

Piratas, corsarios y malhechores: la violencia y la delincuencia marítimas en la Europa atlántica (siglos XIII-XV)

Pirates, corsaires et criminels: Violences et criminalité maritimes en Europe atlantique (XIII^e-XV^e siècles)

Pirates, privateers and criminals: Maritime violence and crime in Atlantic Europe (13th-15th centuries)

Piratak, kortsarioak eta gaizkileak: itsas-biolentzia eta delinkuentzia Europa atlantikoan (XIII-XV mendeak)

Jesús Ángel SOLÓRZANO TELECHEA*

Universidad de Cantabria / GIR GOBPORT

Clio & Crimen, n.º 20 (2023), pp. 7-84

Resumen: En este artículo se analiza el desarrollo de la conflictividad y la delincuencia con base en una violencia legal (corso y cartas de marca) y otra delictiva (piratería). Esta distinción fue establecida progresivamente a partir del siglo XIII por las autoridades, pues la estrategia para mitigar los peligros de la violencia en el mar por medio de treguas, alianzas y paces bilaterales de corta duración resultaron inconexas e ineficaces. Este artículo demuestra que la piratería, el corso y la guerra naval fueron una mera distinción legal, surgida a partir del nuevo concepto de soberanía regia sobre el mar, que legitimaba o criminalizaba la violencia marítima según los intereses de los gobernantes, lo que supuso una amenaza grave y constante para la seguridad marítima en los mares de la Europa atlántica bajomedieval.

Palabras clave: Historia Marítima. Edad Media. Corso. Piratería. Guerra naval. Atlántico.

Résumé: Cet article analyse l'évolution des conflits et de la délinquance fondés sur la violence juridique (course et lettres de marque) et la violence criminelle (piraterie). Cette distinction s'est progressivement établie à partir du XIII^e siècle par les autorités, la stratégie visant à atténuer les dangers de la violence en mer par des trêves, des alliances et des paix bilatérales éphémères s'avérant incohérentes et inefficaces. Cet article démontre que la piraterie, le corso et la guerre navale n'étaient qu'une simple distinction juridique, découlant du nouveau concept de souveraineté royale sur la mer, qui légitimait ou criminalisait la violence maritime en fonction des intérêts des dirigeants, ce qui constituait une menace sérieuse et constante pour la sécurité maritime dans les mers de l'Europe atlantique de la fin du Moyen Âge.

Mots-clés: Histoire maritime. Moyen Âge. Course. Piraterie. Guerre navale. Atlantique.

Abstract: This article examines the development of conflict and crime based on legal violence (privateering and letters of marque) and criminal violence (piracy). This distinction was progressively established from the thirteenth century by the authorities, since the strategy to mitigate the dangers of violence at sea by means of truces, alliances and short-lived bilateral peace agreements ensued disjointed and ineffective. This article demonstrates that piracy, privateering and naval warfare were a mere legal distinction, arising from the new concept of royal sovereignty over the sea, which legitimized or criminalized maritime violence according to the interests of the rulers, which posed a serious and constant threat to maritime security in the seas of late medieval Atlantic Europe.

Keywords: Maritime History. Middle Ages. Privaterring. Piracy. Naval warfare. Atlantic.

Laburpena: Artikulu honetan biolentzia legalean oinarritutako gatazken eta delikuentziaren garapena aztertzen da (korsoa eta marka kartak), eta baita izaera deliktibokoarena ere (piratería). Desberdintasun hori xiii mendetik aurrera ezartzen hasi zen progresiboki, izan ere, itsas esparruko biolentziaren arriskuak baretzeko estrategiak loturarik eta eraginik gabekoak suertatu ziren, hala nola, treguak, aliantzak eta iraupen laburreko bake bilateralak. Artikulu honetan erakusten da nola piratería, korsoa eta itsas-gerra bereizketa legal bat besterik ez ziren izan, itsasoaren gaineko erret-subiraotza kontzeptu berri batetik eratorri zirenak, eta legitimatu edo kriminalizatu egin zirenak agintarien interesen arabera. Horrek itsasoko segurtasunarekiko mehatxu larria eta jarraia suposatu zuen Europa atlantikokoan.

Giltza-hitzak: Itsas-historia. Erdi Aroa. Korsoa. Piratería. Itsas-guda. Atlantikoa.

* **Correspondencia a / Corresponding author:** Jesús Ángel Solórzano Telechea. Edificio Interfacultativo, Universidad de Cantabria, Avd. de los Castros, s/n (39005 Santander). – solorzaja@unican.es – https://orcid.org/0000-0002-0640-8600

Cómo citar / How to cite: Solórzano Telechea, Jesús Ángel (2023). «Piratas, corsarios y malhechores: la violencia y la delincuencia marítimas en la Europa atlántica (siglos XIII-XV)», *Clio & Crimen*, 20, 7-84. (https://doi.org/10.1387/clio-crimen.25650).

Recibido/Received: 2023-10-15; Aceptado/Accepted: 2023-11-14.

ISSN 1698-4374 / eISSN 2792-8497 / © 2023 *Clio & Crimen* (UPV/EHU)



Yo lo vi bien aquel día
con muchos omnes armados:
el mar seco parecía
e cobierto de cruzados.

Poema de Alfonso Onceno

1. Introducción: «¿Es un demonio o un dios, este pirata desconocido?»

La piratería es una de las actividades más antiguas de la que se tiene constancia, es decir, el saqueo de barcos y ciudades por parte de grupos navales armados¹. La etimología de la voz *pirata* proviene de la raíz griega clásica «*peiratés*» (*πειρατής*), que significa esforzarse, intentar la fortuna en las aventuras o atacar. La piratería como fenómeno se ha definido comúnmente como una guerra no declarada, un tipo de depredación marítima de carácter violento o la apropiación indiscriminada de bienes (o personas) con violencia; no obstante, otras definiciones no se centran tanto en la violencia o en consideraciones jurídicas, sino en la economía. Por lo tanto, algunos autores afirman que la piratería puede entenderse como la toma de tributos, el comercio de saqueo, la fiscalización de la actividad de los extranjeros por la fuerza o, simplemente, como un negocio².

La guerra, el asalto, el robo, el secuestro e incluso el asesinato en el mar estaban muy difundidos en la Europa medieval, para muchos era un modo de vida, un oficio, pero hay que distinguir distintas formas, unas legales y otras ilegales, que se fueron perfilando entre los siglos XII y finales del XV. Como es lógico y demuestra la evidencia histórica, la violencia marítima medieval estuvo íntimamente ligada a la reactivación del comercio atlántico desde finales del siglo XII. La tarifa de mercancías de Bapaume, por ejemplo, redactada en mayo de 1202, fruto de una pesquisa ordenada hacer por el rey Felipe Augusto para regular el impuesto de paso de mercancías a partir del conocimiento de lo que ya se venía pagando hasta entonces, nos informa que, entre finales del siglo XII y principios del siglo XIII, llegaban por mar y tierra a Flandes mercancías procedentes de Francia, Borgoña, Champaña, Provenza y España, que debían pagar los aranceles de Bapaume para entrar en Flandes³. En paralelo, los fueros, privilegios económicos y cartas de seguro otorgados por los monarcas europeos a los centros urbanos y a los mercaderes para promover el comercio con exenciones y proteger la actividad de los mercaderes y sus rutas dibujaron una Europa atlántica que disfrutaba de una revolución comercial desde el siglo XII.

¹ Este artículo forma parte de los trabajos del proyecto: «BARMER. Del barco al mercado. Actividad económica, relaciones sociales y conflictos armados en las ciudades y villas portuarias de la Europa Atlántica bajomedieval» (PID2020-118105GBI00).

² Shannon Lee Dawdy, Joe Bonni, «Towards a general theory of piracy», *Anthropological Quarterly*, 85/3 (2012): 675.

³ Jules Finot, *Etude des relations entre la France et la Flandre* (París, 1894), 233-234.

La primera actividad violenta en el mar, que aparece documentalmente asociada a esta revolución comercial, fue la piratería a principios del siglo XIII. El 22 de junio de 1210, en aguas irlandesas, el rey Juan I de Inglaterra y señor de Irlanda ordenó a John de Winterburn aprestar seis galeras para ir con George de Lucy en busca de seis piratas por 42 libras, así como 40 marcos a Henry de Ver para pagar a siete caballeros, unos soldados y un oficial a bordo de los barcos⁴. Esta piratería era una forma de violencia en la mar reprimida por los gobernantes, pues no contaba con su beneplácito, a diferencia del corso, que estaba integrado por uno o varios navíos particulares que acordaban con la corona atacar a los barcos enemigos a cambio del botín, descontada la parte del monarca, por lo que no eran, en principio, meros delincuentes, como los piratas. El corso tenía sus propias normas y sus costumbres y estaba autorizada por una declaración de guerra o por una carta de marca⁵. También esta forma de violencia en el mar, el corso, aparece tempranamente en el Golfo de Vizcaya. En 1207, al rey Alfonso IX de León propuso la firma de una alianza al monarca inglés Juan I tras el apresamiento de unos barcos del reino de León por los ingleses en represalia de la ayuda que estos habían prestado a los enemigos del rey de Inglaterra. Juan I le respondió afirmativamente para que le enviara un fiel representante para preparar la redacción del tratado, que debió realizarse ese mismo año⁶. Por último, aparecieron los que ejercían la violencia en el mar con cartas de marca y represalia, según las cuales los gobernantes permitían la agresión a un particular para recuperar el valor exacto de lo perdido durante una acción de piratería o de corso en tiempos de paz, que primero surgieron en el Mediterráneo, luego en el Atlántico en el siglo XIV y en el Norte del Europa en el siglo XV⁷.

Uno de los primeros problemas que se nos plantea para distinguir estos tres tipos de violencia en el mar es su denominación en la documentación medieval y en las distintas lenguas vernáculas. Por ejemplo, la primera vez que se alude en un texto castellano a la actividad del «corso» y al oficio de «corsario», data del fuero de Cartagena de 1246, aunque aún no tenía un sentido peyorativo, sino el significado de embarcar y llevar a cabo un viaje por mar, es decir, un *cursus*, con la finalidad de atacar barcos enemigos del reino y llevarse un botín de guerra⁸. Se trata del

⁴ Henry Savage Sweetman, ed., *Calendar of documents relating to Ireland. Volume 1: 1171-1251* (London: Longman & co., 1875), 60.

⁵ Michel Balard, Christophe Picard, *La Méditerranée au Moyen Age. Les hommes et la mer* (Paris: Hachette, 2022), 150.

⁶ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones, litterae et cuiuscunque generis acta publica inter reges Angliae et alios quosvis imperatores, reges, pontifices, principes vel communitates habita aut tractata*. Vol. I/1 (1066-1272) (Burlington: Tannerritchie Publishing, 2006), 96. Julio González, *Alfonso IX* (Madrid: CSIC, 1944), vol. I, 123-124.

⁷ Thomas Heeboll-Holm; Philipp Höhn; Gregor Rohmann, eds., *Merchants, Pirates, and Smugglers. Criminalization, Economics, and the Transformation of the Maritime World (1200-1600)* (Frankfurt: Campus Verlag, 2019), 15. José Manuel Rodríguez García, «La acción de las flotas de guerra en la época de Alfonso X (1240-1285)», *Alcanate. Revista de Estudios Alfonsíes*, XII (2020-2021): 165.

⁸ «Et nengún mercader, nin negún corsario que esté para moveer del puerto, por debda que deva, nin por otra cosa nenguna non sea detenido, dando buena firma(n)ça de fazer derecho al torno, fata un plazo sabudo», «De quantos navíos se armaren en el puerto de Cartagena, grandes et chivos et yendo en corso et dándoles Dios ganancia, que den a mi como en este privilegio dize». Juan Torres Fontes, *Fueros y Privilegios de Alfonso X el Sabio al Reino de Murcia* (Murcia: Real Academia Alfonso X, 1973), vol. III, 11.

mismo significado que poseía en las repúblicas italianas en lengua vernácula, donde aparece como *guerra di corsa* y *piratería*, cuya frontera de significado hasta el siglo XIV fue muy difusa, pues el objetivo de ambas actividades era causar el mayor daño posible al enemigo para debilitar sus recursos morales y económicos⁹. En las fuentes francesas, los piratas aparecen con distintas denominaciones: *archipirate*, *pillars de mer*, *larrons de mer*, *archerobe*; en las inglesas, es habitual el término *pirata* y *malefactor*, que se usaba también para los malhechores en general¹⁰. La relación entre estos dos vocablos es clara como, por ejemplo, en una carta que Eduardo III envió a Alfonso XI en la que se quejaba de que «malefactores & pirati villarum de Sancto Andero, de Castro de Durdialis, de Sancto Sebastiano, de Verineo, de la Rede, de Fonte Arabio et de Guytarie» habían abordado la nave Seint Nicholas de Calesia, con pipas de vino a la altura de La Rochelle en 1328¹¹. Sin embargo, estas voces no aparecen en la documentación castellana de la época, pues, se usaba el término corsario para designar al pirata. Hacia 1265, el texto de la *Segunda Partida* del Alfonso X no deja lugar a dudas sobre otro de los significados del vocablo «corsario», el delictivo, pues es dañino, ladrón y asesino y se impone como castigo la devolución de las mercancías aprehendidas a su dueño:

«Corsarios fazen muchas vegadas grandes daños sobre mar, matando los omes e prendiéndolos, e robándoles, lo que traen, porque aviene que salen navíos en pos de ellos como en apellido, e tiranles lo que llevan, onde los antiguos de España tovieron por bien que quando algunos robasen a los que traxesen por mar algunas cosas seguramente a la tierra del rey o levasen a otra parte que non fuese al señorío de los enemigos quanto de esta guisa les tirasen que fuese tornado a los dueños primero»¹².

Este significado de ladrón que se le otorga al vocablo «corsario» en *Las Partidas* aparece también en la lengua literaria¹³. Hacia 1340, la obra *Sumas de historia troyana* de Leomarte atribuye a «corsario» el significado de ladrón: «E en la mar toparon con muy gran conpanna de cosarios que eran allegados sabiendo su fasienda de Bruto; e estos auian robado muchas tierras e muchas gentes, asy por mar commo por tierra»¹⁴, que también es sinónimo de los *larrons de mer* y *écumeurs* de las fuentes en francés. En el poema *El testamento* de François Villon (1461) un hombre, llamado Diomedes fue llevado ante el rey Alejandro, encadenado de pies y manos para ser juzgado a pena de muerte, «como un ladrón, pues era pirata [écumeur] de los que hacen el corso [courir]». Alejandro le preguntó: «¿por qué eres ladrón de mar?» a lo que este respondió con otra pregunta muy irónica: «¿por qué me haces

⁹ Antonio Musarra, *Medioevo marinaro* (Bologna: Il Mulino, 2021), 204-209.

¹⁰ Thomas Heebøll-Holm, *Ports, Piracy, and Maritime War Piracy in the English Channel and the Atlantic, c. 1280-c. 1330* (Leiden: Brill, 2013), 20.

¹¹ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones*(1327-1344), 732.

¹² *Segunda Partida*, Título XXVI, Ley XXXI, Edición facsimilar de 1555 con glosas de Gregorio López (Madrid: Boletín Oficial del Estado, 1999), 102v-103r.

¹³ Alberto Navarro González, *El mar en la literatura medieval castellana* (Tenerife: Universidad de La Laguna, 1962).

¹⁴ Leomarte, *Sumas de historia troyana*, Agapito Rey ed. (Madrid: Junta para ampliación de Estudios-Centro de Estudios Históricos, 1932), 334.

llamar ladrón? ¿Acaso es porque se me ve piratear en un pequeño navío? Si pudiera armarme como tú, como tú sería emperador»¹⁵.

En otros territorios, donde la lengua de la administración era el latín, aparece la denominación de «pirata», como es el caso de la documentación inglesa, que usa indistintamente los vocablos *marinarii* y *pirate* para designar a los mercenarios, como a los ladrones de mar en 1306: «plures marinarii et pirate de villis Sante Ander, Urdalis, de Laredo et aliunde»¹⁶, o de la documentación en catalán que usa preferentemente el vocablo latino *pirata*¹⁷. Sin embargo, en castellano, solo encontramos el vocablo *pirata* en la lengua literaria, como, por ejemplo, en la traducción de la *Historia Troyana* de Pedro de Chinchilla de 1443, y la identificación entre pirata y corsario aparece tardíamente, en 1480, en documentación mallorquina¹⁸, así como en la *Crónica Troyana* de Juan de Burgos de 1490¹⁹.

