término presenta tres acepciones. Sin embargo, ninguna de las tres nos da una definición contundente en el campo en el cual nos movemos. Estas son:
 - Ejercicio de pirata.
 - Robo o presa que hace el pirata.
 - Robo o destrucción de los bienes de alguien.

Lo más adecuado para este trabajo es la definición de que la piratería es la acción de quien “roba a amigos y enemigos sin distinción”⁷, pero nunca quedando claro del todo la distinción entre corsarios y piratas, pues depende del contexto una misma persona podría ser un pirata perseguido o un respetado corsario.⁸

2. LA POLÍTICA EXTERIOR CASTELLANA EN RELACIÓN CON EL CORSO

Las relaciones exteriores de la Corona de Castilla en el ámbito cronológico en el que se mueve este trabajo (1350-1500) estuvieron marcadas por la Guerra de los Cien años entre los Reinos de Francia e Inglaterra (1337-1453). El conflicto entre ambas coronas supuso el germen de cultivo ideal para el desarrollo de una guerra de corso y acciones piráticas, provocadas por el desorden existente en el Océano Atlántico por la contienda. Al ser Castilla la corona que ocupa el grueso de este trabajo, me centraré en las relaciones de esta con sus reinos vecinos. No

⁵ BALLESTEROS BERETTA, A, BALLESTEROS GAIBROIS, M y FERRANDO PÉREZ, R. *La marina cántabra de sus orígenes al siglo XV. Tomo I*. Santander: Excelentísima Diputación Provincial de Santander, 1968, p. 41.

⁶ Piratería, [en línea: fecha de consulta: 14 junio 2017], *Diccionario de la lengua española*. Disponible en: <http://dle.rae.es/?id=T8sEgt4>

⁷ FERRER MALLOL, M T. *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*. Barcelona: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Institución Milá y Fontanals y Departamento de Estudios Medievales, 2000, p. 102.

⁸ *Ídem*.

podemos entender los conflictos marítimos castellanos si no sabemos qué relación tenía Castilla con sus reinos vecinos. En este apartado nos vamos a centrar concretamente en tres reinos; Inglaterra, Francia y Portugal y un espacio geográfico que alberga una gran cantidad de reinos y señoríos, el Mediterráneo.

2.1. REINO DE FRANCIA

Con el comienzo de las hostilidades entre los reinos de Francia e Inglaterra en 1337, el monarca castellano Alfonso XI decidió permanecer neutral en dicho conflicto⁹; de ese modo, podía mantener el comercio marítimo asegurado con Flandes, en el que los mercaderes castellanos vendían las lanas que tanto beneficiaban a la Corona. Sin embargo, pese a esta política neutral, tanto Francia como Inglaterra se disputaron la alianza con Castilla¹⁰. A Francia le interesaba la alianza con Castilla para así disponer de su poderosa flota, mientras Inglaterra, que era una suerte de talasocracia, se conformaba con la no beligerancia castellana pues sabía que la flota castellana era la única que le podía hacer frente¹¹. En 1340 la flota francesa fue derrotada en La Esclusa por la flota inglesa al mando del rey Eduardo III; siete años más tarde los ingleses tomaron Calais. A partir de aquel momento los franceses empezaron a ser conscientes de que estas derrotas se producían por la falta de una armada eficaz, por lo que incrementaron sus esfuerzos por acercarse a Castilla y a su preciada flota¹².

Sin embargo, el acercamiento a las posiciones francesas lo provocó el propio Eduardo III de Inglaterra en 1350. Sucedió cuando la flota castellana retornaba de Flandes y, a la altura de Winchelsea, se sucedió la batalla del mismo nombre que se saldó en derrota para la flota castellana¹³. Esta acción facilitó que en 1352 se acordara un enlace matrimonial entre el rey castellano Pedro I, (que había ascendido al trono en 1350 tras la muerte de su padre Alfonso XI) con la princesa francesa Blanca de Borbón¹⁴. Pedro I abandonó así la neutralidad castellana, apoyando abiertamente a Francia en la Guerra de los Cien años. Esta alianza no duró mucho, pues tras la boda en 1353, el monarca castellano abandonó a los tres días a su esposa, al enterarse que Francia no podía pagar la dote prometida en los acuerdos de 1352¹⁵.

⁹ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L y REGLÁ CAMPISTOL, J. “España cristiana crisis de la reconquista luchas civiles”, en: MENÉNDEZ PIDAL, R, Dir. *Historia de España Tomo XIV*. 3ª ed. Madrid: Espasa-Calpe, 1981, p. 4.

¹⁰ GONZÁLEZ ECHEGARAY, J. “Cantabria en la Baja Edad Media” en: SUÁREZ FERNÁNDEZ, L et al. *La Edad Media en Cantabria*. Santander: Institución Cultural de Cantabria, Instituto de Arte “Juan de Herrera” y Diputación Provincial de Santander, 1973, p. 122.

¹¹ CERVERA PERY, J. *El poder naval en los reinos hispánicos*. Madrid: Editorial San Martín, 1992, p. 151.

¹² GONZÁLEZ ECHEGARAY, J. “Cantabria en la Baja...” *op. cit.*, p. 123.

¹³ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L y REGLÁ CAMPISTOL, J. *España cristiana, crisis de la... op. cit.*, p. 11.

¹⁴ *Ibidem*, pág. 19.

¹⁵ *Ibidem*, págs. 21.

La ruptura de las relaciones entre Pedro I y Francia provocó que los franceses pasaran apoyar al hermano bastardo de Pedro I y su principal oposición; Enrique de Trastámara. Como respuesta, Pedro I se alió con la monarquía inglesa.

En 1366 estalló la guerra civil castellana, que enfrentó a los dos hermanastros. La guerra se saldó con la victoria de Enrique de Trastámara que fue coronado rey de Castilla¹⁶. En 1368 Enrique de Trastámara firmó el Tratado de Toledo¹⁷, por cual se establecía de forma escrita la alianza entre Carlos V de Francia y el futuro Enrique II de Castilla. Este tratado comenzó a dar sus beneficios pronto, pues Francia empezó a ganar batallas y territorios. Por su parte, Castilla se fue erigiendo poco a poco señora del Atlántico y su comercio. En 1372 la flota castellana derrotó a la inglesa en La Rochela, lo que provocó que la ciudad quedase aislada de Inglaterra al destruir la totalidad de su flota, lo cual provocó en poco tiempo su caída en manos francesas¹⁸.

La superioridad naval castellana se hizo evidente y así en 1377 y 1380 se iniciaron unas campañas de castigo contra la costa sur de Inglaterra¹⁹. La campaña de 1377 reunió una flota combinada franco-castellana, compuesta de naves armadas que escoltaron naves de transporte con 5000 hombres armados, a bordo. Esta campaña se saldó con el asalto e incendio de Rye, el saqueo de Rottingdean y Lewes, donde pereció el abad de Lewes que acudió a la defensa de esta con sus vasallos. Falkestone y los alrededores de Portsmouth, Darmouth y Plymouth fueron completamente saqueados. De la isla de Wight solo quedó el castillo, que no fue tomado, al igual que Winchelsea y Southampton que resistieron el ataque, pero no corrieron la misma suerte Hastings y Poole, que fueron saqueadas e incendiadas y pusieron fin a la campaña de 1377. Fue la primera vez desde que empezó la guerra que Inglaterra sufría las consecuencias de la misma en su propia isla²⁰. La de 1380 fue una gran hazaña y ahora verán ustedes por qué. Al igual que en la de 1377 se reunió una flota combinada franco-castellana, esta asoló la costa sur inglesa y saqueó Winchelsea, para más tarde remontar el Támesis, he aquí la hazaña, y quemar la población de Gravesand que impotentemente vieron cómo esta ardía desde Londres los ingleses, poniendo de manifiesto lo vulnerable que era Inglaterra en el mar y que ni Londres estaba ya a

¹⁶ SOLANA SAINZ, J.M. “Las cuatro Villas de la costa”, en: SUÁREZ FERNÁNDEZ, L *et al.* *La Edad Media en Cantabria*. Santander: Institución Cultural de Cantabria, Instituto de Arte “Juan de Herrera” y Diputación Provincial de Santander, 1973, p. 141.

¹⁷ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya, un estudio sobre la política marítima de la casa de Trastámara*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Medievales, 1959, p. 21.

¹⁸ FERNÁNDEZ DURO, C. *La Marina de Castilla... op. cit.*, p. 132.

¹⁹ FERRER MALLOL, M T. *Corsarios castellanos y... op. cit.*, p. 13.

²⁰ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L y REGLÁ CAMPISTOL, J. *España cristiana, crisis de la... op. cit.*, p. 187.

salvo de la guerra²¹. Vemos cómo estas campañas se saldaron con gran éxito para las armas de Castilla y Francia y pusieron de manifiesto la hegemonía castellana del canal.

Tras 1380 Castilla prefirió confiar la guerra en el canal de la Mancha a manos privadas²², como se puede comprobar ya en la campaña de 1380 cuando unos corsarios vascos tomaron unos barcos ingleses en el sur de Inglaterra, aunque fueron derrotados por estos en Kinsale (Irlanda), donde perdieron sus presas²³. Este episodio demuestra ya claramente la presencia de los corsarios en la guerra del canal y a partir de esa fecha su presencia se reforzará. Así llegamos a las treguas de Boulogne de 1384, que ponían fin a las hostilidades y reafirmaron el dominio naval y comercial castellano en el Canal de la Mancha, aunque continuó amenazado por la piratería inglesa²⁴.

En 1394 se renovó la alianza franco-castellana de 1368, esta vez con los monarcas Carlos VI y Enrique III. Sin embargo, las relaciones con Francia se estancaron y no se volvieron a efectuar grandes acciones navales conjuntas. Castilla se dedicó a proteger el comercio marítimo combatiendo los actos piráticos, lo que incluía vigilar las costas francesas ante posibles invasiones inglesas. En 1444 Castilla se sumaba a la Tregua de Tours, poniendo fin a su participación en la Guerra de los Cien Años²⁵. Pero a partir del año 1459 las buenas relaciones franco-castellanas se empiezan a erosionar tras anular Carlos VII de Francia los privilegios de los mercaderes castellanos y a partir de 1463 de tornará en una manifiesta enemistad²⁶.

2.2. REINO DE INGLATERRA

Alfonso XI de Castilla siguió su política de neutralidad en el conflicto de la Guerra de los Cien años. Sin embargo, hubo contactos con Inglaterra. En realidad, Alfonso XI negoció tanto con la corona inglesa como con la francesa. Una muestra de este acercamiento a Inglaterra fue el acuerdo de matrimonio de su hijo el futuro Pedro I con la princesa Juana de Inglaterra, hija de Eduardo III²⁷. En 1350, cuando murió Alfonso XI y le sucedió Pedro I, el monarca inglés, Eduardo III, decidió armar una flota, para atacar la flota comercial castellana a la altura

²¹ *Ibidem*, p. 213.

²² *Ídem*.

²³ *Ibidem*, p. 212.

²⁴ En 1404 Enrique III de Castilla no renovó las treguas y mando a, Pero Niño de armada para combatir la piratería inglesa. Visto en: DÍEZ DE GAMES, G. *El Victorial, Crónica de Don Pero Niño*, conde de Buelna. SANZ, J. (ed.). Madrid: Polifemo, 1989, pp. XVII-XVII.

²⁵ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. “Guerra y comercio marítimo: La contribución vascongada a la expansión económica española (siglos XIV y XV)”. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. 2006, Vol. 5. p. 38.

²⁶ ARIZAGA BOLUMBURU, B. “La actividad comercial de los puertos vascos y cántabros medievales en el Atlántico”. *Historia. Instituciones. Documentos*. 2008, Vol. 35. p. 34.

²⁷ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L y REGLÁ CAMPISTOL, J. *España cristiana, crisis de la... op. cit.*, p. 4.

de Winchelsea, cuando esta retornaba de Flandes²⁸, comenzando las hostilidades. La decisión de atacar a la flota comercial castellana se debió a que supuestamente los castellanos practicaban la piratería con los bajeles de los súbditos del rey inglés²⁹, también nos dicen que había rumores de una invasión castellana a Inglaterra³⁰, al igual que se cree que su propósito era disminuir el potencial marítimo de Castilla³¹ o puede que realmente fueran las tres cosas, lo que llevó a Eduardo III atacar a los castellanos.

Fernández Duro, explicaba en su obra *La Marina de Castilla* en el capítulo que dedicó a la batalla de Winchelsea, que el monarca inglés recurrió a todo su poderío marítimo haciendo para ello un gran esfuerzo (embargo de embarcaciones, solicitud de dinero, naves, hombres, oraciones, etc.), cosa que es posible puesto que a la batalla le acompañaron el príncipe de Gales, más tarde conocido como el príncipe Negro, y Juan de Gante su otro hijo y futuro Duque de Lancaster³². Todo ello para enfrentarse a un convoy comercial.