Por lo tanto, hubo una gran diversidad de vocabulario para designar a aquellos que se dedicaban al abordaje, el asesinato y el robo en la mar; pues, como se ha visto más arriba, no se puede afirmar que hubiera una única manera de designar el fenómeno de la violencia en el mar por parte de las autoridades. En el área mediterránea e inglesa, en donde la lengua de la documentación era el latín, se utilizó la palabra «pirata» desde principios del siglo XIII, con un significado delictivo claro y evidente, pues en Inglaterra, el vocablo para designar al corsario y al mercenario, *privateer* es un vocablo que surgió ya en época moderna. En el caso italiano, *privateira* y *corso* se usaban indistintamente en lengua vernácula para aludir a los ladrones del mar; en francés, se utilizó la palabra *larron de mer* en la Baja Edad Media, y solo al final del periodo medieval se adoptó la palabra *pirate*. En alemán, los sustantivos *see rover* y *piraten* (ladrón de mar y pirata) surgieron, por vez primera, en un texto de Lübeck en 1454²⁰. En castellano, se usó corsario para designar a todo bandido

¹⁵ François Villon, *Poesía*, Carlos Alvar (traductor) (Madrid: RBA, 2000), 23-24. Pierre Prétou, *L'invention de la piraterie en France* (París: Presses Universitaires de France, 2021), 115.

¹⁶ Jesús Ángel Solórzano Telechea, *Patrimonio documental de Santander en los archivos de Cantabria (1253-1515)* (Santander: Gobierno de Cantabria, 1998), docs. 18 y 19.

¹⁷ Archivo de la Corona de Aragón, cancillería, cartas reales, Pedro III [IV], 2607; 1343, 11, 22. Anna Unali, *Mariners, pirates i corsaris catalans a l'època medieval* (Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona, 1985), 9-10.

¹⁸ «per estos mars venen alguns cossaris y pirates castellans y viscayns fent alguns grans robos». Onofre Vaquer Bennassar, *El comerç marítim de Mallorca, 1448-1531* (Palma de Mallorca: El Tall, 2001), 163.

¹⁹ La *Historia destructionis Troiae* del autor Guido de la Columna de 1287, escrita en latín, refiere siempre el término latino «pirata» para designar a los bandidos del mar. Esta obra fue traducida y reelaborado en muchas lenguas durante las centurias siguientes. En castellano hay tres obras inspiradas por la materia de Troya, la primera de Leomarte, titulada *Suma de historia troyana* de mediados del siglo XIV, en la que no aparece el vocablo «pirata», aunque la encontramos en la fiel traducción de Pedro de Chinchilla de 1443, así como en la obra *Crónica troyana* de Juan de Burgos de 1490. Guido de Columnis, *Historia destructionis Troiae*, Nathaniel Edward Griffin ed. (Cambridge, Massachusetts: The Mediaeval Academy of America, 1936), 55, 241, 256. Pedro de Chinchilla, *Libro de la Historia Troyana*. María Dolores Peláez Benítez ed. (Madrid: Editorial Complutense, 1999), 352. Juan de Burgos, *Crónica troyana*, María Sanz Julián ed. (Zaragoza: Institución Fernando el católico, 2015), 337.

²⁰ Philipp Höhn, «La “lutte contre les pirates” comme paradigme: conflict, concurrence et criminalisation à Lübeck et dans le commerce nord-européen aux XVe et XVIe siècles», *Annales H.S.S.*, 77/2 (2022): 299-304.

del mar y únicamente apareció la palabra pirata como equivalente de corsario en el contexto del lenguaje literario a mediados del siglo xv y, después, en el judicial con relación al proceso de criminalización de la piratería, que llevaron a cabo todas las monarquías europeas.

Así pues, ligado a la violencia en el mar, surgió la noción de *política marítima*, que se puede definir como la acción de los poderes políticos para regular las actividades portuarias y marítimas, hasta incluso ejercer la violencia legal en el mar, lo que incluye la formación de armadas, la fiscalidad portuaria, la legitimación del corso, la lucha contra la piratería y la protección al comercio, la pesca y otras actividades económicas marítimas de interés para el fortalecimiento de los Estados. La intención de los gobernantes era conseguir el reconocimiento de los estados vecinos para ejercer el monopolio de la violencia legal en sus costas y en las aguas, así como en aquellas otras concernidas por sus intereses, lo que ampliaba el ámbito jurisdiccional bajo su soberanía²¹. No obstante, esto fue un arma de doble filo, ya que, por un lado, la reclamación de soberanía marítima fortalecía el peso de la corona en el concierto internacional, pero también debía de responsabilizarse de que en sus aguas «soberanas» reinase la justicia y de recibir, por lo tanto, las denuncias tanto de sus súbditos, como de los regentes extranjeros que clamaban por la seguridad en el mar; lo que explica que muchos estados se desentendieran de la soberanía marítima, caso del reino de Dinamarca, ya que no estaba en condiciones de asegurar la navegación en sus aguas, por lo que era mejor declararse en un reino incompetente en este ámbito²².

En la Baja Edad Media, la violencia en el mar se dirigió menos hacia las personas, y más contra la propiedad de los oponentes, y por lo tanto contra su solvencia económica, por lo que estas acciones fueron criminalizadas en la legislación de los reinos²³. Si dejamos a un lado las batallas navales abiertas, el resto de los conflictos marítimos en la baja Edad Media, tanto la piratería como el corso son las dos caras de una misma moneda, pues se mezclan las guerras comerciales internacionales, donde los embargos comerciales, los bloqueos navales, las trabas

²¹ Michel Mollat, «Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (xiii^e-xv^e siècles)», *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980): 743-749. Louis Sicking, *El almirantazgo y la armada de los Países Bajos durante los reinados de Felipe I y Carlos V* (Santander: Ediciones Universidad Cantabria, 2017), 32-33.

²² Frederik Lyng Vognsen, «Shipwreck and piracy. A tale of Danish State Formation, Foreign Policy, and “maritime incompetence”», *Revista Universitaria de Historia Militar*, 10/ 20 (2021): 41-63.

²³ Philipp Höhn, «Kriminalisierung im Strukturwandel. Maritime Gewalt und ihre Bewertung im 15. Jahrhundert», Franziska Evers, Gregor Rohmann ed., *Störtebeker & Konsorten. Piraten der Hansezeit?* (Kiel: Wachholtz, 2019), 96. Philipp Höhn, «Pluralismus statt Homogenität. Hanse, Konflikt Räume und Rechtspluralismus im vormodernen Nordeuropa (1400-1600)», Roland Deigenesch y Christian Jörg, eds., *Städtebünde und städtische Außenpolitik. Träger, Instrumentarien und Konflikte während des hohen und späten Mittelalters* (Ostfildern: Jan Thorbecke Verlag, 2018), 261-290. Sobre la legislación contra la piratería en el ámbito italiano, véase: Marie-Luise Favreau-Lilie, «Diplomacy and legislation as instruments in the War against Piracy in the Italian Maritime Republics (Genoa, Pisa and Venice)», Nikolas Jaspert, Sebastian Kolditz (eds.) *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit* (Paderborn: Ferdinand Schöningh GmbH & Co., 2013), 281-306.

y restricciones al comercio del otro, o los otros estados o uniones aduaneras, vienen seguidas de revanchas por parte de la parte agraviada, lo que motiva nuevos recortes y subidas arancelarias, en una pugna y escalada de revanchas con las que ambos contendientes salen perdiendo, y se ven perjudicados por estas limitaciones a los intercambios comerciales. Los bloqueos comerciales en los puertos del Golfo de Vizcaya están documentados tempranamente y en su desarrollo cobran una especial importancia las labores de espionaje e inteligencia, es decir, de obtención de datos y su transformación en información útil. Esto se documenta, por ejemplo, el 7 de julio de 1242, cuando las galeras de Burdeos recibieron instrucciones de interceptar y capturar un barco castellano, ya que el rey Enrique III de Inglaterra había sido informado de que llevaba diversas mercancías, como caballos y paños de seda, a La Rochelle, puerto que estaba bloqueado por Inglaterra desde el mes anterior con barcos de Bayona y Burdeos²⁴. Las galeras debían asegurar «que ni ese barco ni ningún otro pueda llegar a ese lugar para fortalecer a los enemigos del rey»²⁵. En efecto, el interés de los corsarios no siempre era la mercancía transportada, sino que también la información confidencial de las cancillerías extranjeras era un bien muy preciado. Así ocurre con la denuncia de Ochoa Ortiz de Getxo, vecino de Portugaleta en 1517, sobre la toma de una nao suya, llamada Nueva Guadalupe, en el puerto de Le Conquet en Bretaña. Según la declaración de dos testigos franceses, los corsarios no habían obtenido ninguna ganancia en mercancías, salvo el barco apresado junto con unas cartas de los gobernadores de España para el rey que estaba en Flandes. El primero de los testigos, Guillén Chambré, declaró que había conocido a Arnaot Cluzco, maestre, en el puerto de Marennes, quien tenía una nao española de unos cuarenta toneles, cuyo capitán era un vecino de Burdeos cuyo nombre desconocía, que habían tomado la carabela española en el puerto bretón de Le Conquet con unas cartas para el rey de España, fechadas en 1516. El siguiente testigo, Juan de Lonore, mercader, declaró que estando en Burdeos había conocido a algunos mercaderes que le habían presentado a Bernat de Guerras, capitán y vecino de esa ciudad, el cual le había manifestado que había armado una nao en el puerto de Marennes, ya que tenía cartas de marca contra los ingleses, aunque había apresado la carabela española con cartas para el rey de España²⁶.

Se ha acusado a los monarcas de usar las órdenes de interceptación naval demasiado abiertas, sin especificar los barcos de una nacionalidad concreta con la finalidad de tener un efecto negativo en el comercio y el movimiento de mercancías de los enemigos; sin embargo, los monarcas, incluso en una época temprana, a mediados del siglo XIII, penalizaron a aquellos marinos que actuaban como piratas, saqueando y perturbando la paz del rey en el mar. Los bloqueos navales castellanos

²⁴ *Calendar of the Close Rolls, Henry III*. Vol. I. 1237-1242 (Burlington: TannerRitchie, 2009 [1.ª edición 1911]), 501.

²⁵ La cita a la labor de la inteligencia inglesa es: «*quia datum est regi intelligi quod quedam navis est veniendo de Hyspannia versus Rupellam cum equis et pannis sericis et aliis rebus et mercandis*». *Calendar of the Close Rolls, Henry III*. Vol. I. 1237-1242, 502.

²⁶ Archivo Histórico Provincial de Gipuzkoa, 3/0289, A, fols. 18r-19v.

están documentados también por esta misma época en el reinado de Fernando III, según se afirmó en las cortes de Valladolid de 1312:

«Otrrossí a lo que me pidieron que deffendiese que ninguno no embargue nin tome ninguna cosa en las fferias, nin en los mercados, nin en otro lugar, por rrazón de sacas de cavallos e de roçines e de las otras cosas vedadas, ssalvo ende en los puertos do sse deve guardar e sse guardó en tiempo del Rey don Fernando, nuestro visabuelo e del rey don Alfonso, mio avelo»²⁷.

En consecuencia, las acciones corsarias entre estados medievales, o entre particulares, fue seguida de respuestas similares por la parte afectada, lo que motivó nuevas reacciones por su contraparte, en una espiral de inciertos resultados cuya víctima fue el crecimiento comercial. Los nefastos resultados llevaron a las ciudades y a los monarcas a intentar reducir, o al menos regular y domesticar, estas prácticas, en especial en tiempos de paz; mientras que fueron potenciadas durante los conflictos bélicos entre reinos, como un arma más contra los intereses económicos del enemigo.

2. «Corren los intrépidos corsarios en busca de la batalla y el botín»: los malhechores de la mar

La guerra marítima reservaba un papel importante a la iniciativa privada de hombres que tenían un barco y podían armarlo con una tripulación, provisiones y armas para arremeter contra el enemigo²⁸. Las licencias regias permitían atacar las naves de los países enemigos en tiempos de guerra²⁹. El cargamento aprehendido, así como la embarcación, eran entonces considerados como botín de guerra, y quedaban en posesión de los asaltantes, de lo que se aprovechaban las arcas regias, pues los corsarios debían entregar una parte a los reyes en forma de tasas fiscales. Sin embargo, a menudo, los gobernantes carecían de control real sobre estas actividades corsarias, que eran llevadas a cabo con graves excesos, al ir sus protagonistas más allá de las autorizaciones regias, llegando incluso a atacar navíos de países neutrales sin respetar las treguas, lo que acercaba estas acciones más a la piratería que a la guerra marítima³⁰. Por este motivo, en 1477, Fernando de Aragón ordenó al Almirante

²⁷ Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla (Madrid: Real Academia de la Historia, 1861), vol. I, 218.

²⁸ María Teresa Ferrer i Mallol, «Corso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico en la baja Edad Media», *La Península ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV, V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval* (Sevilla-Cádiz: Diputación de Cádiz. Servicio de Publicaciones-Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006), 255.

²⁹ Iñaki Bazán Díaz, *Delincuencia y criminalidad en el País Vasco en la transición de la Edad Media a la Moderna* (Vitoria/Gasteiz: Gobierno vasco, 1995), 449.

³⁰ Michel Mollat, « De la piraterie sauvage à la course réglementée (xive-xve siècle) », *Mélanges de l'Ecole française de Rome. Moyen-Age, Temps modernes* 87 (1975): 7-25. Raúl González Arévalo, «Corso, comercio y navegación en el siglo xv: Castilla y las galeras mercantiles de Florencia», *En la España Medieval* 34 (2011): 61-95.

Mayor de la Mar, así como a las villas de Andalucía, Galicia, Guipúzcoa, Bizkaia y al resto de la corona castellana que no atacasen las naves de sus aliados, en este caso de su padre el rey de Aragón, Juan II el grande, ni de Fernando I, rey de Nápoles, ni de los venecianos³¹.

Desde mediados del siglo XIII, con la progresiva apertura del Estrecho de Gibraltar y el aumento de los intercambios marítimos entre el Mediterráneo y el Atlántico, la inseguridad en el mar se incrementó notablemente, debido a la guerra naval y la conflictividad en el mar. En primer lugar, Fernando III y Alfonso X, en su avance por la baja Andalucía hasta Cádiz, alentaron la actividad de los corsarios en Cartagena y el Puerto de Santa María, tanto a los moradores y vecinos, como a los foráneos que trajeran lo incautado a los enemigos del rey para venderlo en la villa, pues se les eximía de cualquier tributación —el quinto sobre las presas, el diezmo, el portazgo, la veintena o cualquier otro derecho— como se recogió en la Carta Puebla del *Gran Puerto de Santa María* en 1281:

«Otrosí les otorgamos que todos los corsarios moradores en este Puerto o otro vesino qualquier deste lugar que quieren yr armar de lo suyo mouiendo ende e viniendo y con la ganancia que les Dios diere, e fesieren y almoneda de lo que ganaren de nuestros enemigos, e non en otro lugar, que sean quitos e escusados de quinto, de diesmo, de veintena, de portadgo e de todo otro derecho que desto avrien a dar[...] Et demás desto les otorgamos que los corsarios que armaren en otro lugar e venieren a este Puerto con la ganancia que les Dios diere, e fesiere y almoneda dello, que sean francos e quitos del quinto e de todo otro derecho que ende ayan a dar, segund sobredicho es, non seyendo aquello que troxeren de moros o de christianos nuestros amigos e de aquéllos con que nos ouiéremos tregua»³².

El curso castellano surgió, pues, de la necesidad de barcos que tenían los monarcas castellanos con la expansión del reino por la costa mediterránea y al golfo de Cádiz, lo que provocó, en primer lugar, el deterioro de las relaciones entre los reinos de Castilla, Aragón y Portugal debido a las estrategias y la política internacional³³. El monarca portugués don Dinis I decidió aliarse con Jaime II de Aragón para acabar con la hegemonía castellana y, además, apoyó a los nobles enemigos de Sancho IV. La respuesta castellana a la alianza entre Aragón y Portugal fue buscar el apoyo de Francia por medio de sendos enlaces matrimoniales, y la ruptura entre ambas cortes aconteció a principios de 1296, cuando el monarca luso invadió Cas-

³¹ Javier Enríquez Fernández, Concepción Hidalgo de Cisneros Amestoy, Adela Martínez Lahidalga, *Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Bizkaia (1475-1477)* (San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2002), 162-163.

³² Miguel Ángel Chamocho Cantudo, *Los fueros de los reinos de Andalucía: de Fernando III a los Reyes católicos* (Madrid: BOE, 2017), 137. Eduardo Aznar Vallejo, «La guerra naval en Castilla durante la baja Edad Media», *En la España Medieval* 32 (2009): 170.