Esta maniobra del rey inglés fue completamente legítima a nuestro entender, pues respondía a un ataque preventivo y los castellanos sabían que los ingleses preparaban una flota³³. Respecto a si los castellanos sabían o no lo del ataque inglés, es algo sobre lo que no hay consenso entre los historiadores, pues a la vez que Fernández Duro nos dice que los castellanos estaban al tanto del ataque inglés pero, por ejemplo, Casado Soto nos dice que fue un ataque sorpresa³⁴. En todo caso, esta fue una victoria pírrica pues según las cifras que manejaba Fernández Duro, las bajas inglesas fueron más que las castellanas y la paz fue muy beneficiosa para el comercio castellano.

La batalla se pudo evitar por parte castellana, sin embargo, Don Carlos de la Cerda, nombrado por los maestros como cabeza de la flota decidió presentar batalla³⁵. Cabe preguntarse por qué lo hizo ¿Qué tenían que ganar y que podían perder? Los castellanos podían ganarlo todo; pues la victoria significaría la derrota de toda la fuerza naval inglesa, la captura del monarca inglés, su heredero y otro de sus hijos lo que conllevaría que recibirían un gran rescate y

²⁸ *Ibidem*, p. 11.

²⁹ BALLESTEROS BERETTA, A, BALLESTEROS GAIBROIS, M y FERRANDO PÉREZ, R. *La marina cántabra... op. cit.*, p. 59.

³⁰ CHILDS, W. *Anglo-Castilian trade in the later Middle Ages*. Manchester: Manchester University Press, 1978, p. 27.

³¹ CASADO SOTO, J.L. “Los puertos aforados del Cantábrico oriental”, en: Azurmendi Pérez, L, (Dir.). *Litoral atlántico, ciudades medievales*. Noja: Asociación Tajamar, 2001, p. 30.

³² FERNÁNDEZ DURO, C. *La Marina de Castilla... op. cit.*, p., 99.

³³ CHILDS, W. *Anglo-Castilian trade... op. cit.*, p. 28.

³⁴ CASADO SOTO, J.L. “Los puertos aforados del Cantábrico...” *op.cit.*, p. 30.

³⁵ FERNÁNDEZ DURO, C. *La Marina de Castilla... op. cit.*, pp., 100-101.

que la suerte del Reino de Inglaterra quedara a su completa merced, tanto si capturaban al monarca inglés y sus hijos, como si morían en combate. En contra partida, los castellanos solo perderían una parte de su poder naval, como así sucedió.

En 1351 la Hermandad de las Marismas, no la Corona de Castilla, firmó en Londres, con Eduardo III una tregua de 20 años y de libre comercio y pesca³⁶ con las posesiones de la monarquía inglesa. Como vemos, un reino firmó la paz con una suerte de confederación de villas marineras del Mar Cantábrico, todas ellas dependientes de Castilla. Sin embargo, esta Hermandad disponía del suficiente poder para firmar treguas con reinos soberanos e independientes. Esto demuestra que realmente el poder marítimo castellano residía en las villas cantábricas y no en el rey, puesto que, en caso contrario, el monarca inglés habría negociado con embajadores reales y no con representantes de las villas marineras, los cuales invito él. Esto confirma del todo que el poder marítimo de Castilla residía en manos privadas y no regias. Pero cabe preguntarse ¿Por qué el rey Pedro de Castilla permitió y ratificó este tratado? ¿hubiera permitido esta firma si las villas no fueran de realengo? ¿se priorizó la economía en pro de la política del reino o iban juntas? ¿si el rey hubiera tenido una armada regia lo hubiera permitido? Nosotros no podemos responder a todas estas incógnitas, pues dan para una tesis doctoral, aunque podemos intuir en la última cuestión, que si él monarca hubiera dispuesto de su propia armada no hubiera consentido algo así, pues se podría interpretar como una felonía.

Esto trajo consigo que de pronto la armada castellana quedara fuera de juego, apartando del escenario bélico por un tiempo el arma más poderosa de Castilla y única armada que podía derrotar a la inglesa. Este mismo tratado tuvo que volver a ser confirmado en 1353 por Eduardo III ya que no se respetaba y hubo episodios problemáticos con actos piráticos que aumentaron con el conflicto y los intereses que pudieran existir por debilitar el comercio de ciertos territorios³⁷.

Tras el fracaso matrimonial de Pedro I y Blanca de Borbón³⁸ que terminó de facto la alianza franco-castellana, empezó a darse un acercamiento con Inglaterra, que seguía teniendo un interés muy alto en que la flota castellana permaneciera neutral. La alianza anglo-castellano se hizo efectiva tras la primera batalla de Nájera (1360) englobada en la Guerra de los Dos

³⁶ INCLÁN GIL, E. ““El dinero de la mar”: el comercio de la costa vasca con Europa durante los siglos XIV al XVI”, en: GARCÍA FERNÁNDEZ, E, (ed.). *Bilbao, Vitoria y San Sebastián: espacios para mercaderes clérigos y gobernantes en el medievo y la modernidad*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 2005, p. 62.

³⁷ SOLÓRZANO TELECHEA, J. A. “Santander y la construcción de Europa: comercio y mercaderes en la Edad Media”, en: GÓMEZ OCHOA, F, (ed.). *Santander como ciudad europea: una larga historia*. Santander: Fundación Santander 2016: PUBLICAN, Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2010, p. 51.

³⁸ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L y REGLÁ CAMPISTOL, J. *España cristiana, crisis de la... op. cit.*, p. 21.

Pedros³⁹. En ella Pedro I derrotó a su hermano bastardo Enrique de Trastámara, que encontró refugio en Aragón⁴⁰. En consecuencia, al estallar la primera Guerra Civil Castellana (1366-1369), la Guerra de los Cien años se trasladó a la península ibérica, pues Inglaterra apoyó a Pedro I y Francia a Enrique II. El llamado Príncipe Negro fue quien acudió a Castilla para ayudar a Pedro I con su ejército.

Tras la segunda batalla de Nájera (1367) que se saldó con la victoria de Pedro I, comenzaron las desavenencias entre Pedro I y el Príncipe Negro, al comprobar este último que no iba a cobrar por los costes de la movilización de su ejército. Ello explica el cambio de política de alianzas y el acercamiento a Aragón. Pedro I se volvía a encontrar solo y se le complicaba su consolidación en el trono⁴¹. Sin embargo, Inglaterra continuaba interesada en Castilla y su flota; tras la muerte de Pedro I en 1369 y el fin de la Guerra Civil Castellana, Juan de Gante, Duque de Lancaster e hijo de Eduardo III, decidió desposarse en 1371 con la hija mayor de Pedro I, Constanza⁴². De ese modo accedía al derecho a reclamar el trono de Castilla, ya que Pedro I no tenía hijos varones legítimos⁴³, y de paso, a su codiciada armada. En 1372 se celebró el enlace del conde de Cambridge, hermano del duque de Lancaster, con Isabel, hermana de Constanza, de modo que todas las reclamaciones quedaban en manos de la monarquía inglesa⁴⁴. Estos enlaces matrimoniales de dos príncipes ingleses con las dos hijas del fallecido Pedro I marcaron por completo en los años sucesivos las relaciones anglo-castellanas. El desenlace del conflicto castellano a favor de Enrique tendrá como principal consecuencia el retroceso en el mar del poder de Inglaterra y la consolidación castellana en el Atlántico y el comercio con Flandes.

En 1373, el Duque de Lancaster, ya como firme pretendiente al trono de Castilla, negoció una alianza con Pedro IV el Ceremonioso de Aragón, para tratar de invadir Castilla⁴⁵. Mientras Eduardo III le nombra Capitán General de todos los territorios de ultramar⁴⁶ (posesiones inglesas en Francia). La expedición fue un fracaso puesto que Juan de Gante no llegó a la península y, además el contraataque castellano llegó en 1374 hasta Bayona, aunque fue un fracaso para los castellanos⁴⁷. Esto provocó *de facto* el cese de las hostilidades terrestres con Inglaterra, no así en el mar, donde la flota castellana estaba dispuesta, casi de manera independiente⁴⁸, a

³⁹ *Ibidem*, p. 70.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 69.

⁴¹ *Ibidem*, p. 118.

⁴² *Ibidem*, p. 159.

⁴³ *Ídem*.

⁴⁴ *Ídem*.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 172.

⁴⁶ *Ídem*.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 176.

⁴⁸ *Ibidem*, pp. 178-179.

consolidar el dominio del canal de La Mancha. La hegemonía naval castellana se percibe tras la batalla de La Rochela en 1371⁴⁹, desde entonces la flota inglesa dejó de ser una mayor preocupación. De hecho, en 1375, los delegados castellanos que iban a Brujas a firmar las treguas capturaron una nave con el señor de Lesperre⁵⁰. Dicho señor era de la Guyana, en aquel entonces territorio ultramarino inglés y cuando le capturaron se dirigía a Inglaterra, por lo que podemos interpretar que era un vasallo del monarca inglés.⁵¹ Para el historiador P.E. Russell esto significa, que los embajadores españoles llevaban órdenes expresas de Enrique II de romper la tregua, yo veo más una oportunidad de cobrar un buen rescate. De todas formas, la tregua fue firmada el 27 de junio de 1375 y en agosto de ese año una flota castellana hundió a la flota salinera inglesa en Francia⁵². Hasta 1377 se constatan otras acciones navales de baja intensidad, sin embargo, a partir de ese año no se renovaron las treguas de Brujas, y se reanudaron las grandes operaciones marítimas. Por ejemplo, la debilidad inglesa se percibe en el asalto de las costas del sur de Inglaterra, que duraron hasta 1380, pues los ingleses se veían atacados en su propio terreno y que ya mencionamos anteriormente.

En 1379 muere Enrique II de Castilla y le sucede su hijo Juan I, que continúa la consolidación naval de Castilla en el Atlántico. Prestó una atención especial a las maniobras de Juan de Gante, quien volvía amenazar con invadir Castilla, esta vez teniendo como aliado al ducado de Bretaña⁵³. En 1381 el hermano de Juan de Gante, el conde de Cambridge desembarcaba en Portugal⁵⁴ y amenazaba Castilla. El episodio se resolvió con la firma del Tratado de Elvas en 1382, que ponía fin a las Guerras Fernandinas y acordaba el matrimonio de Juan I y Beatriz de Portugal en 1383⁵⁵, que ponía en manos castellanos el trono luso.

Tras la derrota de Juan I de Castilla en Portugal en 1385 tras la batalla de Aljubarrota, en su intento apoderarse del trono luso ingleses y portugueses firmaron una nueva alianza en Windsor en 1386⁵⁶. Esta conjunción de hechos provocó que el parlamento inglés aceptara atacar Castilla. Al igual de lo ocurrido en 1373, el elegido para comandar la armada fue el Duque de Lancaster, quien quería hacer valer sus pretensiones a la corona castellana. La expedición terrestre fue un fracaso y no se lograron alcanzar los objetivos: o 200.000 libras o el reino⁵⁷ y la

⁴⁹ CERVERA PERY, J. *El poder naval en ... op. cit.*, pp. 172-173.

⁵⁰ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L y REGLÁ CAMPISTOL, J. *España cristiana, crisis de la... op. cit.*, p. 179.

⁵¹ LOPEZ DE AYALA, P. *Crónica del rey Don Pedro y del rey Don Enrique, su hermano, hijos del rey don Alfonso Onceno. Tomo II.* ORDUNA, G. (ed.). (ed. Fcs. Buenos Aires: Ediciones Criticas, 1997), p. 389.

⁵² SUÁREZ FERNÁNDEZ, L y REGLÁ CAMPISTOL, J. *España cristiana, crisis de la... op. cit.*, p. 179.

⁵³ *Ibidem*, p. 211.

⁵⁴ *Ibidem*, p. 224.

⁵⁵ *Ibidem*, p. 230-232.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 263.

⁵⁷ *Ibidem*, p. 270.

expedición marítima provocó una gran inestabilidad en el canal de la Mancha pues Ricardo II de Inglaterra desde 1377, dejó la guerra en manos privadas, lo que le impidió controlar el rumbo de la guerra a largo plazo⁵⁸.

Las hostilidades finalizaron en 1388 mediante el Tratado de Bayona. En él se estableció la renuncia de Juan de Gante y su esposa Constanza de Castilla a los derechos al trono castellano a cambio de una fuerte suma de dinero y el casamiento de Catalina de Lancaster, hija de ambos, con el primogénito de Juan I⁵⁹. Este tratado supuso el cese efectivo de los ataques marítimos y terrestres a Inglaterra, situación que se prolongó hasta 1404. En dicho año finalizaron las treguas, y se envió la expedición comandada por Pero Niño en 1405 y 1406⁶⁰ con el fin de asolar la costa sur de Inglaterra. Estas fueron parecidas a las expediciones de 1377 a 1380 comandadas por Fernando Sánchez de Tovar.