³³ Jesús Ángel Solórzano Telechea e Inazio Conde Mendoza. «Por mares de plata salada. Los reinos ibéricos entre el Mediterráneo y el Atlántico en la Edad Media», en *Entre la tierra y el mar: Cádiz, frontera atlántica de Castilla en la Baja Edad Media*, coordinado por Rafael Sánchez Saus y Daniel Ríos Toledano (Madrid: Sílex, 2022), 15-58.

tilla para apoyar a los nobles rebeldes castellanos en contra de los regentes castellanos María de Molina y el infante don Enrique³⁴.

Este enfrentamiento entre Castilla y Portugal se trasladó inmediatamente al mar. En el cabo de Sines, en 1296, las galeras portuguesas derrotaron y capturaron la flota castellana que se había atrevido a entrar en el Tajo para abordar unos navíos de Portugal. Por su lado, a finales del 1297, las gentes del Cantábrico actuaron como corsarios/piratas contra los portugueses, que conocemos gracias al acuerdo celebrado entre el concejo de Lisboa y los maestros, mercaderes, marineros y gentes de mar de naves procedentes de nueve puertos del Cantábrico (La Coruña, Avilés, Santander, Laredo, Castro Urdiales, Bermeo, Guetaria, San Sebastián y Hondarribia), en torno a unos graves enfrentamientos que habían conllevado el robo de mercancías, muertos, heridos y graves daños, entre estos y diversas naves de los vecinos de Lisboa. El acuerdo estableció que los marineros del Cantábrico debían indemnizarlos y devolver las mercancías y barcos tomados a los lisboetas, así como comprometerse a respetar la paz tanto con Lisboa, como con los mercaderes y marineros de Portugal y el Algarbe, en general. Se cita, además, que los mareantes del Cantábrico habían asaltado un bajel cargado de trigo y otro con sardina, que debían entregar en el puerto de Lisboa o en los puertos de La Rochelle, Normandía y Flandes. Por su parte, el concejo lisboeta se obligaba a liberar a dieciocho hombres que tenía presos³⁵. El conflicto entre lisboetas y cantábricos no fue un mero hecho puntual, sino que nos informa de la práctica del corso de las naves del Cantábrico en la toma de barcos y mercancías en tiempos de guerra y, viceversa. El rey don Dinis I decidió reorganizar su incipiente flota para hacer frente a la competencia castellana en el mar para lo que contrató al genovés Manuel Pessanha y le otorgó el título de almirante en 1317, junto con otros veinte hombres para ejercer el cargo de alcalde de las naves portuguesas. Obviamente, la disculpa que se puso para contratar al almirante genovés consistía en hacer la guerra por mar a los musulmanes³⁶, pero también lo vemos actuando en actividades corsarias. En 1336, el corsario portugués Gonçalo Camelo asaltó las costas de Huelva, mientras Manuel Pessanha hizo lo propio con la gallega³⁷. En muchos casos, así pues, es complicado distinguir el rol de los corsarios, piratas y altos cargos del almirantazgo, como ocurre también con Didrik Pining, natural de Gdansk, que aparece unas veces como un respetable gobernador de Islandia, caballero, almirante de la flota real de Juan de Dinamarca, y otras como corsario que, hacia 1484, capturó, frente a la costa inglesa, tres barcos castellanos que llevó al rey Juan de Dinamarca en Copenhague³⁸. El *Cronicón de*

³⁴ César González Mínguez, *Fernando IV (1295-1312). La guerra civil y el predominio de la nobleza* (Victoria-Gasteiz: Colegio Universitario de Álava, 1976). Paz Romero Portilla, «Fronteras de aire. Portugal, León y Castilla en el siglo XIII», *Cuadernos de Estudios Gallegos*, LXII/ 128 (2015): 47-81.

³⁵ João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos portugueses. Documentos para a sua História*. Suplemento al Vol. I (1057-1460) (Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1944), 21-25.

³⁶ Mário Paulo Martins Viana, *Estudos e documentos sobre o almirantado português da Idade Média* (Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 2019), 17.

³⁷ Fernando Pessanha, «La expedición del corsario portugués don Gonçalo Camelo a las costas de Huelva en 1336», *Huelva en su historia*, 15 (2021): 9-14.

³⁸ Ludvig Daae, «Didrik Pining», *Historisk Tidsskrift*, 3 (1882): 239.

Skibby nos informa que, en el último cuarto del siglo XV, la mayor parte de los piratas eran miembros de la armada real e, incluso, estaban dirigidos por los reyes daneses Juan I y Cristian II, con la oposición de las ciudades de la Hansa de Lübeck y Hamburgo:

«Desde el año del Señor 1507 en adelante, hubo una feroz batalla en tierra y mar, entre el Rey Juan, el Gobernador de Suecia, y los ciudadanos de Lübeck, el Rey triunfante en todas partes, pero no sin una gran pérdida de sus ciudadanos y especialmente de los negociadores. Y los capitanes de la guerra naval eran los hombres más famosos, Severinus Nörby, Otto Rud, Joannes Holgeri y piratas como ellos, equipados para el saqueo y la piratería no menos por naturaleza que por arte. Y no sólo estos piratas perecieron de mala muerte, sino también muchos otros, que una vez bajo el mando del rey Juan habían practicado la piratería contra españoles e ingleses, de cuyos muchos nombres destacan estos pocos: Pynning, Rutbeck, Pwthorss, Ræmerkatt, Joannes Cocus, George Cocus, Andreas Maurus, Tile Giitzill, Andreas Barton Scotus. Todos estos perecieron gravemente, ya sea asesinados por sus propios parientes, o asfixiados con una trampa, o incluso ahogados en el mar. Y sin mejor fortuna algunos cometieron piratería bajo el liderazgo del rey Cristian, entre los cuales se encontraban el maestro Lambertus de Ripensis, quien fue alcanzado por un bombardeo, y Nicolaus Knyphoff, quien fue capturado por los de Hamburgo y le cortaron la cabeza. Verdaderamente, un castigo digno de todos los ladrones, que, por la mera lujuria de dominar y raptar niños, son hostiles a sus hermanos cristianos»³⁹.

Los ataques no tenían, al final, nacionalidad, porque se realizaban por el propio interés crematístico. Tenemos noticia de la invasión de piratas castellanos, franceses y rebeldes ingleses contra los puertos de Cork y Waterford en julio de 1388, donde destruyeron las murallas, robaron, mataron, secuestraron y se llevaron todas las naves de los puertos⁴⁰. Tenemos noticia de la invasión de piratas castellanos, franceses y rebeldes ingleses contra los puertos de Cork y Waterford en julio de 1388, donde destruyeron las murallas, robaron, mataron, secuestraron y se llevaron todas las naves de los puertos⁴¹. La mar se transformó en un lugar donde se libraba la lucha por el control de las rutas marítimas y la influencia internacional de los reinos⁴².

En el mejor de los casos, como vemos, los atacantes solo se llevaban las mercancías, pero era también frecuente que se asesinara a toda la tripulación. A lo largo del año 1403, al menos diecisiete barcos del Cantábrico (Bilbao, Deba, Guetaria, La Coruña, Laredo, Lekeitio, Ondárroa, Orío, Oyarzun, Plentzia...) habían sido atacados e incluso su tripulación asesinada por piratas ingleses e irlandeses, por

³⁹ Todas las traducciones del latín, el francés, el gascón, el alemán y el inglés al español de este artículo son responsabilidad del autor. *Chronicon Skibyense restitutum sive Annales Rerum Danicarum ab Anno 1046 usque ad 1534. Scriptores rerum Danicarum medii aevi*. Jacob Langebek, ed. (Copenhague: Typus viduae Andreae Hartuice Godiche, per Frider C. Godiche, 1773), Volumen II, 563.

⁴⁰ *Calendar of the Patent Rolls, Richard II (1385-1389)* (Burlington: Tanneritichie, 2012 [1.ª edición 1900]), 492 y 495.

⁴¹ *Calendar of the Patent Rolls, Richard II (1385-1389)*, 492 y 495.

⁴² Jesús Ángel Solórzano Telechea y Fernando Martín Pérez (Eds.) *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media. Movilidad, conectividad y gobernanza* (Madrid: La Ergástula, Madrid, 2020), 9-23.

lo que la situación se hizo insostenible⁴³. Por ejemplo, fueron abordados el barco La María de Bilbao por John Hardewyke de Bristol, la nave en la que viajaba el mercader bilbaíno Sancho de Gorostiza, que fue asesinado, los barcos donostiarras San Juan, cargado de vino, y Santa María, los navíos San Juan y Santa Catalina de Bermeo, cargados de vino y ochenta toneladas de hierro, respectivamente, la nave Santa María de Santander, el San Juan de Laredo, el San Nicolás de Orio, la Santa María de Lekeitio, el San Pedro de Ondárroa, la Santa María de Deba, la Santa María de Villanueva de Oyarzun, San Juan de Bermeo, entre otros muchos casos⁴⁴.

Aquellos que sobrevivían a un ataque en el mar esperaban que se hiciera justicia y verse resarcidos de las pérdidas. En 1403, los capitanes Pero López de Ondárroa, Johán Ortez de Galarde y Ferrán Ve de Al de La Coruña solicitaron conjuntamente al rey de Inglaterra que les concediese cartas patentes dirigidas al almirante de Bayona y las autoridades de Dartmouth para que les devolvieran la nave, las mercancías robadas y varios miembros de la tripulación castellana capturada⁴⁵. Al año siguiente, en 1404, encontramos al maestre John Piers, capitán de la nave Seint Piere de Lequeitio, quien solicitó ante las autoridades inglesas la carta de restitución para comerciar libremente en Inglaterra y exigió la devolución de su embarcación con todos sus pertenencias y mercancías antes de ser capturado y llevado al puerto de Dartmouth por las flotas de Bristol, Dartmouth y Plymouth⁴⁶.

A principios del siglo xv, ante la avalancha de acciones corsarias y piráticas de Inglaterra contra naves castellanas, Enrique III decidió responder con la organización de una armada de cuarenta naos en Santander al mando del vizcaíno Martín Ruiz de Avendaño⁴⁷, capitán de la flota castellana, para proteger las rutas del golfo de Bizkaia e instalarse en Bretaña, pero, en 1405, el monarca mandó la escuadra de Pero Niño como avanzada, y le ordenó que se trasladara a Santander para ponerse al frente de tres galeras⁴⁸. Pero Niño partió hacia La Rochelle con el mandato de unirse, con posterioridad, a la flota de Martín Ruiz de Avendaño. Mientras aguardaba en La Rochelle, decidió asaltar las localidades de la desembocadura de la Gironda hasta llegar a Burdeos. Tras esto, se dirigieron al puerto de Brest para unirse a la flota de Ruiz de Avendaño, pero al negarse este a entrar en aguas inglesas, puesto que su misión era proteger las naves de mercaderes en sus rutas, Pero Niño partió con cinco galeras hacia la costa de Inglaterra, arribando en Cor-

⁴³ Wendy R. Childs, *Anglo-Castilian Trade in the Late Middle Ages* (Manchester: Manchester University Press, 1978), 44.

⁴⁴ *Calendar of the Close Rolls, Henry IV (1399-1402)* (Londres: Public Record Office, 1927), 464. *Calendar of the Patent Rolls, Henry IV (1401-1405)* (Burlington: Tanneritche, 2011), 120, 134, 211, 276, 281, 283, 360, 361, 363, 409, 425, 426, 427, 428, 431, 457, 507, 861.

⁴⁵ The National Archives, Special collection 8/250/12473. *Calendar of the Patent Rolls, Henry IV (1401-1405)* (Burlington: Tanneritche, 2011), 277.

⁴⁶ The National Archives, Special collection 8/231/11549.

⁴⁷ Luis Suárez Fernández, *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya: un estudio sobre la política marinera de la casa de Trastámara* (Madrid: Escuela de Estudios Medievales, 1959), 78.

⁴⁸ Gutierre Díez de Games, *El Victorial. Crónica de don Pero Niño* (Madrid: Real Academia Española, 2014)

nualles, más tarde en Plymouth, de donde huyó debido a la dura defensa inglesa, para saquear Portland y devastar Poole. Después, intentaron remontar el Támesis para llegar a Londres, si bien solo lograron desembarcar en Southampton, cuya resistencia los llevó a desistir de tomarla. Pero Niño pasó el invierno en Harfleur, donde se reunió de nuevo con Ruiz de Avendaño, a quien recriminó su falta de colaboración en la campaña contra los ingleses. Al año siguiente, las cinco galeas de Pero Niño y tres balleneros franceses reanudaron la campaña contra Inglaterra. En Calais, se lanzó contra una flota enemiga en la cual iba Harry Pay, pero al ser superior en número tuvo que huir. De allí, se dirigió a la isla de Jersey, donde consiguió un abundante botín con el que regresó al puerto de Brest, donde se disolvió la flota corsaria por orden de Enrique III y se le ordenó regresar a Santander en octubre de 1406.

Las hermandades de piratas no fueron muy comunes, si bien nos ha llegado numerosas noticias sobre las actividades de los *Vitalienbrüder* (*Hermanos de las provisiones*), un grupo de marinos que comenzó trabajando como corsarios para los duques de Mecklemburgo contra la reina Margarita I de Dinamarca, pero tras la derrota de Alberto III de Mecklemburgo en 1389, el numeroso grupo se convirtió en piratas y saqueadores de los puertos del Mar Báltico, lo que llegó a causar el colapso del comercio del Báltico a finales del siglo XIV. Solo la irrupción de la Orden Teutónica consiguió expulsar a los *Hermanos de las provisiones* del Mar Báltico, pero se volvieron a organizar en Frisia con el nombre de los *Likedeelers* (*los partícipes iguales*) y expandieron sus actividades en el Mar del Norte y a lo largo del litoral atlántico, atacando Brabante, Francia y Castilla. Uno de sus líderes más famosos fue Klaus Störtebeker, que fue vencido en 1401 por una flota al mando de Simon de Utrecht cerca de Heligoland⁴⁹.

Una variedad de estas hermandades artificiales de ladrones del mar, eran las familiares. A principios del siglo XV, el puerto irlandés de Galway tuvo que pagar un tributo al linaje de los O'Malley de Connacht para que protegiera la ciudad de los salteadores, aunque esta misma familia se dedicaba a la piratería entre la costa Cantábrica y Escocia desde finales del siglo XIV, tal como lo confirma un poema irlandés de 1413 dedicado a este clan: «Son los leones del mar verde, los hombres familiarizados con la tierra de España, al apoderarse del ganado de Kintyre [península al Oeste de Escocia] una milla por mar es corta para los O'Malleys»⁵⁰. Incluso, los mismos mercaderes de Galway estuvieron implicados en actos piráticos, como Nicholas Kent y otros comerciantes de Galway, quienes participaron en el asalto a William Clerk y William Lambyn, propietario y capitán del barco *Gracedieu* de Dartmouth, respectivamente, cuando se dirigía a descargar diversas mercancías de Flandes y Castilla por un valor de 480 libras⁵¹.

⁴⁹ Dirk Meier, *Seafarers, Merchants and Pirates in the Middle Ages* (Suffolk: Boydell Press, 2009), 150. Matthias Puhle, *Die Vitalienbrüder: Klaus Störtebeker und die Seeräuber der Hansezeit* (Frankfurt/Main: Campus Verlag, 2012)

⁵⁰ Tomás Ó Máille, «A poem to Tuathal Ó Máille», *Revue celtique*, XLIX (1932): 177.

⁵¹ *Calendar of the Patent Rolls, Henry IV (1401-1405)* (Burlington: Tanneritchie, 2011 (1.ª edición 1903)): 134.

Las licencias de corso también se dirigieron a controlar el contrabando y la salida de productos prohibidos. Los reyes Isabel y Fernando prohibieron los intercambios mercantiles con Portugal y, por esta causa, en junio de 1478, dieron una licencia de corso a Martín Ochoa de Sasiola y Miguel de Berrasueta, piloto, para que organizaran una armada y prendieran a todos los súbditos castellanos que hubieran ido a Portugal con sus naves y mercancías, en especial con los productos prohibidos como caballos, hierro, acero y vituallas, además de ordenarles que hicieran todo el daño posible a los portugueses, pudiendo tomar como botín todo lo capturado por ellos, con la excepción hecha de respetar las mercancías y las personas de los mercaderes que tuvieran licencia regia para comerciar en Portugal⁵².