En 1409 se vuelve a firmar una tregua con Inglaterra que se extenderá durante 9 años hasta 1418, aunque hay evidencias de que las treguas no se respetaban y había actos piráticos, aunque se presuponen compensados⁶¹. Tras el fin de la tregua, se reanudaron los combates; la armada castellana participó de diversas maneras: desde labores de vigilancia, hasta transporte de tropas de Escocia a Francia. Fueron labores clave; por ejemplo, en 1421 estas acciones dieron la victoria a los franceses en la batalla de Baugé⁶². Este tipo de intervenciones indirectas continuaron hasta el fin de la Guerra de los Cien años.

Sin embargo, con el fin de la Guerra de los Cien años las relaciones franco-castellanas se enfriaron radicalmente y en 1448 se firmó la paz con Inglaterra en Tordesillas⁶³ y en 1467 se firmó el Tratado de Westminster por el cual Castilla e Inglaterra⁶⁴ establecían una alianza. En los años sucesivos ambas monarquías estuvieron parlamentado para solucionar el problema endémico que era la piratería en el atlántico y que perturbaba sus buenas relaciones por lo que en 1482 se firmó el Tratado de Londres que suspendió las cartas de marca y lo sustituyó por un sistema de compensaciones⁶⁵. Las buenas relaciones con Inglaterra se mantuvieron firmes tras

⁵⁸ *Ibidem*, p. 274.

⁵⁹ *Ibidem*, p. 276.

⁶⁰ DÍEZ DE GAMES, G. *El Victorial... op. cit.*, p. XVII.

⁶¹ GONZÁLEZ SÁNCHEZ, S. *Las relaciones exteriores de Castilla a comienzos del siglo XV. La minoría de Juan II (1407-1420)*. Madrid: Comité Español de Ciencias Históricas, 2013, p. 363.

⁶² *Ibidem*, p. 347.

⁶³ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. "Guerra y comercio marítimo..." *op. cit.*, p. 38.

⁶⁴ GARCÍA DE CORTAZAR, J.A. *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*. Bilbao: Caja de Ahorros Vizcaína, 1966, p. 234.

⁶⁵ CAUNEDO DEL POTRO, B. *La actividad de los mercaderes ingleses en Castilla (1475-1492)*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1984, p. 10-11.

el Tratado de Medina del Campo en 1489 que comprometía a Catalina de Aragón con el príncipe heredero inglés Arturo⁶⁶.

2.3. REINO DE PORTUGAL

Las relaciones con Portugal fueron cordiales en el reinado de Alfonso XI de Castilla, aunque esto no fue óbice para que Alfonso IV declarara la guerra a Alfonso XI, la cual finalizó con un tratado firmado en Sevilla. Ambos monarcas pertenecían a la misma dinastía, la casa de Borgoña; Alfonso XI era hijo de Constanza de Portugal, hija de Dionisio I de Portugal. A su vez Alfonso XI estaba casado con María de Portugal, hija de Alfonso IV de Portugal (hijo de Dionisio I de Portugal).

Por tanto, puede afirmarse que ambos reinos mantenían sólidas relaciones dinásticas. Con la muerte de Alfonso XI en 1350, su hijo y sucesor Pedro I continuó manteniendo relaciones cordiales⁶⁷ con el reino luso. Estas se incrementaron cuando accedió al trono portugués Pedro I de Portugal en 1357, ambos reyes compartían nombre y eran los primeros, y además consiguieron mantener una relación de amistad satisfactoria⁶⁸. Tanto es así que en 1358 concertaron en Évora una alianza⁶⁹.

Las buenas relaciones con Castilla finalizaron con el ascenso al trono castellano del bastardo Enrique II, puesto que Pedro I de Castilla muere ejecutado en 1369, sin herederos legítimos. Por esta razón, el nuevo rey de Portugal Fernando I, coronado en 1367, reclamó el trono de Castilla, en 1369, como bisnieto de Sancho IV de Castilla. Recordemos que Pedro y Fernando pertenecían a la misma casa dinástica y existía una fuerte tradición matrimonial y política entre ambos reinos. En 1370 el Almirante de la Armada castellana Ambrosio de Bocanegra, derrotó a la flota portuguesa en Sanlúcar de Barrameda (demostrando su poder y anticipando en 1371 la victoria de La Rochela), lo cual permitió la firma en 1371 del tratado de Alcoutim⁷⁰. Sin embargo, este tratado no duró mucho, puesto que en 1372 Fernando de Portugal volvió a invadir Castilla y nuevamente fue derrotado por el Almirante Ambrosio de Bocanegra

⁶⁶ *Ibidem*, p. 12-13.

⁶⁷ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L y REGLÁ CAMPISTOL, J. *España cristiana, crisis de la... op. cit.*, p. 10.

⁶⁸ *Ibidem*, p. 55.

⁶⁹ CALDERÓN ORTEGA, J. M. "La intervención de marinos cántabros y vascos en la campaña naval de 1430 y los intentos por extender la jurisdicción del Almirantazgo de Castilla a los puertos del norte peninsular". *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. 2006, Vol. 5. p. 54.

⁷⁰ *Ibidem*, p. 55.

en el bloqueo de Lisboa⁷¹. En ese episodio se destruyó la flota portuguesa y se volvió a firmar la paz (1373, paz de Santarém)⁷².

Una vez muerto el rey castellano Enrique II en 1379, Fernando I de Portugal volvió a declarar por tercera vez la guerra a Castilla, al igual que la anterior, por las presiones del Duque de Lancaster⁷³. De nuevo el monarca luso fracasó en esta campaña por lo que tuvo que firmar la paz en Elvas, donde se estipuló el matrimonio de la heredera portuguesa con el monarca castellano Juan I⁷⁴. Con ello finalizaba el conflicto armado, y de paso se sentaban las bases de una futura unión dinástica.

Sin embargo, a medio plazo la paz de Elvas no fue definitiva, y el conflicto luso-castellano, se avivó en 1383 con el estallido de la guerra de sucesión por el trono portugués tras la muerte de Fernando I. Juan I de Castilla reclamaba el trono *de facto* para su mujer ignorando las capitulaciones matrimoniales que estipulaban que el gobierno de Portugal recaería en una regencia hasta que Beatriz tuviera un hijo y esté alcanzase los 14 años para asumir el gobierno⁷⁵. Ambos monarcas ostentarían hasta entonces el título de reyes de Portugal. Sin embargo, la invasión castellana de Portugal propició una rebelión nobiliaria que se negaba a perder la independencia del reino. La nobleza presentó su propio candidato al trono: Juan de Avís, un hijo bastardo de Fernando I de Portugal. Tras la derrota castellana de Aljubarrota en 1385, se consolidó la independencia de Portugal y el ascenso al trono del bastardo Juan de Avís⁷⁶.

A partir de este momento, Castilla y Portugal entablaron una relación diplomática muy corrompida, donde se fueron sucediendo treguas, pero nunca una paz estable. Estas treguas sobre todo hacían referencia a las reparaciones por robo en el mar y a la colaboración contra la piratería, que tanto daño provocaba al comercio. Así lo confirman las conversaciones para renovar treguas de Monçao de 1393, donde se establecía la devolución de navíos, bienes y mercancías⁷⁷. Era una forma de garantizar el libre comercio que aseguraba a los mercaderes, patrones de barco, etc. en el comercio luso-castellano.

⁷¹ FERRER MALLOL, M. T. *Corsarios castellanos y... op. cit.*, p. 13.

⁷² SUÁREZ FERNÁNDEZ, L y REGLÁ CAMPISTOL, J. *España cristiana, crisis de la... op. cit.*, p. 168

⁷³ *Ibidem*, p. 220.

⁷⁴ *Ibidem*, p. 229.

⁷⁵ *Ibidem*, pp. 243-244.

⁷⁶ *Ibidem*, p. 259.

⁷⁷ ÁLVAREZ PALENZUELA, V. A. "Libertad de comercio y seguridad marítima en las relaciones diplomáticas entre Castilla y Portugal" en: GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M y MONTES ROMERO-CAMACHO, I, (eds.). *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico, Siglos XIII-XV*. Sevilla-Cádiz: Servicio de Publicaciones, Diputación de Cádiz y Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006, pp. 368-369.

No fue hasta 1411 cuando se firmó el tratado de Ayllón⁷⁸, una tregua estable que se mantendría hasta que Juan II de Castilla, cumpliera los 14 años y suscribiera el tratado como una paz duradera, tal como se acordó por ambas partes. Sin embargo, esta parte del acuerdo no se cumplió y, cuando en 1419 el monarca castellano cumplió la edad acordada, no se suscribió el tratado. En su lugar, en 1423, se firmó en Ávila⁷⁹ una nueva tregua por 10 años, pero no la paz que se buscaba. No fue hasta 1431 cuando se normalizaron las relaciones luso-castellanas con la firma de la paz “definitiva” entre ambos reinos. Ese mismo año también se firmó la paz de Medina del Campo-Almeirim⁸⁰, que se mantendría hasta la guerra civil castellana de 1475-1479.

2.4. MEDITERRÁNEO

Las relaciones castellanas en el Mediterráneo comenzaron cuando cayó el reino de Murcia en manos de la corona en 1245 tras la revuelta mudéjar, que incluía el importante puerto Cartagena. Este puerto, junto con Sevilla, fue un enclave estratégico pues permitiría establecer una base desde la que enviar las flotas de castigo contra el Magreb y evitar que los sarracenos se adentrasen en el Mediterráneo Occidental. La batalla por el estrecho de Gibraltar que fue dilatada en el tiempo (1274-1350), fue la que consolidó la posición castellana en el dominio del estrecho de Gibraltar, y la que le proporcionó la conexión del Océano Atlántico con el Mar Mediterráneo. Para esto Castilla contó con la ayuda de la Serenísima República de Génova, tras solicitar auxilio Alfonso XI al Dux Simón Boccanegra en 1341 para el cerco de la ciudad de Algeciras. El Dux accedió a tal auxilio enviando una flota capitaneada por su hermano Egidio Boccanegra. Génova tenía importantes intereses económicos en la apertura del estrecho y la ayuda prestada a Castilla sería recompensada con privilegios comerciales. Esta relación benefició a ambos, pues Génova ganaba privilegios comerciales y Castilla ganó experiencia en lo marítimo. Prueba de esto fue que finalmente Egidio Boccanegra fue nombrado Almirante de Castilla, al igual que lo sería su hijo Ambrosio de Boccanegra, de quien aprendería todo su sucesor en el almirantazgo Fernando Sánchez de Tovar quien asolaría las costas inglesas en 1377 y 1380.

En la época en la cual está enfocado el trabajo se estaba sucediendo en el Mediterráneo una guerra naval entre la Corona de Aragón y Génova por el dominio del mar. El objetivo de Génova era frenar el expansionismo aragonés en el Mediterráneo. Esta guerra condicionó en

⁷⁸ GONZÁLEZ SÁNCHEZ, S. *Las relaciones exteriores... op. cit.*, p. 147

⁷⁹ ÁLVAREZ PALENZUELA, V. A. “Libertad de comercio...” *op. cit.*, p. 374.

⁸⁰ *Ibidem*, págs. 376.

parte las relaciones castellano-aragonesas, puesto que Castilla y Génova mantenían relaciones cordiales.

Buena prueba de las relaciones castellanas en el Mediterráneo son las campañas de Don Pero Niño, las cuales simplificarían bastante la explicación de las acciones castellanas en dicho mar. Castilla se procuró de realizar expediciones de castigo contra los actos piráticos cristianos que perjudicaba directamente el comercio castellano; fue el caso la expedición de 1404⁸¹, pero la dificultad que suponía encontrar a dichos piratas y/o corsarios hizo que Pero Niño cambiara de rumbo y acosara las costas berberiscas, era una forma fácil de obtener botín, sobre todo cautivos, y también servía como ataque preventivo para evitar posibles actos piráticos futuros de los berberiscos⁸².

Esta expedición representa algo que se repetiría constantemente: la lucha contra el corso y las expediciones de castigo contra Berbería. La lucha contra el corso en el Mediterráneo fue clave puesto que en muchos casos eran corsarios castellanos quienes dañaban los intereses de la Corona en este mar. De hecho, gracias al caldo de cultivo que supuso la guerra de Aragón y Génova, fueron muchos los castellanos que se pusieron al “servicio” del rey aragonés para hacer fortuna y asistir a plazas como la de Alguer⁸³ toda ella rodeada por territorio enemigo⁸⁴. Se puede comprobar de este modo, cómo la relación oficial castellana fue más reducida que la influencia de los corsarios castellanos en el Mediterráneo.

3. MECANISMOS DE GESTIÓN DE LOS CONFLICTOS MARÍTIMOS

Es importante estudiar los mecanismos de gestión de que disponía la Corona de Castilla para resolver todos los conflictos marítimos que le afectaban, tanto de un súbdito que reclamaba justicia, y también para impartir desde el poder justicia a un extranjero. De esta forma veremos qué vías existían para impartir y reclamar justicia. Del mismo modo, veremos cómo actuaba la Corona cuando la vía judicial fracasaba.