El incremento de los conflictos marítimos a lo largo del siglo xv, hizo necesaria la expedición de un nuevo instrumento jurídico, las cartas de marca y represalia. Los excesos de los corsarios en tiempos de guerra motivaron la necesidad de los monarcas de legislar sobre las actividades próximas a la piratería y domesticarlas. La actividad corsaria de los tiempos de guerra fue lentamente controlada por la monarquía con una fórmula encauzada para que los particulares pudiesen obtener compensaciones por las pérdidas sufridas en el mar a manos de los extranjeros por medio de las cartas de marca y represalia. En estos documentos se fijaban las licencias regias para que los solicitantes se resarcieran de los daños en sus bienes, tras ser víctimas de abordajes en el mar, por medio del asalto a embarcaciones del mismo país o ciudad del atacante⁵³. Las cartas de marca y represalia se usaron por los monarcas como último recurso para apoyar a sus súbditos en la reparación de los daños, así como de presión diplomática —con amenaza implícita— y de control de la violencia en el mar⁵⁴. En 1488, los Reyes Católicos enviaron una carta a los cónsules de la *Ansa de Alemana* de la ciudad de Brujas, para reclamar a las ciudades de Lumbier (Luneburg), Labique (Lübeck) que devolvieran la nave, los toneles de vino y las mercancías, estimado en 8.000 coronas de oro, a Jufre Ibáñez de Sasiola y sus hijos, Jufre y Miguel, vecinos de Monreal, o se verían forzados a darles una carta de marca y represalia para compensar el robo que les habían hecho en el Canal de Flandes (La Mancha) a la altura del lugar llamado las Dunas (Downs en el condado de Kent), mientras Jufre Ibáñez hacía la ruta entre Burdeos y Londres. Una armada de esas ciudades de la Hansa había asaltado el barco con las mercancías y quisieron echar por la borda a toda la tripulación, aunque después acordaron dejarlos en una isla desierta, probablemente en alguna de las Islas del Canal. Los mercaderes, antes de recurrir a las instancias regias, habían enviado un mensajero a esas ciudades para reclamar la devolución, pero, según se expone, lo mataron, por lo que decidieron

⁵² Javier Enríquez Fernández, Concepción Hidalgo de Cisneros Amestoy, Adela Martínez Lahidalga, *Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Bizkaia (1478-1479)* (San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2002), 21-22.

⁵³ Véase Iñaki Bazán, «Degollaron a todos los dichos treynta e tres ynghleses 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 Historia Marítima del País Vasco*, 5 (2006): 69-94.

⁵⁴ Jurriaan Wink, Louis Sicking, «Reprisal and diplomacy: conflict resolution within the context of Anglo-Dutch commercial relations c.1300-c1415», *Comparative Legal History*, 5 (2017), 1-19.

solicitar a los monarcas una carta de marca y represalia contra aquellas ciudades; sin embargo, los monarcas decidieron que, antes de otorgar la carta de marca y represalia, «para mayor justificación», debían intentar, por última vez, una solución dialogada al conflicto, por lo que enviaron una carta a la nación de la Hansa de Alemania en Brujas, en la que se instaba a la devolución de las mercancías y la nave o el pago de la tasación de las pérdidas, pues de lo contrario, otorgarían la carta de marca a los mercaderes de Monreal⁵⁵.

Pero la resistencia a abandonar las actividades corsarias, que eran piráticas en su mayor parte, fue notable. Así, acabada la guerra con Portugal y firmada la paz también con Francia en 1479, los maestros del Cantábrico se resistieron a abandonar la lucrativa actividad corsaria y continuaron la guerra por su cuenta. Es el caso de Martín González de Escalante, vecino de Laredo, y Martín de Fogaza, vecino de Bilbao, quienes abordaron la nao del francés Glado de Martinete, vecino de Borjes, que navegaba entre Ibiza y Mallorca, en la que llevaba mercancías valoradas en 10.000 ducados de oro, que los monarcas castellanos les obligaron a restituir y ordenaron a los corregidores que los prendieran⁵⁶. De igual forma, los monarcas continuaron librando cartas de marca y represalia para los súbditos castellanos, debido a la ruptura de las treguas. Tal como se relata en la concesión de una carta de marca y represalia dada a Juan González de Toranda, Gonzalo Ganchón y otros mercaderes de San Vicente de la Barquera, quienes, a su regreso del Ducado de Bretaña, habían sido asaltados por una carabela de la Isla de Groix, perteneciente a Millod Granlues, y les habían robado sus mercancías de cereales, paños y mercería por valor de 6.000 coronas de oro, a pesar de la tregua que habían establecido los monarcas de Francia y Castilla⁵⁷.

Los asaltos en el mar, por supuesto, también perjudicaron a los mercaderes de los países aliados y amigos. En 1477, el duque de Bretaña, Francisco II Montfort, escribió una dura queja a los monarcas castellanos, porque uno de sus súbditos había sido abordado por marinos de Bilbao y Laredo. En concreto se trataba de Joan Boezart, vecino de Saint Malo, cuya carabela transportaba:

«veynte e ocho botas de vino e quinse quintales de çera e vn tonel de azeyte y otro tonel de vinagre e diez atunes y dies tunynas e çinquenta e quatro cordellates e quatro quartillos pardillos e quartas e çinco cruzados de oro e diez castellanos de oro e honse doblas e escudos doro e vn ducado e quatro enriques viejos e vn marco e seis onças de plata e tres reales e catorze arneses de conpanones con sus çeladas y dose espadas y ocho puñales y dose lonbaldas con sus seruidores e vna espingarda e dos dosenas de lanças y çinco dozenas de dardos y çinco ballestas de azeru e seys arcos con sus flechas e viras e quatro lançes de fuego y çinquenta libras de poluora y tres conpases de ma-

⁵⁵ AGS, RGS, 1488-02, 253.

⁵⁶ Javier Enríquez Fernández, Concepción Hidalgo de Cisneros Amestoy, Adela Martínez Lahidalga, *Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Bizkaia (1478-1479)* (San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2002), 121-123 y 126-127.

⁵⁷ Jesús Ángel Solórzano Telechea, *Colección documental de Cantabria en el Archivo General de Simancas. Registro General del Sello (1047-1480)* (Santander: Asociación Cántabra de Estudios Medievales, 2016), 317.

reajo e tres relojes e tres pendones y ocho remos y dos ancoras y dos cables nuevos, tres oçiques, tres arponiques con otros // (Fol.1v^o) menudos filanbres, seys sondarises, dos pipas de viscocho e çiento y çinquenta libras de manteca, diez dozenas y media de pescado enxuto, la carne de dos bueyes, tres cueros de bueyes y todos sus vestuarios e doblas de la compañía y otras cosas que podian valer todo fasta dos mill e dozientas e çinquenta coronas»⁵⁸.

El asalto fue realizado por una auténtica compañía de piratas, en la que colaboraban diversas personas de distintos puertos del Cantábrico: las carabelas y otras naves de Juan de Romata y Joan de Plasencia, vecinos de Laredo, junto a Martín Sáez de Barraondo o su lugarteniente en su nave, Martín de Plasencia, vecino de Bilbao, Ochoa de Ibarra, Juan Pérez de Guizarasa, vecinos de Arandia, Martín de Alday y Juan de Alday. Dado que este asalto y robo ponía en riesgo la tregua entre Castilla y Francia, los monarcas pusieron el asunto en conocimiento del corregidor de Bizkaia con la finalidad de impartir justicia a Joan Boezart.

La actividad corsaria y, como hemos visto, en muchas ocasiones, más bien pirática, acabaron perjudicando también a sus propios protagonistas — mercaderes, pilotos, marineros y maestros de naves antes destinadas al transporte comercial o la pesca—, además de a los mercaderes extranjeros, debido a la inseguridad que se proyectaba sobre el mar, lo que produjo la oposición cada vez mayor de las elites portuarias del norte peninsular. Por este motivo, las villas quisieron firmar acuerdos con los monarcas extranjeros para disfrutar de la seguridad mutua. En 1481, los representantes de las villas y lugares de la provincia de Guipúzcoa solicitaron al «rey e la Reyna de las Espannas» permiso para «capitular e contratar e aver nuestras inteligencias con el serenysimo sennor rey de Inglaterra»⁵⁹. Su petición se apoyaba en un *asyento de la paz* que el rey Enrique IV había firmado con el monarca de Inglaterra, Eduardo IV en 1466⁶⁰, para que los mercaderes de cada parte comerciasen de forma segura en ambos reinos y si recibieran algún daño de alguna de las partes, fueran resarcidos convenientemente, si bien esta concordia fue rota unilateralmente por Enrique IV en 1469⁶¹.

Igualmente, las cartas de marca y represalia acabaron lesionando el abastecimiento mismo de la población en general, pues los puertos eran deficitarios en cereales. En 1452, la Junta General de Bizkaia aprobaba el texto del *Fuero Viejo de*

⁵⁸ Javier Enríquez Fernández *et alii*, *Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Bizkaia (1475-1477)*..., 177-179. Luis Suárez Fernández, *Política internacional de Isabel la Católica: estudio y documentos*, Volumen 1 (Valladolid: Instituto «Isabel la Católica» de Historia Eclesiástica, 1965), 353.

⁵⁹ British Library, Ms. Vespasian cxi, 212r^o-212v^o.

⁶⁰ El Tratado de perpetua alianza se estableció en 1466 y se ratificó el día 6 de julio de 1467, el primero del siglo xv, que contenía tanto objetivos políticos contra los enemigos de ambos monarcas, como comerciales. El tratado de 1466, se halla en British Library, Ms. Vespasian cxi, f. 198r^o-202v^o. La ratificación de 1467 en Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones, litterae et cuiuscunque generis acta publica inter reges Angliae et alios quosvis imperatores, reges, pontifices, principes vel communitates habita aut tractata*. Vol. 11 (1441-1475) (Burlington, Ontario: Tannerritchie Publishing, 2007), 583-589. También en Archivo Museo Naval, manuscrito 371, folios 5r^o-8v^o.

⁶¹ Antonio Paz y Meliá, *El cronista Alonso de Palencia: su vida y sus obras* (Madrid: Adamant Media Corporation, 2006 [1.ª edición 1914]), 86-88.

Bizkaia, en el que se constató la preocupación por la violencia corsaria de los franceses y bretones en el mar, ya que perjudicaban el abastecimiento del señorío vizcaíno, por lo que solicitaban al rey que aquellos que tuvieran cartas de marca no las pudieran ejercer contra bretones y franceses en tiempos de paz:

«Otroxi, dixieron que por quanto la tierra de Bizkaia e de La Encartacion e de Durango es muy montañosa e non siembran ni cogen pan, ni han las otras vituallas de que asi puedan mantenerse, salvo del pan e çebada, e carne, e faba e otras leguminas que les suelen venir por mar, e por represalias e marcas e contramarcas que se dan así contra los bretones como contra los franceses, que son amigos de el rey nuestro señor, por quanto las vituallas que traen los dichos bretones e françeses, despues que son llegados en los puertos de la mar de esta costa de Viscaya e de las Encartaciones, donde deven descargar, // que las tales marcas e contramarcas e represalias tienen contra los dichos bretones e franceses que los embargan e toman todas las dichas vituallas e navío en que las traen; en manera que los bretones ni fraçeses non osan venir con vitualla alguna con sus navíos a esta costa de Bizkaia e de las Encartaciones. Por la cual razón esta costa, así las villas como las Tierras Llanas de Bizkaia, Encartaciones e de Durango está en gran menester e en gran apretura»⁶².

En 1489, Isabel I accedía parcialmente a una petición de la Hermandad de la Provincia de Guipúzcoa en la que exponía que era una tierra pobre en pan, vino y otros productos, por lo que acostumbraban importarlo de Francia, Navarra, Bretaña e Inglaterra; sin embargo, debido a las cartas de marca y represalia de los reyes, los mercaderes extranjeros habían dejado de suministrar a Guipúzcoa una larga lista de productos «pan, trigo, çenteno e abena o mijo o vino o carne, toçinos o carneros e obejas e cabrones e bacas e buyes e pasas e figos e sal e hazeyte e salmones e pescado çeçial e atunes». Isabel I consintió que los barcos cargados con estos productos se les diera una carta de seguro y no pudieran ser objeto de las cartas de marca y represalia, pero estas seguirían conservando todo su vigor respecto a naves con otro tipo de mercancías⁶³.

Al final, el corso y la piratería en el Atlántico perjudicaban la economía de todo el reino, desde los ingresos de la corona a los de las economías familiares. Por este motivo, el rey Fernando, a principios de 1489, prohibía las actividades corsarias y piráticas mediante una real pragmática para ser sustituidas por las cartas de marca y represalia:

«Nos don Fernando, etc. Por reprimir y castigar los cossarios, assi súbditos nuestros como los otros que postposado el temor de nuestro señor y la corrección nuestra infestan y roban los navíos y personas que navegan por lo mares mercantilmente en gran deservicio de Dios, y nuestro daño, y deservicio de nuestros vasallos y de la cosa pública, la cual es augmentada con el exercicio de la mercadería, y se desvia á causa de los dichos piratas, contra los quales queremos que sea procehido assí criminalmente por los

⁶² Ángeles Líbano Zumalacárregui, *Edición y estudio del Fuero de Bizkaia. El fuero antiguo (1342, 1394), el Fuero Viejo de Bizkaia (1452). Apéndice (1506)* (Bilbao: Universidad de País Vasco, 2016), 221-222.

⁶³ José Luis Orella Unzue, *Libro Viejo de Guipúzcoa del bachiller Juan Martínez de Zaldivia* (San Sebastián / Donosti: Eusko Ikaskuntza / Sociedad de Estudios Vascos, 1991), 152.

delitos que han cometido y cometisen, castigando aquellos segund sus culpas y menos-cabos de los dapnificados.

Por ende, con tenor de la presente nuestra pragmática sanción, perpetuamente duradera, ordenamos, sancimos y statuimos, que daqui adelante algunos oficiales nuestros, presentes y esdevenideros, mayores, mediados y menores, de cualquier potestat o exercicio usantes en qualesquier de nuestros reinos y tierras constituidos y constituideros, no puedan, ni les sea lícito sin permiso, so pena de privación de sus oficios y de dos mil florines de oro a nuestros cofres aplicaderos, y de los bienes de qualquier qui el contrario fiziere exhigidores e si incorriemiento de otras penas a nuestro arbitrio reservadas, atorgar guiage o guiages a navíos algunos que vayan prácticamente, ni a las personas que en ellos fueren, abdicando a aquellos y a cada uno dellos todo poder de fazer el contrario, car dende agora decernimos declaramos con la presente, aquellos por ningunos, caso que fuessen otorgados.

En assi que ningún navio de cossarios de nuestros reinos tierras, no puede daqui adelante gozar de guiages algunos assi otorgados per Nos como per nuestros officiales, ni ahunque sean de las ciudades, villas puertos adonde llegaran, ahunque levassen vituallas, los quales guiages, como quier que sean privilegiados en quanto los dichos piratas, derogamos queremos ser derogados por beneficio de la cosa pública acrecentamiento del arte mercantilvol, por forma que non embargantes los dichos guiages, los sobredichos cossarios, sus bienes navios, las personas que con ellos irán, puedan ser sean presos, detenidos ocupados, contra aquellos procehido criminalmente devido castigo punición, civilmente a satisfacción de los robos, daños, gastos e intereses en los dapnificados, como dicho es, esto mismo queremos mandamos sea guardado obsservado en todos los navíos, los quales, ahunque vayan con mercaderías mercantilvolmente, atentaran tomar navios, ropas ó mercaderías de personas algunas, de manera que quanto al fazer justicia contra ellos por lo que tomado haurán, no se puedan defender ni gozar de los tales guiages como si cossarios fuessen»⁶⁴.

A pesar de los efectos negativos de las cartas de marca, los monarcas castellanos volvieron a concederlas a las gentes del Cantábrico a partir de 1495, debido a la prolongación de la guerra marítima con Francia⁶⁵. En tiempos de guerra, las cartas de marca y represalia estaban legitimadas por la monarquía para ejercer la violencia contra el enemigo, pero en tiempos de paz, la concesión de una carta de represalia era más compleja y se procuraba que fueran las instancias judiciales las que dirimieran el asunto⁶⁶. Así, en primer lugar, las víctimas de un delito en el mar debían recurrir a las justicias del país de procedencia del atacante y si esta se desentendía de la denuncia, llegaba el tiempo para la actuación de las autoridades del propio reino, que terminaba concediendo una carta de marca y represalia por la que se autorizaba a compensar las pérdidas económicas sufridas con la agresión a las naves del país de los asaltantes. Las cartas de marca y represalia tenían una duración dada. En tiempos de guerra, decaían con la firma del acuerdo de paz y, durante la tregua, solían

⁶⁴ Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón* (Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1895-1903), 347-348.