3.1. RECLAMACIONES ANTE LA JUSTICIA

Sería inimaginable pensar que no se dieran asaltos en el mar si tenemos en cuenta el ambiente bélico que se vivió en los años que hemos visto en el apartado de la política exterior; los asaltos podían partir tanto de corsarios especializados como de transportistas que aprovechaban una oportunidad para atacar a otros navíos más vulnerables. Esta dinámica conflictiva

⁸¹ FERRER MALLOL, M T. *Corsarios castellanos y... op. cit.*, p. 10.

⁸² *Ídem*.

⁸³ DÍEZ DE GAMES, G. *El Victorial... op. cit.*, p. XVII.

⁸⁴ FERRER MALLOL, M T. *Corsarios castellanos y... op. cit.*, p. 42.

llevó a que se creara todo un proceso judicial, para que el asaltado (si sobrevivía y reconocía al asaltante) pudiera reclamar la restitución de sus bienes o el equivalente en dinero.

Como toda reclamación ante la justicia, esta conllevaba un largo proceso que había que seguir hasta que se “hiciera justicia” de manera definitiva. La primera reclamación se hacía en la instancia más baja, que era la justicia local de donde era natural el asaltante. Si esta reclamación se desestimaba, se pasaba a una instancia superior que era la justicia del reino de donde era el asaltante. Si esta volvía a ser desestimada, el asaltado demandaba justicia ante su propio soberano, que abriría la vía diplomática reclamando la restitución de los bienes de su súbdito ante el soberano del asaltante, si la vía diplomática quedaba agotada. Era entonces cuando el soberano concedía a su súbdito asaltado la carta de represalia, que tenía generalmente un tiempo limitado y una cantidad máxima de dinero que podía asaltar⁸⁵. Como se ve, la carta de marca y represalia era la última instancia, por lo perjudicial que era para el comercio.

Ahora pasaremos a ver cómo se desarrollaba este proceso judicial.

3.1.1. Reclamación ante la justicia local

Los casos de reclamación ante la justicia local solían ser infructuosos para el demandante puesto que esta tendía a proteger a sus vecinos y no tramitar estos casos, ya fuera porque los demandados eran familia de los que conformaban la justicia, o bien porque pertenecían a los poderes locales, o porque estaba implicado en el robo una parte importante de los vecinos de la localidad. Consecuentemente, la mayor parte de las reclamaciones fueron dirigidas a una instancia superior. Esto es así puesto que, en principio, las altas esferas judiciales velaban más por los intereses globales del reino que la justicia local, que vela por sus propios intereses comunitarios y no tiene una visión de estado. Esto no quita que ellos no supieran lo que estaban haciendo y las repercusiones económicas que provocaban. En este sentido, en algunas ocasiones estas comunidades ya sufrieron las consecuencias de actos piráticos, pero lo usaban como forma de vengarse y resarcir sus pérdidas, sabiendo a conciencia que los procesos se dilataban excesivamente en el tiempo, requerían una cantidad importante de dinero para pagar procuradores y pleitos, y que muchas veces las sentencias no llegaban a ejecutarse, por lo que les merecía la pena correr el riesgo.

En referencia al asunto de que la justicia local no actuaba, es algo que puede percibirse, por ejemplo, en los Calendar of Patent Rolls ingleses. Los Calendar of Patent Rolls son una compilación de mandatos reales de interés general del reino, que se hacían públicos, en los que

⁸⁵ BAZÁN, I. *Delincuencia y criminalidad... op. cit.*, p. 450.

se publicaban nombramientos de cargos públicos, concesiones de tierras y títulos, nombramientos de embajadores...⁸⁶ y donde también se publicaban a quién se le concedía una carta de marca, protección y salvo conducto, o se exigía la restitución de bienes robados. Por estos últimos puntos estas compilaciones son de interés para nuestro trabajo, dado que existen casos referentes a mercaderes de Castilla que acudieron a la justicia real para pedir la restitución de bienes robados por súbditos del rey inglés, cuando había tratados entre la Corona Castellana y el Reino de Inglaterra, o simplemente que pedían protección y salvoconducto mercaderes castellanos específicos, generalmente para abastecer una villa con un producto determinado o básico, como hierro o vino, por ejemplo.

Lo que se puede apreciar claramente es que la justicia local en estos casos no es garante de justicia. Podría decirse que esto es así por los intereses locales propios. Por lo que generalmente el agredido tendrá que recurrir a una instancia superior, que es de lo que más casos hemos logrado encontrar.

Un claro ejemplo del caso omiso que hace la justicia local, aunque podría considerarse una situación extrema, pero continuada en el tiempo. Pues se prolonga prácticamente hasta el dominio total de la isla de Cerdeña por la Corona de Aragón. Y es que las plazas que allí controlaban, los aragoneses, Cáller (Cagliari), Alguer y el castillo de Longo Sardo (Santa Teresa Gallura) estaban completamente rodeadas por territorio enemigo y la única manera que tenían de subsistir era permitiendo y apoyando la “piratería”, practicada por números personas incluida castellanos⁸⁷. Pronto las plazas aragonesas en Cerdeña se convirtieron en un refugio de piratas, que se camuflaban como corsarios al servicio de la corona aragonesa⁸⁸.

3.1.2. Reclamación ante la justicia del reino

Como hemos mencionado en el punto anterior, si se fracasaba en la justicia local, se recurría a la justicia del reino. En Castilla el organismo correspondiente sería la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid. Si bien la Real Audiencia no fue creada en Castilla como órgano de justicia ordinaria hasta 1371⁸⁹. Esta Real Audiencia fue el máximo órgano de justicia ordinaria de toda la Corona castellana, donde llegaban todos los casos recurridos en otras instancias menores⁹⁰. Pero como acabo de mencionar, fue fundada como tal en 1371 y nuestro trabajo

⁸⁶ The National Archives [en línea] [fecha de consulta: 8 de enero 2018]. Disponible en: <http://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/record?catid=2065&catln=3>

⁸⁷ FERRER MALLOL, M T. *Corsarios castellanos y... op. cit.*, pp. 122-123.

⁸⁸ *Ibidem*, p. 125

⁸⁹ TORRES SANZ, D. *La administración central castellana en la Baja Edad Media*. Valladolid: Secretariado de Publicaciones, Departamento de Historia del derecho, Universidad de Valladolid, 1982, pp. 160-161.

⁹⁰ *Ibidem*, pág. 168.

empieza en 1350; entonces nos surge una pregunta ¿Quién o qué administraba la justicia superior del reino hasta la creación de la Real Audiencia en 1371? La respuesta es sencilla: quien se ocupaba de la administración superior de justicia del reino era el propio rey, que actuaba de juez, eso sí: aconsejado siempre por un grupo de jueces y juristas⁹¹. Este órgano judicial cuando se le recurrían los casos, por norma general abría una pesquisa para saber lo que sucedía y peritar también el valor de todo lo reclamado. Si esto prosperaba, mandaba a las justicias locales restituir los bienes robados⁹² o en su defecto pagar lo que valía lo robado, más las costas del juicio, más intereses.

Aquí es donde más casos de justicia encontramos, ya que es la más trascendente y eficaz. Hemos de decir que todos estos casos de reclamación se dan en períodos de tregua entre dos países beligerantes, de paz, de incumplimiento de un salvoconducto o en la propia guerra. Sin embargo, no se atiende a las reclamaciones judiciales que tuvieran lugar en la contienda una vez se firmara la paz o una tregua⁹³. Un caso excepcional eran los acuerdos como el que se dio entre Inglaterra y la Hermandad de las Marismas, que como mencionamos antes, firmaron una paz por 20 años en 1351 y, aun estando en guerra Castilla con Inglaterra, hubo comercio entre ambos a través de los barcos de la Hermandad de las Marismas.

En los *Patent Rolls*, tenemos numerosos ejemplos de este tipo de justicia real. Uno de ellos sería el siguiente: el 12 de enero de 1404 se publica desde Westminster, que era donde estaba la corte real inglesa, una denuncia interpuesta por dos mercaderes y abogados de *Vermewe* (entendemos que se refiere a Bermeo). Los súbditos del rey castellano fueron asaltados el 18 de octubre de 1403 por vasallos del rey inglés con parte de la flota de *Bristol*, *Dertemouth* (Dartmouth) y *Plymmouth* (Plymouth). Como se señala en el documento este acto pirático era contrario al tratado vigente entre ambos reinos pues seguía en vigor el Tratado de Bayona de 1388 que ya mencionamos anteriormente. Por ello daban un mandato a un funcionario real, con el fin de que se les restituyeran los bienes robados y aquel que se negara tendría que comparecer ante el Concejo de Westminster⁹⁴.

⁹¹ *Ibidem*, pág. 154.

⁹² CAUNEDO DEL POTRO, B. *Mercaderes castellanos en el golfo de Vizcaya (1474-1492)*. Madrid: Universidad Autónoma, 1983, p. 242.

⁹³ BAZÁN, I. ““Degollaron a todos los dichos treinta e tres yngleses e asy degollados dis que los lançaron en la mar”. Las hermandades vascas y la lucha contra la piratería en la Baja Edad Media”. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. 2006, Vol. 5. p. 71.

⁹⁴ *CALENDAR of Patent Rolls*, Henry IV vol II, Londres, 1905, p. 426 “Comisión a *John Michel*, sargento de armas, por la queja de *Ochoa Lops Darsamendy* y *Martin Rois of Savala*, mercaderes y abogados (*attorneys*) de *Vermewe* (Bermeo) del reino del rey de Castilla. Ciertos vasallos de rey (de Inglaterra) con barcos de la flota de *Bristol*, *Dertmouth* y *Plymmuoth* el pasado 18 de octubre y contrario a la forma de presente tratado (Tratado de Bayona 1388), capturaron en el mar una barcaza (*barge*) llamada *Seint Julian* de Plesancia (Plencia), de la cual

De este caso se intuye que, tras reclamar a las justicias de dichas ciudades, los súbditos castellanos decidieron recurrir a la justicia del reino, que actuó con determinación, puesto que si no se impartía justicia, se podría llegar a conceder una carta de marca, con lo que ello supondría. Sin embargo, y para reafirmar lo dicho anteriormente, muchas veces la justicia local no actuaba incluso cuando así lo exigía la justicia real. Lo vemos en este mismo caso porque vuelve a salir desde Westminster una orden el 3 de marzo de ese mismo año, a un notable, entendemos que de Dartmouth, para que se restituyesen los bienes robados a los dichos mercaderes de Bermeo, tras fracasar el funcionario real⁹⁵. En este punto se muestra la clara diferencia entre ambas justicias y los problemas en que derivaba, haciendo perder mucho tiempo y dinero a las personas afectadas por los asaltos; también hay que tener en cuenta que solo una parte de los afectados se podría permitir pagar estos procesos, puesto que podrían llevar años y mucho dinero agotar todas las vías judiciales, antes de solicitar la justicia del propio rey del afectado. Y es que la solicitud de justicia ante el monarca del asaltado era el siguiente paso, en la gestión de los conflictos marítimos, siempre y cuando se niegue justicia en el reino del asaltante.

3.1.3. Reclamación ante el rey

Llegados a esta situación, se iniciará otro proceso “judicial”, el exponer ante el rey de su propia Corona la situación de la negación de justicia en el reino del asaltante, tras sufrir un robo de mercancías, naves, bienes personales o ser secuestrados. Ante la negativa del reino extranjero, se exige que se haga justicia ante tales vejaciones suplicando al rey del asaltado.

Es entonces cuando el monarca dictaba su resolución; lo más prudente estando en paz con el reino atacante, sería empezar una vía diplomática con el otro soberano hasta llegar a un acuerdo que complaciera a las dos partes, que podría derivar en varios puntos. También podía otorgar directamente una carta de marca o represalia contra todos los súbditos del otro reino,

Peter Sanches of Loisa era maestro, y la llevaron a *Beleisla* en *Brittany* y ahí descargaron 2036 barras de hierro del barco y después la rompieron y hundieron en el mar y capturaron otra barcaza llamada *Seint John* de *La Redo* (Laredo) en el dicho reino, ahora en el puerto de *Bristol*, de la cual *Garcy Piers of La Redo* era maestro, y la llevaron a *Plymmouth* y divieron 1382 barras de hierro y 30 quintales de *rosyn* con lo que fue cargado. Para restaurar el hierro y el *rosyn* de los dichos *Ochoa* y *Martin* y convoca a todos los vasallos del rey y quien que se opongan a él, en la ejecución de este mandato tendrá que comparecer ante el consejo en *Westminster* en la siguiente *octaves of the Purification*”.

⁹⁵ *CALENDAR of Patent Rolls* Henry IV vol II, Londres, p. 425 “Comisión a Don *John Hull* para restaurar a *Ochoa Lops Darsamendy* 1221 yards de hierro, capturadas por el hombre de la ciudad de *Dertmuth*, y otros ciertos bienes y mercancías; y al arresto de todos los que se resistan a la ejecución de este mandato, llevarlos ante el rey y el consejo, tras 15 días de hacer la solicitud ante ellos. Más tarde en la queja de los dichos *Ochoa* y *Martin Rois of Zabala*, mercaderes y abogados de los mercaderes de la ciudad de *Vermewe* en el reino del rey de Castilla; que ciertos bienes y mercancías de ellos han sido cogidas en el mar, contraria a la forma del presente tratado por varios vasallos del rey de la flota de *Bristol*, *Dertemouth* y *Plymmouth*, de la barcaza llamada *Seint Julian* de *Plesancia*, de la cual *Peter Sanches of Loisa* era maestro, y la *Seint Johan of La Redo*, de la cual *Garsy Perys of La Redo* es maestro. El rey nombro a *John Michell*, sargento de armas, a causa de hacer la restitución, pero ciertos vasallos del rey tienen parte de los bienes y mercancías en su posesión y se niegan a obedecer”.

aunque hacer esto en tiempos de paz podría crear cierto malestar en el monarca del reino afectado por dicha carta, sin haber solicitado antes justicia al rey. Esta situación no era la deseable en tiempos de paz porque situaba a ambos países en una tensa relación, como así lo demuestra Martín el Humano de Aragón cuando el monarca francés decidió decretar represalias, detención y embargo a los catalanes sin haber solicitado justicia y saltándose el procedimiento legal⁹⁶. Vemos aquí, como existía ya toda una metodología completamente desarrollada a finales del siglo XIV, que es cuando se queja el monarca aragonés, sobre el procedimiento llevado a cabo por el monarca francés en el mencionado asalto marítimo.

Sin embargo, cabría preguntarse ¿Por qué dilatan tanto los procesos de reclamación? Creemos que una respuesta se obtendría preguntándose quién es el asaltado y quién el asaltante. Tenemos ejemplos claros de cómo si el asaltado o la mercancía robada, era de alguien importante, se daban actuaciones inmediatas. Es el caso referido entre Francia y Aragón, las mercancías robadas pertenecían a dos reputados comerciantes y prestamistas de París. Aunque más tarde se aclaró, que lo robado pertenecían en última instancia al duque de Berry y otras gentes importantes, y que habían sido importados por dichos comerciantes parisinos⁹⁷. Tampoco es pertinente afirmar que por ser gentes más importantes el conflicto se solucionaba antes, sino únicamente que se reclamaba con mayor antelación y urgencia: pero solo eso, se da prioridad en la reclamación ante el rey saltándose el procedimiento que hemos mencionado en los apartados anteriores. En este sentido, es relevante la resolución del conflicto entre Carlos VI de Francia y Martín el Humano de Aragón por la reclamación del robo cometido por los corsarios Diego González de Barrasa, Diego Sánchez de Portocarrero y Sancho Navarro a ciertas mercancías de unos mercaderes parisinos. Esta resolución se dilató en el tiempo por lo menos desde 1398 hasta 1406⁹⁸; es un período de tiempo muy parecido al caso de Juan de Arriaga, que en 1401 recibió un salvoconducto para poder viajar y residir en los dominios de Martín el Humano para que les restituyesen lo robado por unos catalanes y que tenemos noticias de que en 1406 aún no se le habían restituido sus bienes⁹⁹. La primera reclamación del rey de Francia es el 13 de septiembre de 1398, sin embargo sabemos que el día 30 de ese mismo mes, pero del año 1400 aún no se ha resuelto nada e incluso los catalanes seguían presos del rey francés¹⁰⁰.

Aún más penosa era la situación de espera si los implicados eran comerciantes menores y sus productos de menos importancia, en los que solo intervendría el rey cuando les llegara el

⁹⁶ FERRER MALLOL, M T. *Corsarios castellanos y... op. cit.*, p. 114.

⁹⁷ *Ídem*.

⁹⁸ *Ibidem*, pp. 112-117.

⁹⁹ *Ibidem*, pp. 253-254.

¹⁰⁰ *Ibidem*, p. 114.

momento, y si les quedaba dinero para seguir pleiteando. Esto nos lo muestran casos como el siguiente. En este caso fueron los herederos del asaltado los que interpusieron ante la justicia regia, en concreto ante los Reyes Católicos, que el asaltado ocho años antes, fue atacado en Inglaterra por un inglés, rompiendo este el tratado de paz vigente entre ambas coronas. El dicho asaltante le tomó la embarcación y las mercancías. Sin embargo, fue atendido por el soberano castellano Enrique IV, quien le concedió cartas requisitorias, pero cuando el asaltado quiso ejecutarlas, fue muerto y robado por el mismo asaltante. Finalmente, las cartas requisitorias no pudieron ejecutarse, porque aunque fueran atendidas por la justicia regia, fueron desoídas por la justicia local, quedando los herederos sin compensación¹⁰¹. Este caso no hace sino volver a confirmar nuestras teorías.

Si el asaltante era alguien importante, se percibe cierta protección por parte de su monarca, como ocurrió precisamente en el caso del corsario Barrasa, que antes aludíamos: recordemos que fue él quien supuestamente robó mercancías a los comerciantes parisinos. Pues bien, este hombre finalmente no fue castigado por el rey de Aragón debido a su papel fundamental en la defensa y mantenimiento de las plazas aragonesas de Cerdeña.

Como vemos, la intervención del rey era algo que, aunque no siempre era efectivo del todo, en ocasiones podía aportar más soluciones. Además, existían unos códigos y protocolos que evitaban que el monarca tuviera que ejercer directamente la justicia por su propia mano, es decir, durante el período estudiado existió todo un procedimiento “internacional respetado” para solucionar casos de asaltos en el mar. Cuando se llegaba a la reclamación ante el rey este tendrá que activar la vía diplomática con un ir y venir de cartas a las embajadas entre los dos reinos afectados hasta dar con la solución al conflicto.

3.2. VÍA DIPLOMATICA

En los años finales de la década de los noventa del siglo XIV, el rey Martín el Humano de Aragón procedió a enviar una embajada para entregar un memorial en la corte castellana. En dicho memorial incluyó los ataques de un supuesto corsario castellano, llamado Pero Paya, contra unos mercaderes catalanes. Se daba la circunstancia que los bienes tomados por el corsario estaban en posesión del almirante de Castilla. El rey Martín, al enterarse de que el dicho corsario fue tomado preso en Ribadeo, mandó una reclamación a su homólogo castellano y este respondió devolviendo al menos una parte de las mercancías robadas ¿quizás solo las que pudo

¹⁰¹ CAUNEDO DEL POTRO, B. *Mercaderes castellanos... op. cit.*, pp. 212-213.

recuperar?, pero estas volvieron a ser robadas y nuevamente el rey Martín solicitó al rey castellano la devolución de las mismas¹⁰².

Podemos ver en este caso cómo dos coronas que estaban en paz resolvían las fricciones que se daban en el mar por medio de la diplomacia. No disponemos si finalmente se volvieron a recuperar las mercancías robadas a los catalanes o si, por ende, se les compensó en dinero. Pero lo que sí queda claro es que, tras detener al corsario, la justicia real actuó y complació la justicia que el monarca aragonés demandó en la corte castellana.

En fechas similares al caso anterior encontramos al rey de Castilla demandando justicia al dogo de Venecia porque unos venecianos habían robado a un súbdito castellano, que en realidad era un corsario al servicio del reino cruzado de Chipre. Además, el rey castellano amenazó con tomar represalias si no se indemnizaba a sus súbditos¹⁰³.

No sabemos cómo se resolvió este caso, pero su existencia nos muestra que el último recurso si se tomaba el procedimiento legal establecido era la amenaza, y así lo resolvió el monarca castellano claramente indicando que, si no se indemnizaba, se tomarían represalias. Esto nos muestra que estaba completamente normalizado el carteo entre soberanos para resolver problemas de esta índole, y es gracias a este carteo por lo que se demuestra la existencia de estas fricciones marítimas y cómo se actuaba frente a ellas. Sin embargo, estas misivas solo representan una parte de lo que en realidad pudo suceder en el mar y la lucha que allí se llevaba a cabo. Claro está que no todos los barcos que desaparecieron fueron robados y posteriormente hundidos, como el caso anterior que tratamos en los Calendar of Patents Rolls: es cierto que una parte de ello naufragó, pero claramente no todos los robos cometidos en el mar llegaron a ser denunciados en alguna instancia, bien por que mataran a toda la tripulación, o bien por que no disponían de medios para reclamar justicia y es que la justicia se traduce en un gasto enorme de tiempo y dinero del que no todo el mundo dispone.

En 1419 el duque de Bretaña remitió a la corte castellana un informe en el que se explicaba que se estaban produciendo numerosos enfrentamientos entre bretones y vascos, por lo que éste solicitaba un acuerdo para poner fin a esa espiral de violencia que de forma global no beneficiaba a ninguno de los dos territorios debido al retroceso comercial que ello produjo. Para ello se nombraron dos jueces, uno de cada parte para llegar a un acuerdo que pusiera fin a dichos ataques¹⁰⁴. Esta solicitud no era un nuevo método, de hecho, anteriormente ya se había realizado

¹⁰² FERRER MALLOL, M T. *Corsarios castellanos y... op. cit.*, p. 255.

¹⁰³ *Ídem.*

¹⁰⁴ GONZÁLEZ SÁNCHEZ, S. *Las relaciones exteriores... op. cit.*, p. 348.

entre distintos reinos, como fue el caso de Castilla e Inglaterra tras las negociaciones de Fuenterrabía en 1407¹⁰⁵; se trataba de mediar con jueces especializados que arbitrasen estos conflictos y los solucionen para evitar llegar al procedimiento judicial que hemos ido viendo a lo largo de este trabajo y agilizar así el proceso.

Las embajadas en relación con estos conflictos marítimos son frecuentes. Entre los años 1402 y 1403, en Londres estuvo un secretario real haciendo de embajador. Presionó al consejo para hacer justicia por los abusos cometidos por “piratas” ingleses en el canal, pero con infructuoso resultado¹⁰⁶. Fueron las consecuencias de dejar la guerra en manos privadas, pues los conflictos se volvieron incontrolables para las monarquías y, en consecuencia, en esta época se produjo un gran quebranto en el comercio atlántico.

El duque borgoñón Felipe el Bueno, envió dos embajadas sucesivas en los años veinte del siglo XV a Juan II de Castilla para que cesaran los ataques de castellanos a mercaderes flamencos¹⁰⁷. Sin embargo, el descontrol de los soberanos sobre sus propios “piratas”, provocó que los pactos se quebraran fácilmente, poniendo en difícil tesitura a los diplomáticos de los monarcas y mermando las relaciones exteriores. En consecuencia, los gobernantes tuvieron que buscar soluciones alternativas para compensar tales pérdidas, algunas fueron impuestos especiales dedicados a resarcir las pérdidas, pero de ellas ya hablaremos más adelante.

Con todos estos ejemplos, hemos visto un abanico de las posibilidades que se ofrecían a los monarcas para resolver estas fricciones marítimas y es muy curioso como varían las soluciones propuestas dependiendo a quien era la víctima o el agresor. ¿Acaso las soluciones estaban relacionadas con el grado de aproximación que tenían las partes respecto al monarca? Puede, pero no sin un precio: ya hemos comprobado que los monarcas actuaban en la medida de lo posible para satisfacer las demandas de justicia de otros soberanos, aunque con distintos métodos: restituyendo directamente lo robado, nombrando jueces que se encargasen de los conflictos, o poniendo impuestos para indemnizar lo robado. Por lo tanto, se demuestra claramente la buena voluntad de los reyes y su interés por que el comercio se resintiera lo menos posible.

3.3. CARTA DE MARCA

El último recurso legal, y que ponía fin al proceso iniciado para resarcir las pérdidas producidas por la conflictividad marítima, era la carta de marca. Este documento era en realidad de naturaleza extraordinaria, por las consecuencias negativas que acarreaba en el comercio, y

¹⁰⁵ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. “Guerra y comercio marítimo...” *op. cit.*, p. 37.

¹⁰⁶ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. *Navegación y comercio...* *op. cit.*, p. 85.

¹⁰⁷ *Ibidem*, págs. 98.

se reserva para las ocasiones en las que no hubo más remedio que concederla. La carta de marca y represalia suponía la posibilidad de que el asaltado recupere lo perdido y eso es algo bueno para quien se la concedieran; pero su contraparte era que se otorgaba con naturaleza para asaltar a todos los súbditos del país del asaltante, lo que provocaba que pagasen “justos por pecadores”¹⁰⁸. Veamos cómo se concedía la carta de marca y bajo qué condiciones.

3.3.1. Concesión y condiciones

Después de fracasar todo el procedimiento legal establecido, lo habitual era es que el rey concediera la carta de marca y represalia al afectado¹⁰⁹. Como ya mencionamos anteriormente, la concesión de la misma tenía unos límites que el propio monarca establecía. La concesión de dicha carta no era sinónimo de que el afectado tuviera carta blanca para resarcirse de lo perdido sin límites, sino que tendía a seguir más o menos unos parámetros muy similares, tanto en Castilla como en el resto de los territorios.