⁶⁵ AGS, Cámara de Castilla, Libros de cédulas, número 2-1, fol. 82r°-83v°.

⁶⁶ Gisela Naegle, *Frieden schaffen und sich verteidigen im Spätmittelalter / Faire la paix et se défendre à la fin du Moyen Âge* (París: Fondation Maison des Sciences de l'homme - Deutschen Historischen Institut, 2010).

caducar al año, aunque si el asunto no se había arreglado podían durar hasta más de un par de décadas⁶⁷. Así sucede con la carta de marca y represalia contra los franceses, dada por los monarcas católicos a Juan de Salamanca en agosto de 1478, que reactivaba la carta de marca que le había otorgado Enrique IV diez años antes⁶⁸. Un caso que merece la pena destacar es la demanda de justicia puesta, en 1495, por Ricardo Pencherto y Juan Huyze, ingleses, quienes denunciaron cuatro casos de asaltos, muertes y robos de sus naves por parte de piratas de los puertos del Cantábrico. En primer lugar, expuso que hacía veinticuatro años, en 1471, una nao de Juan De Hito, inglés, llegó a Castilla con mercancías inglesas, y de retorno, cuando pasaba a la altura de La Rochelle, fue asaltada por una nao de Laredo, cuyo capitán era Martín González de Escalante, vecino de Laredo que contaba con una larga trayectoria como corsario y pirata en el Golfo de Bizkaia, quien asesinó al maestre de la nao inglesa y a otros hombres de la tripulación, y regresó con las mercaderías robadas a Laredo y otras partes para venderlas; en segundo lugar, denunció que hacía seis años que Juan de Huyze, cuando estaba llegando al puerto de Bilbao, le abordó una nave de Pero Pardo, gallego, quien le robó todas las mercancías; en tercer lugar, declaró que hacía seis o siete años una nave del reino de Inglaterra que navegaba con mercaderías de Nicolás Inglés, al llegar al puerto portugués de Castalíz, una nave de Castro Urdiales los abordó, mataron a un hombre y robaron la nao con las mercancías; por último, expuso el caso de una nave inglesa que, a su regreso de Portugal cargada con mercancías, fue tomada en La Coruña por una nave de Alonso de Penagos, el padre de este, y otros marineros de Santander, que iba pilotada por Tristán, vecino de Bilbao, quienes robaron todas las mercancías que eran de los denunciados, Ricardo Pencherto y Juan Huyze. Los monarcas católicos ordenaron de inmediato que prendieran a los denunciados e hicieran justicia a los denunciados⁶⁹.

Asimismo, hubo ataques y robos fraudulentos, que adoptaban la forma de piratería, pero en realidad no lo eran. En septiembre de 1491, la nave del bilbaíno Martín de Eguía, proveniente de Londres, era asaltada, cargada de paños y otras mercancías de miembros de la Universidad de mercaderes de Burgos, lo que se denunció ante el Consejo de los Reyes Católicos. El barco fue tomado por los franceses y llevado al puerto de «*Unaflo*» (Honfleur, en la desembocadura del Sena, frente al puerto de Le Havre), donde descargaron los fardes de los mercaderes burgaleses; aunque paradójicamente no desembarcaron las mercancías de los comerciantes de Bilbao, lo que parecía un fraude, en el que habrían tomado parte el capitán, el piloto y los otros mercaderes. Así, la Universidad de mercaderes de Burgos solicitó a los monarcas que mientras se investigaba el asunto, se embargasen las mercancías que no se habían descargado en Honfleur con la finalidad de indemnizar a los burgaleses⁷⁰. Los monarcas ordenaron al contador mayor de cuentas que resolviese el

⁶⁷ Iñaki Bazán Díaz, *Delincuencia y criminalidad en el País Vasco en la transición de la Edad Media a la Moderna* (Vitoria/Gasteiz: Gobierno vasco, 1995), 450.

⁶⁸ AGS, RGS, 1478-08, 92.

⁶⁹ AGS, RGS, 1495-05, 416.

⁷⁰ AGS, RGS, 1491-09, 207.

asunto. Dos meses después, el mercader Pedro de Arango, en su nombre y en el de Diego de Soria, Andrés de la Cadena, Diego de Contreras y Fernando Faeze, mercaderes y vecinos de Burgos, denunció ante los monarcas que sus factores en Londres habían contratado la nave del bilbaíno Martín de Eguía para llevar sus paños y otras mercancías a Castilla, cuyo valor cifraron en 15.000 coronas de oro. Martín de Eguía fue encarcelado hasta que pudiera dar fianzas por la cuantía que le reclamaban, pues ni tenía propiedades en Bilbao, ni era un hombre abonado, es decir, no tenía recursos. Sin embargo, el juez pesquisador del caso excarceló a Martín de Eguía tras entregar los avales, lo que motivó la protesta de los burgaleses, que reclamaron fuese de nuevo hecho prisionero⁷¹. No obstante, estos casos de piratería fingida son los menos. Ese mismo mes y año, otro barco, procedente de Inglaterra, fue abordado, cargado con fardes de lana y otras mercancías de quince mercaderes burgaleses, entre los que se hallaban algunos de los que ya habían sufrido el robo en Honfleur: Diego de Soria, Andrés de la Cadena, Diego de Contreras, Juan de Polanco, Alonso de Salamanca, Hernando de Castro, Gonçalo de Almotar, Diego Cortés de Miranda, Alonso Pardo Caçador, Diego de Castro, Alonso de Maluenda, Pedro Ynfante, Fernando de Orençe, Sancho de Saldaña y Juan de Salinas. Los Reyes Católicos se dirigieron al rey de Francia para solicitarle la devolución de las mercancías o el pago de su valor, estimado en 15.000 doblas de oro castellanas, ya que en el asalto habían intervenido una nave del almirante de Francia, la nao llamada Vizconde, la carabela de *monsehur de Todes*, una carabela portuguesa y la carabela de Janot, vecino de Bayona⁷².

Indistintamente, hubo gentes de mar que usaron las cartas de marca y represalia de manera fraudulenta en más de una ocasión. Tal fue el caso de Martín Pérez de Fagaza, vecino de Bilbao, quien fue condenado a devolver las mercancías que había tomado al mercader genovés Francisco Riberol y a otros italianos, tras apropiarse de sus mercancías por medio de varias copias que había hecho de una carta de represalia del año 1481. No obstante, hay que decir que no siempre era fácil llevar a cabo una carta de represalia, como demuestra este último caso, ya que Martín Pérez de Fagaza se quejaba en 1490 de que aún no había encontrado a nadie que quisiera ejecutar su carta de marca y represalia contra los genoveses⁷³. Cuando, por fin, consiguió tomar las mercancías de unos mercaderes pisanos bajo la carta de marca que tenía contra los genoveses, el transportista de las mercancías pisanas, Juan Martínez de Amezqueta, vecino de Lequeitio, lo denunció para que le fueran devueltas⁷⁴. En otras ocasiones, los mercaderes pedían ayuda a los monarcas castellanos, porque no podían dar con el paradero del asaltante. Por ejemplo, en 1480, el comerciante alemán Pedro Braude solicitó ayuda a los monarcas castellanos, ya que en 1475, había sido atacado por Martín de Arizmendi, vecino de Lequeitio, quien lo abordó y le robó la urca con la sal que transportaba a la altura de la mar de Galicia. El mercader

⁷¹ AGS, RGS, 1491-11, 111.

⁷² AGS, RGS, 1491-09, 166.

⁷³ AGS, RGS, 1490-03, 144; RGS, 1490-07, 78; RGS, 14910-4, 242 y ARChV, Reales Ejecutorias 152/32.

⁷⁴ ARCHV, RREE, L 35/11 (SM).

alemán se quejó de que no había conseguido encontrar a Pedro de Arizmendi, pues era un «onbre cosario por la mar e non tiene fazienda nin asiento alguno en estos nuestros reynnos ni en otra parte alguna que el sepa», por lo que no podía hallarlo para que le devolviera la nave y su mercancía. Los monarcas, tras investigar el caso, firmaron una carta de detención para que Martín de Arizmendi fuera prendido en cualquier puerto o lugar del reino donde lo encontrasen⁷⁵.

Por último, una acción ilegal en el mar podía tornarse en legal no solo gracias a las cartas de marca, sino también cuando se justificaba con el argumento de la guerra religiosa. En 1489, el mercader Micer Ulises Salvador se presentó en persona en Santander para denunciar a Juan de Agüero y Fernando de Escalante, vecinos de este puerto, porque habían atacado y robado dos naves de Constantinopla, cargadas de algodón y otras mercancías, por valor de 30.000 ducados de oro, estando Castilla y Venecia en tregua, pero estos se defendieron de la denuncia alegando que habían asaltado las naves porque venían cargadas de mercancías para los «moros turcos de Turquía, henemygos de nuestra santa fe católica», lo cual estaba prohibido por la Iglesia y los venecianos estaban excomulgados por ello, por lo que estaban legitimados para robarles:

«La dicha presa lícita e jurídyicamente dentro de tierra de moros en la mar e abra de la yibdad de Costantynopla porque las dichas dos naos que dezía la parte adversa fueron cargadas de bytuallas anvas e provysyones e bastyyimientos para los moros turcos de la Turquía, henemygos de nuestra santa fe católica, e porque asy por derecho canónygo commo por la sentençia bastante fecha por nuestro santo padre Paulo de felix recordaçión, los tales eran papalmente descomulgados, e por tales se declaravan en cada anno por los pontífices romanos el jueves de la çena, e que asymismo los tales son syervos de los que los toman, e asymismo que avyan perdydo todos sus byenes, e que con aquella dubdosa gentilidad pues esto non confensado que los dichos sus partes a esto supiesen non se les devya ny avya ynputar culpa alguna para que fuesen obligados a cosa alguna de lo contra ellos pedydo, pues non avyan sydo culpantes en cosa alguna de lo suso dicho contra ellos»⁷⁶.

Micer Ulises Salvador, embajador de Venecia en Castilla, no se contentó con esta justificación y, dado que los acusados, Juan de Agüero y Fernando de Escalante, eran menores de edad y no podían ser hallados por la justicia, se embargaron los bienes de su madre Clara Gutiérrez de Barcenilla, y su tío, Sancho de Barcenilla, como participantes y beneficiados del robo, todos ellos eran miembros de la élite santanderina⁷⁷. Ambos parientes se defendieron alegando que no entendían las cartas en latín que traía micer Ulises Salvador de Agostino Barbarigo, dux de Venecia, por lo que pidió al escribano apostólico de la principal iglesia de Santander,

⁷⁵ Javier Enríquez Fernández, Concepción Hidalgo de Cisneros Amestoy, Adela Martínez Lahidalga, *Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Bizkaia (1480-1482)* (San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2002), 144-145.

⁷⁶ Jesús Ángel Solórzano Telechea, *Colección documental de la villa medieval de Santander en el Archivo General de Simancas (1326-1498)* (Santander: Ayuntamiento de Santander, 1999), 90 y 98.

⁷⁷ Jesús Ángel Solórzano Telechea, *Santander en la Edad Media: patrimonio, parentesco y poder* (Santander: Universidad de Cantabria, 2022), 248.

llamada de los Cuerpos Santos, que tradujera a lengua romance la carta del dux, «porque de él se entendía aprovechar más en romançe que en latyn»⁷⁸. Igualmente, Clara y Sancho se defendieron diciendo que no eran responsables de los hechos de sus hijos y sobrinos, ya que no habían participado en el asalto a la nave veneciana. La justicia castellana aceptó la explicación dada, la madre fue liberada y respetados sus bienes, con la oposición de los venecianos. Este pleito nos sirve como ejemplo de que las empresas de corso eran también negocios familiares lucrativos, en el que participaban tanto hombres como mujeres, así como gentes del común y miembros de las elites urbanas.

Los excesos de los corsarios en tiempos de guerra motivaron la necesidad de los monarcas de legislar sobre las actividades próximas a la piratería y domesticarlas. No obstante, hay que decir que las penas capitales aplicadas a los piratas fueron muy escasas antes del siglo XVI, a pesar de que muchos piratas mataban, además de robar, cuestión que extraña mucho, puestos que eran delitos que las autoridades medievales de ninguna manera toleraban ni solían dejar impunes. En 1228, William Briggeho fue ahorcado por asociarse con *malfactores*. En 1294, John le Jeune, un hermano lego y guardián de un barco de la Abadía de Santa María en Dublín, fue ahorcado por robos, presumiblemente piratería. El barco fue confiscado por el rey, y luego se concedió a Peter de Parys, un comerciante de Yoghel, Irlanda, con la condición de que respondiera a cualquiera que tuviera derechos sobre el barco. En 1321, se concedió protección a un tal Richard Brian de Bardestaple, sus hombres y su barco, que había pertenecido a John Kytty, posiblemente un pirata que había sido condenado y ahorcado junto a su tripulación. Una posible explicación para la escasez de las penas de muerte contra piratas consiste en que los castigos por piratería se imponían directamente por las autoridades de los puertos, por lo que habría dejado pocos rastros documentales, como sucedió con John Mus de Fivelee en 1303, que fue ahorcado por orden de la justicia local de Northbene en Noruega por una piratería anterior cometida contra un tal Swayn Tungesheved. Además, los noruegos se quedaron con el barco y su carga de pescado por valor de 100 libras esterlinas⁷⁹.

Más casos aparecen documentados con relación a los piratas encarcelados. En 1311, treinta y ocho hombres fueron recluidos en Ipswich y juzgados por piratería contra los mercaderes ingleses y flamencos en el puerto de Yarmouth, aunque se desconoce lo que ocurrió finalmente con ellos. En 1316, se ordenó a dos oficiales reales ingleses, Robert de Kendale, guardián de los Cinco Puertos, y a John Randolpho, que investigaran bajo juramento entre los comerciantes y otros hombres buenos de Southampton, Devon, Cornwall, Gloucester, Somerse y Dorset, por el nombre de los que habían saqueado dos barcos flamencos en Crozon, Bretaña, y las personas que les habían comprado las mercancías robadas en Inglaterra. Los oficiales regios tenían la orden de encarcelar a los piratas y confiscar el botín hasta que la mercadera bordelesa Perrota Brune de Solar o su procurador, Arnold de Ispania, en

⁷⁸ Archivo de la Catedral de Santander, sig. A 1, fol. 52.

⁷⁹ Thomas Heebøll-Holm, *Ports, Piracy...*, 238-239.

su nombre, fuera satisfecha con 550 libras en los que estaba valorada la mercancía de 192 toneles de vino que debía haber llegado a Flandes⁸⁰.

3. «La naturaleza había concedido a sus cuerpos de mujer ánimo viril». La violencia de las mujeres en el mar

Las mujeres medievales también participaron de la violencia y la delincuencia en el mar, aunque en mucha menor medida que los hombres, pero sin duda los testimonios nos informan de que no fue ajena ni como actora ni como víctima. Desde el mar Cantábrico hasta el mar del Norte tenemos ejemplos de la presencia de mujeres de diversa condición social dedicadas al corso, la piratería y la armada. Los actuales estudios sobre el papel del liderazgo de las mujeres en la guerra resaltan que la acción militar no solo se desarrolló en el campo de batalla, sino también con la gestión de las tropas, el armamento, la erección de fortificaciones, las provisiones, la imposición de tributos o el nombramiento de oficiales entre otras muchas gestiones de la guerra⁸¹.

Las primeras referencias nos llegan desde la Dinamarca de mediados del siglo XII y se refieren a una serie de mujeres danesas dedicadas a la piratería, llamadas Vebiorga, Heta y Visna, que lideraban sus propias flotas, seguidas por decenas de hombres armados, que se nombran en la *Historia danesa* de Saxo Gramático:

«De la fortaleza de Sle [Schleswig] había salido Tumi el Navegante junto con Hación Mejilla Cortada a las órdenes de las jefas Heta Y Visna. La naturaleza había concedido a sus cuerpos de mujer ánimo viril. A Vebiorga, dotada de igual espíritu, la siguen Bo, hijo de Bramo y Brat el Juto con deseos de entrar en combate [...] A Visna, mujer de gran firmeza y experta en asuntos militares, la habían acompañado una tropa eslava. Como sus principales acompañantes se revelan Barri y Gnizli. [...] Y Heta, escoltada por muy osados servidores, aportaba al conflicto una centuria armada. Los primeros de esta fueron Grimar y Grenzli»⁸².