Después de que la justicia del reino del agravante no hiciera justicia con el agraviado, el rey de este ya podía conceder la carta de marca y represalia. Sin embargo, y por prudencia, muchas veces el monarca del súbdito agraviado insistía, hasta asegurarse de que realmente no iba a hacerse justicia con su súbdito agraviado¹¹⁰.

En este caso, ya no quedaba más remedio que conceder dicha carta para que el agraviado pudiera recuperar lo perdido y cumplir justicia. Por norma general la carta se solía dividir en tres partes: con quién se podía ejecutar; cuál era la cuantía de dinero que se puede tomar; y durante cuánto tiempo era válida dicha carta¹¹¹. Es un patrón que se repite en el tiempo y en los distintos países, por ejemplo, en 1371 Pedro el Ceremonioso de Aragón concedió una carta de marca y represalia a unos mercaderes catalanes y valencianos para que pudieran tomar a cualquier súbdito castellano (con quien se puede aplicar) una cantidad de 10.000 libras barcelonesas más 1.356 y 7 sueldos, de la misma moneda, por gastos, perjuicios e intereses (por que cuantía) y en este caso en concreto se extendió la autorización hasta que recuperaran la dicha cantidad (tiempo de duración)¹¹².

¹⁰⁸ CAUNEDO DEL POTRO, B. *Mercaderes castellanos... op. cit.*, p. 235.

¹⁰⁹ MUTGÉ VIVES, J. “La piratería entre la Corona de Aragón y los Reinos de Castilla y Portugal en el siglo XIV, Contribución a su estudio”, en: GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M y MONTES ROMERO-CAMACHO, I (eds.). *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico, Siglos XIII-XV*. Sevilla-Cádiz: Servicio de Publicaciones, Diputación de Cádiz y Sociedad española de Estudios Medievales, 2006, p. 387.

¹¹⁰ *Ibidem*, p. 389.

¹¹¹ BAZÁN, I. *Delincuencia y criminalidad... op. cit.*, p. 450.

¹¹² MUTGÉ VIVES, J. “La piratería entre la Corona de Aragón...” *op. cit.*, p. 389.

En marzo de 1412 salió de Canterbury una carta de marca dirigida a la viuda de un mercader inglés robado por gentes de Santander. En la carta se especifica que ésta es solo aplicable a gente de Santander porque rehusaron restituir lo robado (no se hizo justicia en el reino del agraviante). También se especifica que tiene permiso para tomar una cantidad por valor de la dicha suma robada 1.250 marcos, mas la suma por los razonables daños y perjuicios ocasionados. Además, se indica que es válida hasta que se satisfaga dicha cantidad siempre y cuando no haya problemas con los franceses y otros aliados dentro de la protección real¹¹³. Vemos como con 40 años de diferencia y en dos reinos completamente distintos, el procedimiento en la concesión de la carta era el mismo y las condiciones idénticas y divididas en los tres puntos que ya hemos narrado.

A estas alturas de nuestro trabajo, ya hemos podido comprobar lo difícil que puede llegar a ser conseguir una carta de marca para poder recuperar lo perdido por un robo en el mar. Una vez llegados a este punto, en el que se ha conseguido la concesión de la carta de marca y las condiciones bajo las cuales debe de cumplirse, se iniciaba otra particularidad de la misma. Recordemos que aquellos que llegan a tan alta justicia frecuentemente eran gentes de recursos, por lo costoso del proceso. En el siguiente ejemplo tomaremos el caso de Fernando del Hoyo, que le había costado en total 8.000 ducados de oro reclamar en Flandes un robo de diversas mercancías valoradas en 11.600 ducados una autentica fortuna¹¹⁴. Pero el proceso no acabaría aquí en las pérdidas económicas, sino que ahora correspondería ejecutar dicha carta, lo cual veremos a continuación.

3.3.2. Ejecución y cobro

Una carta de marca y represalia no implicaba que el agraviado ya hubiera conseguido su resarcimiento: aún le quedaba otro paso, el de su ejecución y cobro¹¹⁵. Una vez en posesión de la carta de marca, su propietario ya no debía temer a las autoridades para ejecutarla, siempre y cuando cumplierse las condiciones de la misma; la carta le permitía confiscar los bienes de los súbditos de la dicha nación mencionada¹¹⁶. Lo más probable era que al que se le confiscara la mercancía, desconfiase de la legalidad de dicha carta y se resistiese a entregar su mercancía, pues en ocasiones el poseedor de la carta de marca se limitaba a afirmar que estaba en posesión de una, o en su defecto a llevar un traslado para verificar que estaba en posesión de la misma,

¹¹³ *CALENDAR of Patents Rolls*, Henry IV vol IV, Londres, 1909, pp. 389-390

¹¹⁴ AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, J. *Las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Edad Media. Conflictos Jurisdiccionales y comerciales*. Universidad de Cantabria, Santander, 2013. Tesis doctoral [en línea]. Última consulta: 27 diciembre 2017. Disponible en: <https://repositorio.unican.es/xmlui/handle/10902/3343> p. 325.

¹¹⁵ CAUNEDO DEL POTRO, B. *Mercaderes castellanos... op. cit.*, p. 252.

¹¹⁶ MUTGÉ VIVES, J. "La piratería entre la Corona de Aragón..." *op. cit.*, págs. 390.

mientras la original la conservaría en un lugar seguro. Es muy posible que también llevaran la original si eran lo suficientemente altivos, aunque se exponían a que se les perdiese o fuese robada complicando la situación, este fue el caso de Domingo de Gamboa, al que en su caso le robaron las diligencias y escrituras para ejecutar unas cartas requisitorias concedidas por Enrique IV de Castilla, este caso nos lo muestra Betsabé Caunedo del Potro¹¹⁷.

Sin embargo, debe tenerse en consideración que existían muchas dificultades que impedían ejecutar la carta de marca a cualquier súbdito o natural del reino del agresor. Por ejemplo, podía darse el caso de que un mercader de la nación afectada fuera interceptado en el mar, pero tuviera seguro real para comerciar con el país que concede la carta de marca. En ese caso este comerciante con seguro real quedaba fuera de la carta de marca, por lo que no se le podían requisar sus bienes; no obstante, se conocen casos en los cuales los poseedores de la carta de marca no respetaron los permisos reales, por lo que el poseedor del permiso real apelaba al rey y se paralizaba la ejecución de la carta de marca¹¹⁸.

También es posible que una carta de marca no se pudiera ejecutar porque quedasen suspendidas temporalmente¹¹⁹, algo que dependía de las políticas diplomáticas regias. Esto supondría un grave perjuicio para el poseedor de dicha carta, pero nada podía hacer, ya que la decisión era del poder más alto del reino. Se dieron casos donde se heredaron cartas de marca¹²⁰, porque el beneficiario de la misma murió sin poder ejecutarla y sus herederos reclamaron justicia para poder ejecutar lo que el difunto no pudo, por lo que podemos ver que la carta de marca es un bien transferible, pero puede alargar su ejecución.

Una vez que se tomaban los bienes, se debían poner a disposición de oficiales reales para que fuesen vendidas en subasta pública y lo obtenido de dicha venta se le entregase al poseedor de la carta de marca. Estos les entregaban un recibo para evitar problemas y saber cuánto habían cobrado y cuanto le quedaba por cobrar¹²¹. Aunque este procedimiento no evitó que se dieran casos de estafa y el poseedor de la carta cobrase más de lo estipulado¹²². Sin embargo, el cobro era más sencillo si la ejecución de la carta era favorable.

¹¹⁷ CAUNEDO DEL POTRO, B. *Mercaderes castellanos... op. Cit.*, pp. 212-213. Extraído a su vez de Archivo. General de Simancas, Registro del Sello de Corte, 1480, III, 141.

¹¹⁸ *Ibidem*, pág. 254.

¹¹⁹ BAZÁN, I. *Delincuencia y criminalidad... op. cit.*, p. 449.

¹²⁰ *Ibidem*, págs. 212-213.

¹²¹ MUTGÉ VIVES, J. "La piratería entre la Corona de Aragón..." *op. cit.*, págs. 380.

¹²² BAZÁN, I. *Delincuencia y criminalidad... op. cit.*, pág. 451-452.

3.3.3. Consecuencias

Las consecuencias de las cartas de marca y represalia eran pésimas para el correcto desarrollo del comercio internacional. Esto era lógico, pues si los mercaderes tenían noticia de que alguien estaba en posesión de una carta de marca que les afectara directamente, evitarían ir al reino que concedió dicha carta o, por lo menos, por donde temieran ser atacados¹²³, pues lo más probable es que si visitaban aquel reino, les confiscaran la mercancía por las acciones de otro. Por lo tanto, quien pagaba el robo, no era el ladrón, sino todos sus compatriotas. Esta situación influía en los negocios de los mercaderes, quienes podían cambiar sus inversiones y con ello las tendencias de los flujos comerciales: buscar nuevos mercados libres de cartas de marca; abandonar otros menos seguros; o emplear rutas de transporte alternativas.

Podemos comprobar en las siguientes cifras como afectó la inseguridad en el comercio castellano en Valencia, aunque bien es verdad que es en un periodo (1366-1372) en el que las coronas de Castilla y Aragón se hallaban en guerra; en ese periodo el impuesto de la *quema*, que veremos más abajo, recaudó 3.905 libras barcelonesas, mientras que unos años antes y en un tiempo menor (1355-1358) se habían recaudado 25.329 libras barcelonesas¹²⁴. Estas cifras nos muestran crudamente lo que la inseguridad en un determinado territorio provocaba. No sería justo extrapolar estas cifras a la concesión de cartas de marca y represalias; en primer lugar, porque en tiempos de guerra quedan suspendidas todas las garantías y, en segundo lugar, porque se han de conceder un número muy alto de éstas para que pudieran generar las cifras que acabamos de mencionar. Pero estos importes de la recaudación sí nos muestran lo perjudicial que era para el comercio los periodos de inseguridad, aunque en este caso nos muestra la peor de las situaciones posibles.

Era por cifras un poco menos demoledoras que las vistas y dependiendo de los puertos por lo que la concesión de las cartas de marca era tan restringida por parte de la administración regia: porque provocaban un auténtico descalabro económico que repercutía seriamente en los caudales regios, y eso no era deseable para el interés general del reino. Por ello se buscarían otras soluciones menos dañinas.

¹²³ *Ibidem*, pág. 452.

¹²⁴ DIAGO HERNANDO, M. “La “quema”. Trayectoria histórica de un impuesto sobre los flujos comerciales entre las coronas de Castilla y Aragón (siglos XIV y XV)”, en *Anuario de Estudios Medievales* [En línea]. 2000, Vol. 30. Pág. 119. [fecha de consulta 14 enero 2017.] Disponible en: <http://dx7nk9sl6m.search.serialssolutions.com/?sid=opac&issn=0066-5061&title=Anuario%20de%20estudios%20medievales>

3.4. LA “QUEMA”

Las cartas de marca y represalia no fueron el único mecanismo para resolver las fricciones marítimas que se producían: existían también otros sistemas que nos parecen más efectivos a la hora de hacer justicia y compensar las pérdidas sufridas en el robo marítimo. Esta solución fue el impuesto de la *Quema*¹²⁵. Éste era el nombre que recibió el impuesto que gravó el comercio muto castellano-aragonés tras el acuerdo que se firmó entre Enrique II de Castilla y Pedro el Ceremonioso en 1372¹²⁶, y que Castilla y Aragón aplicaron para indemnizar a sus respectivos súbditos por las pérdidas sufridas en los robos tanto marítimos como terrestres.

Una característica teórica de este impuesto era que mientras estuviera en vigor, años de tregua y paz, no se podrían otorgar cartas de marca y represalia y las concedidas anteriormente quedarían suspendidas, aunque la verdad fue que esto no se cumplió¹²⁷. La *quema* lo único que pretendía evitar era las consecuencias negativas tan grandes que tenían las cartas de marca y represalia en el comercio exterior y que ya mencionamos anteriormente.

En torno a la *quema* se establecieron unos acuerdos entre ambas coronas para regular su correcto funcionamiento y se creó todo un “aparato burocrático” en torno a ello. En primer lugar, todo acto de represalia quedaba suspendido; además, se nombraban comisarios por parte de las dos coronas para que gestionaran las denuncias interpuestas por súbditos de ambos reinos; por último, se establecía la indemnización correspondiente a cada uno de los afectados. Se acordó también que el dinero recaudado en cada territorio sería destinado a indemnizar a todos súbditos agraviados de ese territorio¹²⁸.