El año de 1343 se conoce también como el de la Guerra de las tres Jeannes. Dos de ellas fueron corsarias bretonas temidas, que lucharon contra Francia. La tercera, Jeanne de Penthièvre, fue aun más cruel con sus enemigos; se casó con Charles de Blois, sobrino del rey de Francia, Felipe VI, y ella era sobrina del duque de Bre-

⁸⁰ *Calendar of the Patent Rolls, Edward II (1313-1317)* (Burlington: Tanneritche Publishing, 2006), 490.

⁸¹ Valerie Eads, «What is a warrior countess?», *Matilde di Canossa e il suo tempo: atti del XXI Congresso internazionale di studio sull'alto medioevo*. (Spoleto: Centro italiano di studi sull'alto medioevo, 2016), 117-131. Megan McLaughlin, «The Woman Warrior: Gender, Warfare and Society in Medieval Europe», *Women's Studies* 17 (1990): 193-209. Jean A. Truax, «Anglo-Norman women at war: valiant soldiers, prudent strategists or charismatic leaders?», Donald, J. Kagay, Andrew Villalon, ed., *The circle of war in the Middle Ages: essays on medieval military and naval history* (Rochester: Boydell & Brewer, 1999), 111-125.

⁸² Saxo Gramático, *Historia danesa (Gesta Danorum)*. Libros I-IX. Santiago Ibáñez Lluch ed. (Madrid: Miraguano, 2013), 546.

taña, Jean III, que murió sin hijos en 1341, tras haberla nombrado su heredera⁸³. Sin embargo, Jean de Montfort, medio hermano del duque fallecido, no reconoció a su sobrina como duquesa y se desató la guerra de sucesión bretona, teniendo Jean de Montfort el apoyo de Inglaterra y Jeanne de Penthièvre el de Francia, por lo que esta guerra entró a formar parte del conflicto más amplio de la guerra de los Cien Años. Charles de Blois fue hecho prisionero por los ingleses y su mujer, Jeanne de Penthièvre, dirigió las tropas personalmente durante nueve años hasta que fue liberado y entre sus nombramientos militares destacó el de Antonio Doria como capitán de La Roche-Derrien⁸⁴.

Por su parte, la segunda mujer corsaria fue Jeanne de Flandes, quien tras la muerte de su marido el duque de Bretaña, Jean de Montfort, envió a su hijo a un lugar seguro en Inglaterra, y dedicó su vida exclusivamente a combatir a los franceses. Tras ser hecha prisionera por los franceses y, luego, liberada por los ingleses, Jeanne de Flandes se refugió en Inglaterra. Allí decidió equipar una flota para ir a Bretaña, pero a la altura de la isla de Guernsey la esperaban veintitrés barcos franceses y castellanos, comandados por Louis de España, contra los que Jeanne de Flandes luchó junto a sus soldados y la armada franco-castellana derrotada.

En estos años, la tercera mujer que se lanzó a la lucha naval fue la noble bretona Jeanne de Belleville, viuda de Olivier de Clisson, llamada la «Leona de Bretaña»⁸⁵, quien atacaba todos los barcos franceses y de sus aliados en el Canal de La Mancha con su flota de barcos. Jeanne de Belleville era una persona muy próxima al rey Eduardo III, pues es mencionada como una aliada importante de Inglaterra en la firma de la Paz de Calais de 1347, así como receptora de rentas reales, por lo que cabe calificarla más como una corsaria mercenaria trabajando para Inglaterra que como una pirata⁸⁶.

La característica común de estas tres juanas, procedentes del ámbito bretón era su origen en la alta nobleza bretona, al igual que otra conocida corsaria escandinava, de origen noble, Elise Eskilsson. Hacia 1420, se casó con el noble noruego Olav Nilsson, un poderoso señor con propiedades tanto en Noruega como en Dinamarca, que sirvió como corsario del rey Cristian I de Dinamarca durante la Guerra Dano-Hanseática (1426-35). A pesar de que el rey había firmado una paz con la Liga Hanseática, Olav continuó su guerra privada en el mar a pesar de la tregua hasta que fue apresado y asesinado. Después de su muerte, Elise Eskilsson y sus

⁸³ Erika Graham-Goering, Michael Jones, «Charles de Blois et Jeanne de Penthièvre, duc et duchesse de Bretagne et leur vicomté de Limoges», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 126-2 (2019): 43-59.

⁸⁴ Michael, Jones, *Recueil des Actes de Charles de Blois et Jeanne de Penthièvre : Duc et duchesse de Bretagne (1341-1384). Suivi des Actes de Jeanne de Penthièvre (1364-1384)* (Rennes: Presses universitaires de Rennes, 1996), Erika Graham-Goering, *Princely power in late medieval France : Jeanne de Penthièvre and the War for Brittany* (Cambridge: Cambridge University Press, 2020), 160-161.

⁸⁵ Katrin E. Sjursen, «Pirate, Traitor, Wife: Jeanne of Belleville and the categories of Fourteenth-Century French Noblewomen», Heather J. Tanner, ed., *Medieval elite women and the exercise of power, 1100-1400* (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2019), 135-156.

⁸⁶ *Chronographia Regnum Francorum*, Henri Moranvillé, ed. (París, Société de l'Histoire de France, 1893), vol. II, 205-206.

hijos continuaron abordando las naves hanseáticas de Bergen, pues hacía tiempo que era su *modus vivendi* familiar.

Las mujeres también recibían cartas de marca y represalia, que llevaban a cabo para defender sus intereses comerciales. Es el caso de Margary Coventry, poseedora de una carta de marca y represalia. El 26 de enero de 1413, Enrique IV de Inglaterra ordenó que se restituyera el vino y otras mercancías que habían sido tomadas al ballener de Juan Rodríguez de Sevilla y Pedro González, maestro, así como el pago por los daños y costes recibidos, ya que, por una parte, este barco había sido cargado en Lepe y no en Santander, contra cuyas naves y hombres Margary de Coventre tenía cartas de marca, y, además, el ballener pertenecía al rey de Castilla, Juan II, su sobrino menor de edad, y a su hermana, la reina Catalina, lo que no era inusual, ya que cuando la familia real no utilizaba sus naves, las arrendaba para el transporte mercantil:

«A Edmund, obispo de Exeter, y Thomas, barón de Carrewe Westminster, caballero. Ordeno, a la vista, etc., restituir a John Rodegys de Civile en España su vino y otros bienes, y a Peter Gunsales del ballener mencionado más abajo, sus bienes y propiedades, con sus daños y costos, de acuerdo con la tregua entre el rey y su sobrino, el rey de Castilla y León, a pesar de las cartas de marca concedidas a “Margery de Coventre” sobre los bienes y hombres de “Seint Ander” en España; como el rey se enteró tarde de que, en Lepe en España, John Rodegys cargaba un ballener del dicho sobrino del rey y de su madre, la hermana del rey, Peter Gunsales, maestro, con toneles de vino para ser llevadas a Londres y allí expuestas para la venta, que en el viaje hasta allí el ballener fue conducido por el mal tiempo»⁸⁷.

En 1516, María Peres de Ugarte, Catalina de Pisuetan y Teresa de Arriaga, viudas, vecinas de la villa de Lequeitio, expusieron ante la reina Juana I, que tenían unas cartas de marca y represalia contra los súbditos del rey de Francia desde hacía muchos años para resarcirse de una cuantía de 13.000 coronas de oro, por lo daños que ellas, los padres de unas y el marido de otra habían recibido. Con tal fin, estas tres mujeres de Lequeitio habían conformado una armada con ayuda de parientes y amigos que les costó 4.000 ducados de oro. La armada fue dirigida por el bachiller de Ybaseta, un pariente suyo, quien en su nombre se propuso ejecutar la carta de marca, pero algunos navíos naufragaron en la costa de Irlanda y el propio bachiller pereció, por lo que estas tres mujeres habían recibido un doble perjuicio económico, ya que no habían ejecutado la carta de marca y habían perdido el dinero invertido en armar la flotilla, a lo que se sumaba que ciertos las carabelas y bienes que habían podido tomar con algunos de los barcos de su armada, estaban retenidos por las autoridades de Lequeitio, Castro Urdiales y otros lugares, ya que habían sido reclamadas por ciertos vecinos de Bayona, por lo que pedían a la reina que ordenase que esas villas desembargasen lo tomado en virtud de la carta de marca y represalia para vender el contenido en pública subasta y compensar sus numerosas pérdidas, a lo que la reina accedió, pues de otra manera⁸⁸.

⁸⁷ *Calendar of the Close Rolls, Henry IV (1409-1413)* (Londres: Public Record Office, 1932), 377.

⁸⁸ AGS. RGS. LEG. 1516-12, 263.

4. «Guerra, eterna, cruel, inexorable guerra contra todos los hombres». El negocio de la guerra naval

Los monarcas contaban con dos tipos de naves para la guerra en la mar: la flota real y la flota de corso⁸⁹, tal como establece la Ley I del Título XXIV de la *Segunda Partida* de Alfonso X:

«La guerra de la mar [...] se faze en dos maneras. La primera es flota de galeas e de naves armadas con poder de gente, bien assi como la grand hueste, que face camino por la tierra. La segunda es armada de algunas galeas, o de leños corrientes, e de naves armadas en curso»⁹⁰.

Las naves mercantes y pesqueras fueron imprescindibles en las conflagraciones náuticas, pues apenas existían buques de guerra especializados en el Atlántico, tampoco en Castilla, donde solamente se puede hablar de algunas galeras en el Mediterráneo, y para la vigilancia del Estrecho de Gibraltar, por el peligro permanente que suponían los cercanos reinos musulmanes de Granada y Berbería; de manera que, en caso de conflicto, había que recurrir a las naves comerciales y pesqueras, que debían ser armadas y acondicionadas previamente para actuar en *curso*. A finales del siglo XIV, la monarquía castellana reorganizó la flota real, que había estado institucionalizada, dependiente del almirantazgo de la Mar, y sufragada por las finanzas regias desde tiempos de Fernando III y Alfonso X, con el objetivo de aumentar el peso de los navíos privados, contratados para cada ocasión en la misma línea del resto de gobiernos europeos con la excepción de algunas ciudades italianas⁹¹. Este viraje de la política marítima castellana con los Trastámara quedó patente en la petición hecha en las Cortes de Toledo de 1436 sobre la necesidad de organizar una flota de guerra con naves grandes, al igual que la flota inglesa, para la custodia y defensa de las naves de transporte de mercancías entre la costa de la mar o *marisma de Castilla* y Flandes:

«Otrosí muy poderoso sennor, por quanto la costa déla mar de Castilla está muy grant falta de naos grandes e segunt que en los tienpos pasados solía auer, que de poco tiempo acá son todas perdidas, las quales quando alguna flota va en Flandes e en otras partes, que yuan en su conpannia naos grandes, dañan grant fauor ala flota que en su conpannia yua, que sy en la flota que ha pocos dias que vino de Flandes ouiera grandes naos en su conpannia non se le escapara ninguna nao délas de Inglatierra que todas non

⁸⁹ Eduardo Aznar Vallejo, «La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV», Manuel González Jiménez (coord.), *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico: siglos XIII-XV* (Cádiz: Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006), 323-339.

⁹⁰ *Segunda Partida*. Edición facsimilar de 1555 con glosas de Gregorio López (Madrid: Boletín Oficial del Estado, 1999), 91.

⁹¹ Jesús Ángel Solórzano Telechea, «La Costeira do gran Mar de España en los horizontes de la política marítima y naval de Alfonso X», *Alcanate: Revista de estudios Alfonsíes*, 12 (2020-2021), 13-56. Raúl González Arévalo, ed., *Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval* (Granada: Alhulia, 2016). Nicolás Agrait, «Por la guarda de la mar. Castile and the struggle for the sea in the Thirteenth and Fourteenth centuries», *The journal of medieval military history*, 13 (2015) : 139-166.

fueran tomadas, e por las naos de acá ser pequennas avn que eran muchas mas que las de Inglaterra non tomaron la dicha flota, e por ser las naos délos ingleses grandes las de acá non osaran allegar aellas, antes se desuiaron en manera que se escaparon todas las mas délas naos de Inglaterra; e por esto e otrosy por que las mercadurías de vuestros rregnos segura mente puedan pasar en las partes de allende, ca del todo punto la dicha marisma está muy desfallecida de grandes naos, suplicamos a vuestra alteza que mande fazer algunas naos grandes que será vuestro seruicio e prouécho de vuestros subditos e naturales, e que vuestra alteza ponga tal rrecabdo en la vuestra costa déla mar por que non rresciba délos ingleses el danno que fasta aqui se ha rrescebido. A esto vos rrespondo que ami plaze de mandar proueer en ello commo ounpla ami seruicio e abien común de mis rregnos»⁹².

En segundo lugar, además de estas flotas reales, dirigidas por un capitán nombrado por los monarcas y de carácter netamente militar, se dieron otras, o a veces barcos aislados, que participaron en los enfrentamientos por su cuenta, pero contando para ello con la licencia regia. Su cometido no era tanto luchar contra la armada enemiga o las flotas rivales, sino atacar los intereses económicos de la parte contraria mediante el abordaje de sus naves comerciales, las cuales podían ser requisadas, tanto ellas como su contenido, o simplemente hundidas.

Las técnicas de abordaje habituales en la baja Edad Media son descritas en la obra *De Regimine principum*, escrita por Egidio Romano, preceptor del príncipe Felipe el Hermoso, en 1285 para su formación. El *Regimiento de Príncipes* tuvo una pronta edición y una profusa difusión en toda Europa, siendo pronto traducido al castellano por Fray Juan García de Castrojeriz hacia 1344. Esta obra de Egidio Romano estableció un decálogo del abordaje, conocido por las gentes de la mar, tales como lanzar vasijas incendiarias, coger desprevenido al enemigo utilizando las informaciones del espionaje, empujar la nave hacia la costa, lanzar desde el palo sobre el barco a abordar una viga herrada a sus dos extremos, manejándola como un ariete, perforar las velas con flechas anchas, cortar las jarcias con hoces, emplear los garfios de abordaje, cegar a la tripulación echándoles a los ojos recipientes con cal, emplear jabón para hacer resbalar a la tripulación en las cubiertas de madera, y, por último, utilizar nadadores para perforar los costados de la nave⁹³.

Una variante de la labor del corsario era la de mercenario, que eran extranjeros que combatían a cambio de un estipendio. Uno de los primeros mercenarios, documentados entre el Golfo de Bizkaia y el Canal de La Mancha fue Eustaquio el Monje, que estuvo al servicio tanto de Inglaterra, como de Francia. Este mercenario, al que se le llama *pirata* en la documentación, lideró la flota capeta de Luis VIII que se había propuesto invadir Inglaterra y se enfrentó a la inglesa en la batalla de Sándwich de 1217, en la que Francia perdió la guerra y Eustaquio el Monje fue ejecutado, tras lo cual se firmó la paz de Lambeth. El cronista inglés,

⁹² *Cortes de los antiguos reinos de León y de Castilla* (Madrid: Real Academia de la Historia, 1866), vol. III, 263-264.

⁹³ Egidio Romano, *Glosa castellana al Regimiento de Príncipe*. Juan Beneyto Pérez, ed. (Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2005), 1073-1074.

Roger de Wendoven, califica a todos los combatientes de uno y otro bando como piratas:

«Así que, en el día de San Bartolomé Apóstol, la flota francesa fue confiada a Eustaquio el Monje, un hombre muy extravagante y «el más malvado de los piratas», para llevarla a salvo a la ciudad de Londres. Habiendo entrado así en el mar, los soldados antes mencionados tuvieron una ráfaga turgente detrás de ellos, que iba hacia ellos. Estaba presionando mucho a Inglaterra, pero ellos ignoraban por completo el hecho de que le habían preparado una emboscada. Por lo tanto, cuando en rápida huida hubieron salvado un largo camino del mar, los piratas del rey de Inglaterra, que venían del lado opuesto, sumaban veinticuatro barcos en el lado opuesto; cascos y otros barcos en el número cuarenta no fueron más allá»⁹⁴.