Gracias a este impuesto se puede saber el volumen de comercio que Castilla mantenía con los distintos territorios de la Corona de Aragón. De hecho, gracias a la *quema* sabemos que Valencia fue el reino aragonés predilecto de los castellanos para comerciar en las tres últimas décadas del siglo XV, pues la media anual en la década de los 70 del siglo XIV fue de 2.000 libras barcelonesas recaudadas frente a las 150 libras barcelonesas que recaudó Cataluña¹²⁹. En los 80 de ese mismo siglo la media anual aumenta a 3.000 libras anuales con incluso dos años de 4.000 libras alcanzando así su máximo, aunque sin embargo en la siguiente década esta tendencia cambió, encontrándonos con dos años de 1.000 libras y aproximadamente tres años

¹²⁵ MUTGÉ VIVES, J. “La piratería entre la Corona de Aragón...” *op. cit.*, p. 390.

¹²⁶ *Ídem*. Sin embargo, otro autor nos dice que fue en diciembre de 1371, visto en: DIAGO HERNANDO, M. “La “quema” ...” *op. cit.*, pp. 121-122.

¹²⁷ DIAGO HERNANDO, M. “La “quema”...” *op. cit.*, p. 125.

¹²⁸ *Ibidem*, p. 122.

¹²⁹ *Ibidem*, p. 135.

de 400 libras anuales por lo que hubo un parón en la última década del siglo XV¹³⁰ e incluso con estas cifras tan bajas en Valencia respecto a las dos décadas anteriores siguieron recaudando más que en Cataluña en ese mismo periodo¹³¹, lo que indica que el flujo comercial castellano no cambió hacia Barcelona.

Este tipo de práctica de gravar las mercancías de súbditos del lugar del agravante también fue practicado por Castilla y otros reinos, aunque no recibió el nombre de *quema*, sino otros. Un ejemplo le tenemos en Inglaterra en la segunda mitad del siglo XV en la cual el monarca inglés decidió otorgar al agraviado los derechos aduaneros que pagasen los guipuzcoanos hasta saldar la cantidad estipulada¹³². No obstante, este tipo de política fiscal no fue la solución definitiva, puesto que se dieron casos de estafa por parte de los agraviados que aprovecharon dicha situación para recaudar más dinero de lo concedido. Conocemos un caso, aunque fuera de nuestro periodo de estudio. A principios del siglo XVI las autoridades se percataron de que un vasco a quien se le había concedido el 3% de los ingresos provenientes de todas las mercancías que los bretones descargaran en el cantábrico por haber sufrido un ataque suyo, estaba abusando de su situación pues en 1505 ya había recaudado bastante más de lo que se le había concedido cuando se le entregó dicho derecho¹³³.

4. LA FIGURA DEL CORSARIO

Hasta ahora hemos podido comprobar que en el mar se daban conflictos y que había todo un proceso establecido a nivel internacional, para poder resolver estos conflictos. Sin embargo, no nos hemos detenido en quiénes eran los que generaban estos conflictos en el mar ¿correspondían a un grupo social en concreto? ¿se dedicaban exclusivamente al robo marítimo? ¿piratas o corsarios? Por suerte para nosotros este tema ya está estudiado.

Para dedicarse al corso hacía falta un barco, tripulación, armas y vitualla; además, suponía un mantenimiento económico elevado y difícil de conseguir¹³⁴. Esto ya nos es indicativo de quién podía dedicarse al robo en el mar: en principio o bien gentes con recursos, o bien en una buena posición social y de prestigio para que les fíen el capital que hace falta para dicha aventura.

¹³⁰ *Ibidem*, p. 138-139.

¹³¹ *Ibidem*, p. 140.

¹³² CAUNEDO DEL POTRO, B. *Mercaderes castellanos... op. cit.*, p. 255.

¹³³ BAZÁN, I. *Delincuencia y criminalidad... op. cit.*, p. 451-452.

¹³⁴ FERRER MALLOL, M.T. “Curso y piratería entre el Mediterráneo y Atlántico en la Baja Edad Media”, en: GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M. y MONTES ROMERO-CAMACHO, I. (eds.). *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico, Siglos XIII-XV*. Sevilla-Cádiz: Servicio de Publicaciones, Diputación de Cádiz y Sociedad española de Estudios Medievales, 2006, p. 258.

Muchos de los que decidían robar en el mar eran transportistas que no se dedicaban exclusivamente a asaltar naves en el mar, sino más bien a aprovechar ciertas oportunidades. Tendían a arriesgarse y a cometer actos piráticos cuando detectaban un objetivo fácil de atacar que no supusiera mayor riesgo. Las naves de estos mercaderes disponían de todo lo necesario¹³⁵ para atacar en el mar (barco, hombres, armas y vituallas), por lo que ante un objetivo suculento sus maestros podían decidir arriesgarse y cometer el delito. En consecuencia, estos transportistas, eran profesionales de un oficio que no era el de la piratería, pero disfrutaban de ciertas sinergias con ella, pues reunían todo lo necesario materialmente, a lo que habría que sumar su experiencia en el mar. Lo normal era que esta gente perteneciera al común, y si pertenecían a la nobleza, era por hidalguía, pero generalmente de rangos menores.

Sin embargo, también tenemos claros ejemplos de corsarios que fueron caballeros y nobles y que, por distintos avatares se hicieron a la mar. En muchos casos era porque se hallaban en el exilio de su reino de origen, bien sea por cometer algún delito mayor, o por haber estado en el bando perdedor en una lucha dinástica; en estos casos, encontraban en el corso una posibilidad de mantener su papel de profesionales de la guerra de manera activa. Otros sin embargo lo hicieron por ambición y por incrementar su fortuna¹³⁶. Muchos de los corsarios que conocemos pertenecían a este estrato social. Esta circunstancia puede deberse a dos aspectos: o bien que quienes se dedicaban a tiempo completo al corso correspondían mayoritariamente con nobles y caballeros; o bien que la mayor parte de los casos registrados que nos han llegado, es decir, los que se apelaron ante la Corona, procedían de gente de los estratos sociales elevados. Consideramos más probable la primera opción; debemos pensar que el espíritu aventurero¹³⁷ y caballeresco estaba aún vigente en el siglo XIV, y los ataques navales suponían trasladar las gestas de los caballeros andantes al terreno marítimo. El sentido de esta filosofía de vida queda reflejado claramente en *El Victorial*, escrito por Gutierre Díez de Games, en donde se narra las aventuras marítimas de Don Pero Niño. Éste fue un noble castellano que oficialmente se fue de armada en una misión contra los corsarios para defender el comercio marítimo castellano; pero en realidad, y a tenor de lo narrado por Díez de Games, se puede apreciar que en sus aventuras Don Pero Niño también practicó el corso.

Además, los nobles y caballeros podían acceder a recursos como armas más fácilmente que un transportista del común, y su modo de vida se presuponía violento, no comercial. De

¹³⁵ *Ibidem*, pp. 266-267.

¹³⁶ *Ibidem*, pp. 268-269.

¹³⁷ BAZÁN, I. ““Degollaron a todos los dichos...” *op. cit.*, p. 75.

forma paralela, la actividad bélica complementaba el servicio a la Corona, como vimos en Aragón, concretamente en el caso de Barrasa que se dedicaba a cometer actos piráticos y a la defensa de Cerdeña, y que produjo que el rey le tuviera que perdonar para poder continuar disfrutando de sus servicios.

Lo que tenemos que tener claro es que hay que borrar la imagen preconcebida de los piratas y corsarios que se correspondería en la mayor parte de los casos con la edad de oro de la piratería a principios del siglo XVIII. En primer lugar, porque el termino pirata no existía en la Edad Media, a diferencia de otros periodos posteriores; esto no quiere decir que no existiera el robo en el mar sin licencia, o piratería, sino que el término lingüístico no se utilizaba y en su defecto se utilizaban los términos corsario o robadores indistintamente, por lo que no nos deja claro la distinción. Y en segundo lugar porque entre piratas y corsarios había una gran diferencia: unos estaban condenados a vivir como seres marginales y los otros gozaban de la protección de un estado y aunque en la Edad Media había hombres protegidos por las coronas para hacer la guerra al enemigo, no hemos encontrado un grupo marginal concreto que se dedique al robo como actividad primaria en el mar.

Llegados a este punto, consideramos haber respondido ya a las tres preguntas iniciales: a la primera cuestión, relativa a su procedencia social ya hemos respondido, que hay corsarios de todos los estratos sociales, aunque los casos que han llegado hasta hoy prima la nobleza; a la segunda, sobre la especialización en el arte de la guerra naval, hay que afirmar que no todos los agresores marítimos se dedicaron exclusivamente a la guerra, sino que también había gente que aprovechaba ciertas circunstancias ventajosas y su experiencia y lo compaginaban con su oficio de transportistas, sin olvidar que, efectivamente, los más especializados se pusieron al servicio de la Corona; y a la tercera y última ya hemos dicho que es muy difícil distinguir entre piratas y corsarios, puesto que los casos de corsarios practicando la piratería son numerosos y dependiendo de las necesidades de una corona, se podía pasar de ser pirata a corsario. En este sentido, arroja algo de luz Anna Unali, para quien la piratería se puede vincular más al ámbito económico y comercial, mientras que el corso presenta un matiz político y militar, pero nos reitera también que ni siquiera es posible definirlo pues en el corso se practica la piratería¹³⁸. Y como ya hemos dicho anteriormente el termino pirata no existía en esta época lo que hace más difícil separar una cosa de otra desde nuestro punto de vista.

¹³⁸ UNALI, A. *Marineros, piratas y corsarios catalanes en la Baja Edad Media*. Sevilla, Renacimiento, 2007. p. 27.

5. CONCLUSIÓN Y CIERRE

En lo relativo a las conclusiones de este nuestro trabajo, queríamos lo primero de todo hacer una concisa síntesis para condensar las ideas principales que hemos querido poner en valor a lo largo de este. En primer lugar, hemos visto el contexto internacional en el que se situó Castilla en el periodo que hemos trabajado. En un primer momento, desde 1350 a 1369 en Castilla se da un periodo de inestabilidad interna producido entre los herederos de Alfonso XI concretamente entre su hijo legítimo Pedro I y su hijo bastardo Enrique II el Fratricida, esta inestabilidad interna produjo que, hasta la muerte de Pedro I en 1369, hubiera dos “Castillas”. Cada una de ellas aliadas en el marco internacional con dos potencias enfrentadas. La Castilla de Pedro estaba aliada con Inglaterra y la Castilla de Enrique con Francia; y es que ya hemos visto que la Guerra Civil Castellana quedó dentro del marco de la Guerra de los Cien Años.

La victoria de Enrique frente a su hermano posiciona firmemente a Castilla como aliada de Francia en la Guerra de los Cien Años. Lo que marcará la posición internacional castellana tenazmente durante los 30 años siguientes será la ligazón a Francia y su suerte en la pugna con Inglaterra. Este apartado de la política exterior castellana es muy importante porque será la que determine durante muchos años sus conflictos marítimos con los reinos de los que hemos hablado: mientras que con Francia reinó la paz y el comercio, con Inglaterra hubo confrontación por la ruta del Canal de La Mancha y el mercado lanero de Flandes. De esto hemos de tener claro que Castilla salió de esta pugna como señora del Atlántico.

Además, estas alianzas internacionales marcaron también las relaciones de Castilla en la península ibérica. Portugal se alineó con Inglaterra, lo que se tradujo en las guerras fernandinas que además tenían motivaciones dinásticas para unir las dos coronas, Castilla y Portugal. Luego habría que tener en cuenta también a la Corona de Aragón, con la que hubo una relativa paz, pero que fue refugio para numerosos caballeros castellanos exiliados, que harían del corso su vida bajo la protección aragonesa y que produciría conflictos marítimos.

De este primer punto no hemos querido profundizar más puesto que no es el tema principal de este trabajo, sino que es la introducción para que el lector se ubique en qué contexto se desarrollan estos conflictos marítimos.

La segunda cuestión es el nudo de este trabajo: cómo se gestionan teóricamente los conflictos marítimos en este periodo. De este apartado nos tiene quedar claro lo siguiente: dada la inestabilidad que había en el Atlántico a consecuencia de la Guerra de los Cien Años y en el Mediterráneo por las pugnas de Aragón y las repúblicas italianas, concluimos que este ambiente

creó una situación ideal para que se dieran robos en el mar, tanto por corsarios/piratas profesionales como por transportistas. Tenemos que tener en cuenta que en esta época las coronas no tenían flotas reales, sino que dependían bien de corsarios, bien de armadores particulares. Esto provocó que no hubiera mucha vigilancia en los mares por parte de las autoridades, y que en estos imperara la ley del más fuerte.

Sin embargo, estos conflictos que en el mar se daban entre particulares, tenían que ser solucionados por las instituciones. Como consecuencia, en torno a estos conflictos surgió toda una metodología teórica internacional destinada a solucionarlos. Nos atrevemos a decir que se siguió un procedimiento teórico a nivel internacional, porque cuando éste no se cumplía, los soberanos manifestaban sus quejas, como vimos en el caso entre Aragón y Francia.