Los mercenarios del Atlántico, duchos en la guerra naval, lucharon en las guerras navales de Francia, Inglaterra, Castilla y Portugal. Por ejemplo, las gentes del Cantábrico sirvieron en las armadas extranjeras porque era un negocio arriesgado, pero lucrativo⁹⁵; según las cuentas regias de Felipe IV el hermoso de 1296 las tripulaciones de los barcos de «Sainte-Marie et Sainte-Catherine de Santander, Sainte-Marie de Tineo, Saint-Laurent de Castro, Sainte-Catherine et Sainte-Marie de Fontarabie», apostados en Normandía, fueron provistas de vino⁹⁶, y, un año después, las villas de la Hermandad de la Marisma se reunieron en Castro Urdiales con Pedro de la Riva, alcalde de la Corte de Navarra, y Miguel Gascón, ambos en representación del rey Felipe IV el hermoso de Francia con el objeto de acordar el envío de hombres de armas para luchar contra los ingleses y los bayoneses⁹⁷. Además, estos mercenarios fueron los responsables principales de la gran inseguridad en las aguas marinas, ya que asaltaban las naves por su cuenta, tal como lo afirmaba William de Bergeys en 1299, quien, al inicio de la Guerra de La Gascuña, cuando la ciudad de Bayona fue capturada y sus suministros se estaban agotando, tomó un barco y se fue a España a comprar cereales⁹⁸. Sin embargo, a su regreso a Bayona

⁹⁴ Roger de Wendover, *Chronica sive Flores historianum* (Londres: Sumptibus societatis, 1842), vol. IV, 28.

⁹⁵ John France ed., *Mercenaries and paid men. The mercenary identity in the Middle Ages* (Leiden: Brill, 2008).

⁹⁶ Charles Jourdain, «Mémoire sur les commencements de la marine militaire sous Philippe le Bel», *Mémoires de l'Institut national de France*, 30/1 (1881): 396. Anne Chazelas, *Documents relatifs au Clos des galées et aux armées de mer du roi de France de 1293 à 1418* (Paris, Bibliothèque nationale, 1977), tomo I, 112.

⁹⁷ Jesús Ángel Solórzano Telechea, *Santander en la Edad Media: patrimonio, parentesco y poder* (Santander: Universidad de Cantabria, 2002), 252. Se conservan las cartas recibidas por los concejos de San Sebastián (27/4/1297) y Santander (2/5/1297), para ponerse al servicio de Felipe IV el Hermoso, con sus sellos concejiles, en los Archives Nationales de France, J615, n.ºs 9-1, y J615, n.ºs 9-2. Agradezco la ayuda en la localización de estos dos documentos al Dr. Amable Sablon du Corail, responsable del Département du Moyen Âge et de l'Ancien Régime de los Archives Nationales de France. Además del servicio de las naves de los puertos del Cantábrico al rey de Francia, se firmaron tratados de alianza entre los reinos de Francia y Castilla, como el suscrito en 1306. Archives Nationales, Musée, J601/40 bis. Gregorio de Balparda y de las Herrerías, *Historia crítica de Vizcaya y de sus fueros* (Madrid: Imprenta de Silverio Aguirre Álvarez de Castro, 1945), vol. III, 73-74.

⁹⁸ Michael Prestwich, *Edward I, English monarchs* (New Haven and London: Yale University Press, 1997), 377-395.

fue atacado por dos barcos, que se apoderaron de sus mercancías y lo llevaron secuestrado al puerto de Bermeo, a pesar de que existía un acuerdo de paz entre las ciudades de Bermeo y Bayona. William se quejó al alcalde de Bayona, que envió una carta de protesta al concejo de Bermeo para que se hiciera justicia y le devolvieran los cereales y la nave; sin embargo, el concejo de Bermeo hizo caso omiso, por lo que William se quejó al rey y solicitó una indemnización⁹⁹.

A finales del siglo XIII, la aún optimista monarquía francesa incurrió en enormes gastos para la constitución de una armada real en Ruán con la finalidad de invadir Inglaterra, para lo cual ordenó la construcción del arsenal conocido como *Clos des galées* en esa ciudad, siguiendo el modelo de las repúblicas marítimas italianas, compuesto por una veintena de salas cubiertas, destinadas a las galeras, así como un puerto de guerra, un astillero y un gran almacén con todo lo necesario para el mantenimiento de una flota y su armamento. Todo ello estaba dirigido por un guardián y financiado por un impuesto especial aplicado a los barcos que arribaban y salían de los puertos marítimos en el dominio real¹⁰⁰. Además, Felipe IV compró el puerto de Harfleur en 1293, adquirió un gran número de armas, armaduras y ballestas de Toulouse en 1294, contrató a los almirantes italianos Benedetto Zaccaria, que tenía una dilatada experiencia de la guerra naval, y Rainiero Grimaldi, convino con los barcos y las gentes del Cantábrico para aportar mercenarios, y firmó un tratado con Erik II, rey de Noruega, en 1295, quien se comprometió a entregarle 200 galeras y 100 buques de carga con 50.000 guerreros a cambio del pago de 6.000 marcos esterlines¹⁰¹, aunque el estallido de la guerra entre Noruega y Dinamarca impidió que estas fuerzas navales llegaran a Francia, esto no le imposibilitó obtener una victoria en Zieriksee, comandada por Grimaldi, contra Flandes en agosto de 1304, en cuya batalla hubo treinta y ocho barcos, ocho de los cuales eran del Cantábrico, los otros pertenecían a Calais, Génova, Holanda y a los puertos de Normandía; por el lado contrario, la flota flamenca estaba apoyada por naves inglesas, hanseáticas y castellanas¹⁰². La colaboración de los barcos del Cantábrico en la armada francesa se complementó con la firma de un tratado de amistad entre Fernando IV de Castilla, aconsejado por su madre María de Molina («cum consilio domine María regine matris nostre»), y Felipe IV el hermoso de Francia, firmado el 31 de marzo de 1306, por la que se comprometía a no acoger a los enemigos del rey de Francia, en especial a los del reino navarro, pues en estos años se dirimía la sucesión de Juana I¹⁰³.

Las gentes del Cantábrico participaron desde el principio en la Guerra de los Cien años como mercenarios de Francia, pues se documenta su ayuda en la flota

⁹⁹ The National Archives, Special Collection 8/290/14497.

¹⁰⁰ Amable Sablon du Corail, *La guerre de Cent Ans. Apprendre à vaincre* (París: Pasés composés, 2022), 42.

¹⁰¹ Archives Nationales de France, armoire de fer et Musée; musée des documents étrangers, J457/7.

¹⁰² Elisabeth Lalou, «Les questions militaires sous le règne de Philippe le Bel», *Guerre et société en France, en Angleterre et en Bourgogne XIV^e-XV^e siècle* (Lille: Publications de l'Institut de recherches historiques du Septentrion, 1991), 37-62. George Dupas, *Histoire de Gravelines, porte de Flandre: et de ses hameaux, des origines à la Libération* (Dunquerque: Westhoek, 1981), 24.

¹⁰³ Musée des Archives de France, série armoire de fer et Musée, documents étrangers, AE/III/8.

francesa en los ataques a las fortificaciones de la costa inglesa y de los puertos de Southampton y Portsmouth, según nos consta por las *Crónicas de Londres*, escritas hacia 1344:

«Et en le mesme temps Phelip de Valoys fist faire tote la navie qe homme savoit ordeiner, des galeyas, spynagtz, grosses barges, et touz les grauntz niefs d'Espayne de Normondie, et par tot où eles pussent estre trevez, de forbarrer la venue de nostre joevene roy ariere en sa tere, et tot le realme d'Engeltere avoir pris et occys. Et en le mesme temps graunt mal et graunt destruccion sure Engeltere fesoit. Car à le heure la vile de Suthamton et Portesmouthe furent ars nutaundre, robbez, et enportez. Et le chastel de Gerneseye pris, et les gentz leinz occys, par tresoun del conestable du dit chastel. Mais quaunt nostre joevene roy çeo oyst, et aparceust la graunt felonye et compasement de son enemy Phelip de Valoys, il comaunda en haste qe tot son navie d'Engeltere fust prest, et chescun bien apparaillé et vitailé à sertein jour assys»¹⁰⁴.

En junio de 1340, Inglaterra alcanzó una gran victoria sobre Francia en la batalla naval de La Esclusa¹⁰⁵. La *Crónica de Alfonso XI* informa que el rey Felipe VI había decidido prescindir de la ayuda de la flota castellana, que resultaba muy cara, y Eduardo III aprovechó la ocasión para atacar a los franceses. Con todo, sabemos que los castellanos participaron en la batalla de La Esclusa, puesto que, según el cronista Jean Froissart, varias naves del cantábrico fueron apresadas¹⁰⁶. Igualmente, según la *Crónica de Geoffrey Le Baker*, las naves francesas y castellanas atacaron, en agosto de ese mismo año, la isla de Wight, el condado de Devon y los puertos de Teignmouth y Plymouth:

«Más tarde, alrededor de la fiesta de San Pedro ad vincula, los piratas franceses, con la ayuda de los españoles, atacaron la isla de Wight y entraron repentinamente. Entonces Lord Peter Russell, un soldado, se reunió con la población local y los expulsó por la fuerza, matando a varios de ellos; y allí murió el soldado, herido de muerte. Pero los piratas se trasladaron a las partes de Devon y quemaron la ciudad del obispo de Teignmouth. Luego se fueron hacia Plymouth, pero no dañaron la defensa de la ciudad; es más, quemaron ciertas casas de campo en las llanuras y llevaron cautivo a cierto soldado a donde quisieron»¹⁰⁷.

A pesar de los hechos, Alfonso XI tuvo una política ambivalente con Inglaterra y Francia. En primer lugar, en 1341, el monarca castellano envió dos delegados a Eduardo III para mediar entre Francia e Inglaterra con el objetivo de alcanzar la paz¹⁰⁸, tras lo cual concertó el matrimonio de su hijo Pedro en sendas ocasiones

¹⁰⁴ *Croniques de London depuis l'an 44 Hen III jusqu'à l'an 17 Edw III*. G. J. Aungier, ed. (Londres: Camden Society, 1844), 74-75.

¹⁰⁵ Graham Cushway, *Edward III and the war at sea. The English Navy, 1327-1377* (Woodbridge: Boydell Press, 2011), 136-146.

¹⁰⁶ Jean Froissart, *Chroniques*. George T. Diller, ed. (Ginebra-París: Droz-Minard, 1972), vol. 2, 38.

¹⁰⁷ Geoffrey Baker, *Chronicon Galfridi le Baker de Swynebroke*. Edward Maunde Thompson, ed. (Oxford: Clarendon Press, 1889), 70.

¹⁰⁸ *Adae Murimuth continuatio chronicarum. Robertus de Avesbury de gestis mirabilibus regis Edwardi Tertii*, Edward Maunde Thompson, ed. (Cambridge: Cambridge University Press, 2012 [1.ª ed., 1889]), 269-271.

con ambos monarcas: con el partido francés acordó la boda con Blanca de Evreux en 1346 y con Juana Plantagenet, hija de Eduardo III, en 1347¹⁰⁹. Incluso, Castilla prestó su apoyo militar naval en la guerra contra Francia, tal como se confirma en la participación de siete barcos y 184 marineros del Cantábrico en la flota inglesa que tomó Calais en septiembre de 1347¹¹⁰.

La ambigua neutralidad castellana en la guerra de los Cien Años llegó a duras penas hasta 1350, aunque permitió que los mercaderes de la costa Cantábrica hicieran buenos negocios en Flandes, Inglaterra y los puertos de Poniente y se afirmaran en Brujas¹¹¹. El 29 de agosto de 1350, se produjo un enfrentamiento naval entre Inglaterra y la Hermandad de los puertos del Cantábrico frente al puerto de Winchelsea, conocido por la frase «L'espagnols sur mer». Según la *Crónica de Eduardo III*, la causa del ataque inglés a los castellanos se debía a que estos habían abordado unos barcos ingleses, que iban cargados de vino rumbo a Inglaterra, en el estuario de La Gironde, cerca de Burdeos, lo que fue respondido por los ingleses con la preparación de una armada de unos cincuenta y cuatro barcos en el puerto de Sándwich. Los marinos castellanos fueron advertidos de la existencia de esta armada cuando se disponían a regresar a Castilla desde el puerto de La Esclusa, por lo que se prepararon con barcos y hombres armados para atravesar primero el Estrecho de Dover o Paso de Calais y, a continuación, el Canal de La Mancha. Eduardo III esperó en el puerto de Winchelsea, embarcado en la coca Thomas, acompañado por sus hijos Eduardo y Juan, así como por caballeros y miembros de su corte con la finalidad de que esta batalla naval sirviera de propaganda para afianzar la fama internacional de Inglaterra como dueña de las rutas marítimas entre el golfo de Vizcaya y Flandes. La *Crónica de Eduardo III* de Robert of Avesbury relata que:

«Los españoles, viniendo en barco, en el puerto de La Gironde, que llega por mar hasta Burdeos, tomaron allí varios barcos ingleses, cargados de vino para ser transportados a Inglaterra. Dado que habían matado a todos los ingleses que hallaron en las mismas naves, [los ingleses] pensaron escarmentarlos con un castigo similar, y aterrorizarlos para que no extendieran tales crímenes con sus manos. Reunida una flota suficiente en Sandwich, tomando con ellos muchos nobles y otros hombres de armas y tiro con arco del reino de Inglaterra, estando en el mar cerca de Winchelsea, cuando los españoles volvían de Flandes a sus lugares de origen con muchos barcos armados con hombres de guerra, fuertemente fortificados y cargados con armas y otras defensas de guerra, y se disponían a cometer sus depredaciones e incendios a través de los mares ingleses, los acometieron con una batalla naval y fueron derrotados. Estando los españoles con veinticuatro grandes navíos, dado que ninguno de ellos estaba dispuesto a rendirse, fueron despojados de su vida con espadas y flechas voladoras, junto con los dichos veinticuatro

¹⁰⁹ Ignacio Iñarrea Las Heras, «Castilla y la Guerra de los Cien Años, entre 1337 y 1366 en la literatura francesa del siglo XIV», *Revista de literatura medieval*, 24 (2012): 111.

¹¹⁰ British Library, Cotton MS. Titus E III, fol. 262. Nicholas Harris Nicolas, *Royal Navy, from the earliest times to the wars of the French Revolution* (Londres, Richard Bentley, 1847), 510.

¹¹¹ Georges Daumet, *Étude sur l'alliance de la France et de la Castille au xive et au xve siècles* (París: Émile Bouillon, 1898), 1-18. Jesús Evaristo Casariego, *Los vascos en las empresas marítimas de España. Las guerras de los navegantes y mareantes vascos contra Inglaterra en la Edad Media* (Bilbao: Publicaciones de la Junta de Cultura de Vizcaya, 1952), 21-23.

navíos, en los que hallaron mucha mercadería, especialmente de telas variadas compradas en Flandes; No obstante, algunos barcos, cargados con mercancías se mantuvieron a distancia de la batalla y escaparon sin que nadie los persiguiera»¹¹².

La batalla de Winchelsea fue igualmente recogida por el poeta John Chandos el Heraldo, amigo del Príncipe Negro, Eduardo Woodstock, presente en la batalla:

«Así se quedaron un largo espacio, hasta que sucedió, justo en ese momento, que los barcos españoles se reunieron en La Esclusa, jactándose de pasar desafiando al rey, a pesar de él y su ejército, por lo que el rey, dado su gran valor, reunió una gran fuerza e hizo una expedición por mar que tuvo gran fama. Estaban el príncipe, su hijo, y muchos buenos y famosos caballeros, todos los condes y todos los caballeros de renombre. Allí la batalla fue feroz y dura, allí Dios le dio fortuna, porque por él y su poder, y justa y gran valentía fueron todos los españoles desconcertados y muertos. Y allí fue nombrado caballero su muy valiente hermano Juan, que después fue duque de Láncaster, de muy gran coraje. Allí también los nobles barones se desempeñaron valientemente; hubo muchos barcos conquistados, muchos asaltados, muchos hundidos, y hubo muchos buenos hombres asesinados, según tengo entendido por mi archivo; y sabed que este encuentro fue delante de Winchelsea»¹¹³.

A pesar de los problemas que generó la coalición de Castilla y Francia con Inglaterra y Bretaña, también proporcionó varias victorias navales para las villas del Cantábrico que conllevaron la apertura de los puertos atlánticos franceses a las mercancías castellanas. No obstante, nunca hubo un apoyo unánime a Francia por parte de las villas del Cantábrico. Durante la Guerra Civil castellana entre Pedro I y Enrique de Trastámara, unos puertos se pusieron de parte de Pedro I, principalmente, los vizcaínos y guipuzcoanos, mientras que otros apoyaron a los enriqueños, como Santander¹¹⁴, según fueran sus intereses comerciales. Sin embargo, la victoria de Enrique II situó a todos los puertos del Cantábrico del bando enriqueño, aliado de Francia, lo que creó un frente común contra los ingleses. En 1369, William Smalwode, comerciante y ciudadano de Londres, afirmaba que, aunque se había apoderado de seis naves con mercancías, pertenecientes a los «enemigos españoles del rey», estos se habían entregado a Reginald Love ese mismo año, porque afirmó falsamente haber perdido un barco, robado por los castellanos, por lo que pedía que Reginald respondiera sobre esto en el parlamento¹¹⁵. La flota castellana en estos años logró derrotar a los portugueses en Sanlúcar en 1370 y a los ingleses en La Rochelle en 1372¹¹⁶.