El proceso a seguir por parte del agraviado comenzaba cuando solicitaba justicia en primera instancia ante la justicia local del agraviante. Esta, como ya vimos, no solía prosperar a favor del agraviado porque generalmente iba en contra de los intereses locales. En caso de que no se hiciera justicia, el agraviado tenía que elevar la queja a una instancia superior: la justicia del reino donde se iniciaría un nuevo proceso. Generalmente esta justicia sí resolvía y demandaba a la justicia local resarcir al agraviado: pero como también vimos, la justicia local no siempre cumplía con los mandados por el rey. Si esta justicia tampoco solucionaba el conflicto, el agraviado entonces debía recurrir a la justicia de su propio rey. Este bien podía iniciar un proceso diplomático exigiendo al monarca del agraviante que se hiciera justicia o también podía decir al agraviado que volviera a demandar justicia en el reino del agraviante. Si por la vía diplomática tampoco se hacía justicia, al rey del agraviado no le quedara más remedio que conceder una carta de marca y represalia al agraviado.

Las cartas de marca, por norma general, estipulaban una cantidad máxima de dinero que podía obtener su propietario, se limitaba a un tiempo para que sea ejecutada, y se especificaba sobre quién o quienes podía cobrarse dicha carta. Sin embargo, se podría dar el caso que el reino del agraviante tuviera un pacto con el reino del agraviado con el objetivo de canalizar este tipo de conflictos; fue lo que ocurrió mediante el impuesto al comercio llamado la “quema” que se dio entre Castilla y Aragón y de modo que no se perjudicaba el comercio entre ambos reinos.

La segunda parte del nudo sería la carta de marca que dividimos en la concesión y condiciones, ejecución y cobro, y las consecuencias. Tenemos que tener claro que el problema no se solucionaba con la concesión de una carta de marca y represalia. En primer lugar, porque la carta presentaba unas condiciones y por norma general repetía unos mismos parámetros: una cantidad máxima de dinero que se puede recaudar, duración de la carta de marca para cobrar

ese dinero y a quien afecta esa carta de marca. Y ello no solo se aplicaba en Castilla sino, que era extensible a nivel internacional, al menos en el occidente europeo, como hemos podido comprobar con casos castellanos, ingleses y aragoneses. Salirse de estos parámetros dejaría al agraviado fuera de la ley, se convertiría en agravante y estaría cometiendo actos piráticos.

La ejecución de la carta de marca no era una tarea sencilla porque generaba una nueva víctima que recurría a la justicia para que le devolvieran sus mercancías. En este caso el nuevo agredido alegaba todo tipo de impedimentos: que disponía un seguro real, que transportaba recursos básicos como trigo a una ciudad desabastecida, o que las mercancías pertenecían a personas relevantes de algún reino. Esto dificulta bastante la ejecución de dicha carta. Para cobrar existían unos procesos específicos; se ponían a disposición de oficiales reales los bienes incautados para que los sacasen a subasta pública y el dinero conseguido en ella fuera descontado del total de la carta de marca. El objetivo era evitar excesos por parte del beneficiario de la carta de marca, pues podía darse el caso de que lograra obtener más dinero del establecido, y es que ya hemos demostrado que se dieron casos en ese sentido.

Luego tendríamos las consecuencias que producían la concesión de cartas de marca; es cierto que, a nivel personal, el beneficiario de la carta de marca, lograba recuperar al menos el dinero que le fue robado. Sin embargo, en un contexto general la concesión de las cartas de marca suponía un grave perjuicio para el comercio, que se llegaba a paralizar en las regiones donde se sabía que se había concedido recientemente una de ellas. Por ello las ciudades estaban en contra de la concesión de las mismas, y desde el principio se intentaron buscar soluciones alternativas, como el mencionado impuesto de la “quemá” entre Castilla y Aragón.

El tercer y último punto es la figura del corsario: no se puede hablar de piratas, sino que tenemos que hablar de actos piráticos. Un acto pirático es aquel que se produce fuera de la legalidad, pero que lo puede producir un simple transportista que ve la oportunidad de quedarse con los bienes de una “presa fácil” en el mar. Por el contrario, un corsario es el que se ampara en una legalidad al estar al servicio de una monarquía, aunque no quita que cometieran actos piráticos.

Con este apartado también queríamos desmitificar la “figura del corsario” que nos transmiten las novelas y el cine, en primer lugar porque esos corsarios en todo caso se corresponderían con los de la Edad Moderna y, en segundo lugar porque no son gentes de mal vivir, sino que en muchos casos eran reputados caballeros y nobles que decidían aventurarse en el mar ya fuera para incrementar su fortuna, como llevados por el espíritu caballeresco imperante de la

época, y que se ve claramente en El Victorial al narrar las “armadas” de policía que realizó Pero Niño a principios del siglo XV en el Mediterráneo y el Atlántico.

6. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

6.1. FUENTES

ALFONSO X. *Las Siete Partidas del Rey don Alfonso el Sabio/ cotejadas con varios códices antiguos por la Real Academia de la Historia. Tomo III.* Madrid, 1807 (Ed. Facsímil, Madrid, RAH, 1972).

CALENDAR of Patent Rolls, Henry IV, vol. II, Londres, 1905.

DÍEZ DE GAMES, G. *El Victorial, Crónica de Don Pero Niño, conde de Buelna.* SANZ, J. (ed.). Madrid: Polifemo, 1989.

LOPEZ DE AYALA, P. *Crónica del rey Don Pedro y del rey Don Enrique, su hermano, hijos del rey don Alfonso Onceno. Tomo II.* ORDUNA, G. (ed.). (ed. Fcs. Buenos Aires: Ediciones Criticas, 1997).

6.2. BIBLIOGRAFÍA

AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, J. *Las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Edad Media. Conflictos Jurisdiccionales y comerciales.* Universidad de Cantabria, Santander, 2013. Tesis doctoral [en línea]. Última consulta: 27 diciembre 2017. Disponible en: <https://repositorio.unican.es/xmlui/handle/10902/3343>

ÁLVAREZ PALENZUELA, V. A. Libertad de comercio y seguridad marítima en las relaciones diplomáticas entre Castilla y Portugal. En: GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M. y MONTES ROMERO-CAMACHO, I., (eds.). *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico, siglos XIII-XV.* Sevilla-Cádiz: Servicio de Publicaciones, Diputación de Cádiz y Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006, pp. 367-378.

ARIZAGA BOLUMBURU, B. “La actividad comercial de los puertos vascos y cántabros medievales en el Atlántico”. *Historia. Instituciones. Documentos.* 2008, vol. 35. pp. 25-43.

BALLESTEROS BERETTA, A., BALLESTEROS GAIBROIS, M. y FERRANDO PÉREZ, R. *La marina cántabra de sus orígenes al siglo XV. Tomo I.* Santander: Excelentísima Diputación Provincial de Santander, 1968.

BAZÁN, I. ““*Degollaron a todos los dichos treinta e tres yngleses e asy degollados dis que los lançaron en la mar*”. Las hermandades vascas y la lucha contra la piratería en la Baja Edad Media”. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. 2006, vol. 5. pp. 69-93.

BAZÁN, I. *Delincuencia y criminalidad en el País Vasco en la Transición de la Edad Media a la Moderna*. Vitoria-Gasteiz: Departamento de Interior, 1995.

CASADO SOTO, J.L. “Los puertos aforados del Cantábrico oriental”. En: AZURMENDI PÉREZ, L., (Dir.). *Litoral atlántico, ciudades medievales*. Noja: Asociación Tajamar, 2001. pp. 21-35.

CALDERÓN ORTEGA, J.M. “La intervención de marinos cántabros y vascos en la campaña naval de 1430 y los intentos por extender la jurisdicción del Almirantazgo de Castilla a los puertos del norte peninsular”. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. 2006, vol. 5. pp. 53-67.

CAUNEDO DEL POTRO, B. *La actividad de los mercaderes ingleses en Castilla (1475-1492)*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid, 1984.

CAUNEDO DEL POTRO, B. *Mercaderes castellanos en el golfo de Vizcaya (1474-1492)*. Madrid: Universidad Autónoma, 1983.

CERVERA PERY, J. *El poder naval en los reinos hispánicos*. Madrid: Editorial San Martín, 1992.

CHILDS, W. *Anglo-Castilian trade in the later Middle Ages*. Manchester: Manchester University Press, 1978.

DIAGO HERNANDO, M. “La “quema”. Trayectoria histórica de un impuesto sobre los flujos comerciales entre las coronas de Castilla y Aragón (siglos XIV y XV)”, en *Anuario de Estudios Medievales* [En línea]. 2000, Vol. 30. pp. 91-156 [fecha de consulta 14 enero 2017.]. Disponible en: <http://dx7nk9sl6m.search.serialssolutions.com/?sid=opac&issn=0066-5061&title=Anuario%20de%20estudios%20medievales>

FERNÁNDEZ DURO, C. *La Marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundación en la Armada Española*. Madrid: Tipografía de El Progreso Editorial, 1894 (ed. Fcs. Madrid: Diputación de Zamora, 1995).

GARCIA DE CORTAZAR, J.A. *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*. Bilbao: Caja de Ahorros Vizcaína, 1966.

GONZÁLEZ ECHEGARAY, J. “Cantabria en la Baja Edad Media”. En: SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. [et al]. *La Edad Media en Cantabria*. Santander: Institución Cultural de Cantabria, Instituto de Arte “Juan de Herrera” y Diputación Provincial de Santander, 1973, pp. 111-127.

GONZÁLEZ SÁNCHEZ, S. *Las relaciones exteriores de Castilla a comienzos del siglo XV. La minoría de Juan II (1407-1420)*. Madrid: Comité Español de Ciencias Históricas, 2013.

FERRER MALLOL, M. T. *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*. Barcelona: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Institución Milá y Fontanals y Departamento de Estudios Medievales, 2000.

FERRER MALLOL, M.T. “Curso y piratería entre el Mediterráneo y Atlántico en la Baja Edad Media”. En: GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M. y MONTES ROMERO-CAMACHO, I. (eds.). *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico, siglos XIII-XV*. Sevilla-Cádiz: Servicio de Publicaciones, Diputación de Cádiz y Sociedad española de Estudios Medievales, 2006, pp. 255-322.

INCLÁN GIL, E. ““El dinero de la mar”: el comercio de la costa vasca con Europa durante los siglos XIV al XVI”. En: García Fernández, E., (ed.). *Bilbao, Vitoria y San Sebastián: espacios para mercaderes clérigos y gobernantes en el medievo y la modernidad*. Bilbao: Universidad del País Vasco, 2005, pp. 17-78.

MUTGÉ VIVES, J. “La piratería entre la Corona de Aragón y los Reinos de Castilla y Portugal en el siglo XIV. Contribución a su estudio”. En: GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M. y MONTES ROMERO-CAMACHO, I. (eds.). *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico, siglos XIII-XV*. Sevilla-Cádiz: Servicio de Publicaciones, Diputación de Cádiz y Sociedad española de Estudios Medievales, 2006, pp. 387-394.

SOLANA SAINZ, J.M. “Las cuatro Villas de la costa”. En: SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. [et al.] *La Edad Media en Cantabria*. Santander: Institución Cultural de Cantabria, Instituto de Arte “Juan de Herrera” y Diputación Provincial de Santander, 1973, pp. 131-148.

SOLÓRZANO TELECHEA, J.A. “Santander y la construcción de Europa: comercio y mercados en la Edad Media”. En: GÓMEZ OCHOA, F., (ed.). *Santander como ciudad europea:*

una larga historia. Santander: Fundación Santander 2016: PUBliCAN, Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2010, pp. 38-66.

SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. “Guerra y comercio marítimo: la contribución vascongada a la expansión económica española (siglos XIV y XV)”. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. 2006, vol. 5. pp. 33-39.

SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya, un estudio sobre la política marinera de la casa de Trastámara*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Medievales, 1959.

SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. y REGLÁ CAMPISTOL, J. *España cristiana, crisis de la reconquista, luchas civiles. Historia de España. Tomo XIV*. 3ª ed. Madrid: Espasa-Calpe, 1981.

TORRES SANZ, D. *La administración central castellana en la Baja Edad Media*. Valladolid: Secretariado de Publicaciones, Departamento de Historia del derecho, Universidad de Valladolid, 1982.

UNALI, A. *Marineros, piratas y corsarios catalanes en la Baja Edad Media*. Sevilla, Renacimiento, 2007.

6.3. WEBGRAFÍA

Corso, [en línea: fecha de consulta: 12 junio 2017], *Diccionario de la lengua española*. Disponible en: <http://dle.rae.es/?id=B175Cfw|B176dY7>

Piratería, [en línea: fecha de consulta: 14 junio 2017], *Diccionario de la lengua española*. Disponible en: <http://dle.rae.es/?id=T8sEgt4>

The National Archives [en línea] [fecha de consulta: 8 de enero 2018]. Disponible en: <http://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/record?catid=2065&catln=3>