¹¹² *Adae Murimuth continuatio chronicarum. Robertus de Avesbury*, 412.

¹¹³ The Chandos Herald, *Life of the black Prince*. (Ontario: Parenthesis Publications, 2000), 7-8.

¹¹⁴ Jesús Ángel Solórzano Telechea, *Santander en la Edad Media*, 293-294.

¹¹⁵ The National Archives, Special collection 8/86/4262.

¹¹⁶ José Luis Moure, *La llamada versión abreviada de la Crónica de los Reyes de Castilla de Pero López de Ayala* (Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1991), tomo 2, 260. James Sherborne, «The Battle of La Rochelle and the War at Sea, 1372-5», *Bulletin of the Institute of Historical Research*, 42 (1969): 17-29. José María Blanco Núñez, «Las armadas de Castilla y Aragón durante la Guerra de los Cien Años», *XXII Kongreß der Internationalen Kommission für Militärgeschichte Acta 22: Von Crécy bis Mohács Kriegswesen im späten Mittelalter (1346-1526)* (Viena: Heeresgeschichtliches Museum, 1997), 269-80.

Ciertamente, la alianza entre Francia y Castilla perjudicó seriamente los intereses de las gentes del Cantábrico en Flandes, debido a la competencia con Inglaterra, lo que reactivó el corso y la piratería en el Golfo de Bizkaia y el Canal de La Mancha, como se documenta en varios enfrentamientos entre naves inglesas y castellanas, si bien el más afectado fue el rey Eduardo III de Inglaterra, que se vio forzado a solicitar un pago extraordinario en Irlanda para hacer frente a los gastos de la guerra contra España y Francia¹¹⁷. En el verano de 1375, catorce naves inglesas abordaron y saquearon siete barcos castellanos que estaban delante de Saint Malo, lo que fue respondido por los marinos del Cantábrico con el ataque a la flota de Bayona y Burdeos, integrada por treinta y siete naves, fondeada en la bahía de Bourgneuf¹¹⁸. Pocos meses después, los ingleses asaltaron los barcos Santa María de Bilbao y San Nicolás de Ondárroa en 1375, cuyos propietarios se quejaron ante el rey de Inglaterra y el consejo de los escabinos de Brujas. Las naves habían sido cargadas de grano en Het Zwin por cuatro comerciantes catalanes para ser transportados a Cataluña, pero fueron capturados en la bahía por súbditos del rey Eduardo III y llevados a Bristol. Se pidió la devolución de la captura porque, aunque la nave era castellana, los comerciantes eran súbditos del rey de Aragón, con quien los ingleses no tenían ningún contencioso¹¹⁹. Para compensar este estado de cosas, Carlos V de Francia, en 1375, eximió a los mercaderes españoles del pago de una ayuda que el monarca había pedido en París¹²⁰, en 1384, Felipe II de Borgoña confirmó los privilegios de las gentes del Cantábrico en Brujas¹²¹, y en 1387, abrió los mercados de Flandes a todos los mercaderes europeos, con excepción de los ingleses y sus aliados¹²².

Además, la flota castellana se unió a la francesa en el puerto de Harfleur en 1376, al mando de los almirantes Fernán Sánchez de Tovar y Jean de Vienne, para asaltar las islas de Guernesey, Wight y atacar numerosos puertos del sur de Inglaterra, e intentar el bloqueo del puerto de Calais, aunque sin éxito:

«En l'an enssuivant, c'est-assavoir mil CCCLXXVI, l'admiral de Franche et aussi l'admiral d'Espagne firent moult belle armée en barges et en galées en la ville de Harfleus pour aler ou pays d'Engleterre; et party l'admiral de Franche premiers, et ala droit ariver à l'ille de Grenesis et l'asallir avant que l'amiral d'Espagne venist et le raenchonna à moult grant somme que ledit amiral de Franche en rechupt promptement, et puis parti et ala aulltre part; mais, si tost qu'il fu partis, l'amiral d'Espagne vint assalir ycelle ille par

¹¹⁷ *Calendar of the Patent Rolls, Edward III (1374-1377)* (Burlington: Tanneritche Publishing, 2013), 117.

¹¹⁸ Luis Suárez Fernández, *Navegación y comercio*, 37-38.

¹¹⁹ The National Archives, Special collection 8/259/12943.

¹²⁰ *Ordonnances des roys de France de la troisième race 1374-1382*, M. Secousse ed. (París: Imprimerie Royale, 1741), volumen VI, 210.

¹²¹ Jesús Ángel Solórzano Telechea, «La primera internacionalización de la economía española en la baja Edad Media: de la «Hermandad de la Marina» del Cantábrico a la «Nación de la Costa de España», *Economía e instituições na Idade Média: novas abordagens* (Ponta Delgada, Centro de Estudos Gaspar Frutuoso, 2013), 229.

¹²² Andrée Van Nieuwenhuysen y JohnBartier, *Ordonnances de Philippe le Hardi, de Marguerite de Male et de Jean Sans Peur 1381-1419* (Bruxelles: Bronnenuitgave van de Koninklijke Commissie voor de uitgave der oude wetten en verordeningen, 1965), tomo I, 201.

forche. et fu toute arse et destruite. Puis s'entretrouvèrent les dis amirauls, et s'en alèrent ensamble devant pluseurs fors qui estoient sur les pors de mer en Engleterre, où riens ne firent pour che que les pors estoient moult fort gardet. Et pour che de là partirent, et alèrent iceulx amirauls assalir l'ille de Wit, qui estoit des appendanches d'Engleterre, et tantost concquirent le port; et, icellui concquis, s'asablèrent ceuls de la dicte ille en bataille contre lesdis amirauls, mais tost furent Englès desconfit et puis raenchonnés par lesdis amirauls à grant somme de florins, avoec aussi qu'il promirent et s'obligèrent auxdis admirauls que d'ores-en-avant et toutes fois que ils voroient descendre ou venir à port devant ladicte ille, ils aroyent vivres pour euls et pour leurs gens, parmy payant raisonnablement ce que ils prenderoient de vivres. Et parmy tant furent d'accord les gens dudit ille et lesdis amirauls, et par tant partirent yceulx amirauls dudit pays»¹²³.

En julio de 1380, diecinueve galeras y un galeote castellanos, dirigidos por Sánchez de Tovar, partieron de Harfleur con algunos barcos franceses para aventurarse por el río Támesis con la pretensión de tomar Londres, si bien solo llegaron a destruir sesenta edificios en la localidad de Gravesend a cincuenta kilómetros de la capital inglesa¹²⁴.

La derrota castellana, en la batalla de Aljubarrota por parte de un ejército anglo-portugués en 1385, reforzó la misma alianza franco-castellana frente a los enemigos comunes: Inglaterra y Portugal. El 13 de febrero de 1388, Juan I de Castilla y los embajadores del rey Carlos VI de Francia se reunieron en Arnedo para firmar un acuerdo sobre «el fecho común de la guerra que los señores reyes an contra su adversario de Ynglaterra et especialmente para ordenar provisión de armada» de dieciséis galeras¹²⁵, fletadas en los puertos del Cantábrico, que serían sufragadas a medias entre ambos monarcas, además, el rey de Francia dejaba en suspenso el pago de 100.000 francos que le debía el rey de Castilla durante los cuatro meses de servicio de estas galeras y se comprometía a proporcionar pan para la tripulación a partir del tercer mes de servicio, así como los viratones, el sebo y los remos que los almirantes y capitanes pidieran. Aún quedaron dos puntos por concretar, que se acordaron al día siguiente, el 14 de febrero, en San Pedro de Yanguas, según los cuales, el rey de Francia nombraría los capitanes de la armada y el botín de la empresa se lo repartirían a partes iguales¹²⁶.

Gracias a la acción conjunta de las armadas castellana y francesa, aumentó la seguridad en el Golfo de Bizkaia y el Canal de la Mancha durante diez años, dejando expedita la ruta hacia Flandes para las naves del Cantábrico. Este dominio del mar trajo como consecuencia directa que la flota de la marisma de Castilla recuperara su

¹²³ Kervyn de Lettenhove, ed. *Istore et croniques de Flandres, d'après les textes de divers manuscrits* (Bruse-las: M. Hayez, 1880), 142 y 143. John Joseph Norman Palmer y Brian Powell. ed. *The Treaty of Bayonne (1388) with Preliminary Treaties of Trancoso* (Exeter: Universidad de Exeter, 1988).

¹²⁴ Pero López de Ayala, *Crónicas de los reyes de Castilla* (Madrid: Imprenta de Hernando y Compañía, 1898), 67.

¹²⁵ El monarca francés había dado las instrucciones a sus embajadores unos meses antes. Luis Suárez Fernández, *Navegación y comercio*, 150-151. La confirmación del tratado de Arnedo, *ibidem* 152-155. Archivo del Museo Naval, manuscrito 371, folios 1rº-4vº.

¹²⁶ Archives Nationales de France, J: Supplément aux Mélanges, 916, folio 7.

buen nombre en las aguas atlánticas tras la derrota de Winchelsea y, en especial, salvaguardar los intereses de los puertos del Cantábrico, que pasaron a ser los principales exportadores de lana castellana para la floreciente industria textil de Flandes, lo que acabaría convirtiendo, en pocos años, a Castilla en la mayor potencia atlántica, tal como se quejarán el autor de la obra *Libelle of Englyshe Polycye* de 1436 y el del *Treatise concerninge the Staple and the Commodities of this Realme* un siglo después, atribuyendo la destrucción de la «gente común» a la introducción de la lana castellana en el mercado de la Europa atlántica:

«La lana inglesa mezclada con lana española hizo una cantidad tan grande de ropa que destruyó la venta de toda la tela inglesa, de modo que todo lo que los comerciantes ingleses hicieron con los productos básicos del reino es la destrucción de toda la gente común»¹²⁷.

En 1436, cuando se escribe el poema *Libelle of Englyshe Polycye*, hacía una década que Inglaterra carecía de una armada. En ese año, la solución que encontró la corona inglesa fue emitir licencias para que aproximadamente treinta armadores trabajaran a su servicio como corsarios, atacando las naves extranjeras a sus expensas y manteniendo los barcos y cargas capturados. La corona inglesa también suspendió las leyes que prohibían la compraventa de productos robados, y como era de esperar la Hansa protestó por estas licencias. El *Libelle de Englyshe Polycye*, de la misma manera que atacaba la violencia en el mar de los bretones, castellanos y franceses, defendía que el poder naval inglés debía usarse para interferir con el comercio de otras naciones, y así obligar a su cooperación, y lo argumentaba porque los rivales de Inglaterra podrían estar usando a sus propios comerciantes en detrimento de Inglaterra. Por ejemplo, el autor de esta obra acusó a los mercaderes italianos de engañar a los ingleses y espiarlos¹²⁸. También se alude a las actividades del pirata del famoso Hannekin Lion, natural de Dunkerque, quien tras ser castigado por la ciudad de Gante por sus fechorías y huir del país, se hizo con diez naves armadas y atacó no solo los barcos que se encontraba en los mares de Flandes y Holanda, sino también los puertos del Canal de La Mancha en los años treinta del siglo xv¹²⁹. El autor del *Libelle of Englyshe Polycye* se lamentaba de que la violencia en el mar de los castellanos, franceses, bretones y flamencos fue muy activa en el golfo de Bizkaia y el Canal de La Mancha respecto a los puertos ingleses e irlandeses desde el reinado de Eduardo III¹³⁰, si bien los propios ingleses no eran menos violentos que el resto. La violencia en el mar le sirvió al autor del *Libelle* para criminalizar la piratería y argumentar la necesidad de que la monarquía inglesa vigilara los mares con mayor celo.

¹²⁷ Reinhold Pauli, ed. *Drei volkswirtschaftliche Denkschriften aus der Zeit Heinrichs VIII von England zum ersten Male Herausgegeben* (Göttingen, Dieterich'sche Verlags-Buchhandlung, 1878), 17. George Warner, ed., *The Libelle of Englyshe Polycye* (Oxford: Clarendon Press, 1926).

¹²⁸ Roger A. Ladd, *Antimerchantism in Late Medieval English Literature* (Nueva York: Palgrave Macmillan, 2010), 114.

¹²⁹ *La chronique d'Enguerran de Monstrelet, 1400-1444* (París: Imprimerie de Ch. Lahure et Cie, 1860), volumen V, 234.

¹³⁰ *The Libelle of Englyshe Polycye*, 10-13.

La reactivación de la guerra de los Cien Años a partir de 1415, tras la inesperada victoria inglesa en la batalla de Azincourt en 1415, supuso que los ingleses volvieran a amenazar la región de la Charante, lo que se sumó al desorden generalizado de la zona, requirió del trabajo de los mercenarios castellanos. Así, la villa de Saint-Jean-d'Angély contrató a varios mercenarios ballesteros españoles, en 1416, para la defensa de este importante núcleo urbano mercantil, en el que se embarcaban los vinos del Poitou¹³¹. Sabemos, además, que estos mismos ballesteros mercenarios también trabajaron para las autoridades de Poitiers en 1418 junto a mercenarios alemanes y escoceses¹³².

Ante la inseguridad de los viajes comerciales por mar en el Golfo de Bizkaia, los puertos de la costa cantábrica solicitaron en las cortes de Toledo de 1436, que establecieran la obligación de que las flotas mercantes, constituida por un número de entre diez y veinte naos, que hacían las carreras de Flandes, Francia y Bretaña, no se separasen por ninguna razón, puesto que provocaba la indefensión ante los ataques ingleses y el perjuicio para los maestros y mercaderes, por lo que pedían que toda flota formada por más de tres naos debía continuar unida hasta llegar a su destino.

«Otro si sennor, por quanto al tiempo que las cargazones se fazen en la costa de vuestros rregnos, asi para en las partidas de Flandes commo en las partidas de Francia e Bre-tanna e otras partes, carganse diez o venyete naos e barchas en vna conpannia o mas o menos, después que son en la mar por algunos maestros ser desordenados e por enemistades que los vnos con los otros han, non guardan la conpannia que deuián asi en la partida del puerto commo en la mar, e silas dichas naos fuesen juntas e en buena orden non rrescibirían los maestros e mercaderes vuestros subditos el danno que han rrescebido e rresciben de cada dia, ca por quatro o cinco naos que se apartan para la semejante manera de la dicha flota e salen de buena ordenanza, es notorio el camino para yr en Flandes por la costa de Inglatierra, e commo los ingleses vean que van desordenada mente fazen armada sobre ellos e aviene que los toman, lo qual sennor, non se atreuerian afazer sy todos juntos fuesen segunt que de la costa partieron, de lo qual se han seguido e siguen muy grant deservuicio a vuestra mercet e danno a los vuestros subditos e naturales. Por ende muy excelente sennor, avuestra alteza plega mandar dar vuestras cartas para toda la costa de la mar, mandando les que cada e quando que de tres nauios adelante ouieren de partyr a qual quier parte, que vayan junta mente e se guarde buena conpannia commo son tonudos so grandes penas»¹³³.

El final de la Guerra de los Cien Años, a mediados del siglo xv, no paralizó el trabajo de los mercenarios del Cantábrico en las guerras de Carlos el Temerario, duque de Borgoña, contra el rey de Francia, Luis XI, entre 1472 y 1475 con el apoyo explícito de los príncipes Isabel y Fernando, lo que suponía un giro de 180 grados en la política castellana, ya que se unían a los aliados del rey de Inglaterra, cuya hermana, Margarita de York se casó con Carlos el temerario

¹³¹ *Les Registres de l'Échevinage de Saint-Jean d'Angély, 1332-1496*. Denys D'Aussy ed. (París: A. Picard, 1902), vol. III, 164.

¹³² Robert Favreau, *La ville de Poitiers à la fin du Moyen Âge. Une capitale regionale* (Poitiers: Société des antiquaires de l'Ouest, 1978), vol. I, 141 y 266.

¹³³ *Cortes de los antiguos reinos de León y de Castilla*, vol. III, 263-264.

en 1468¹³⁴. En 1473, el mismo duque Carlos envió instrucciones a sus embajadores en Castilla Jehan de Reubempré, Fernande de Lucenne y Juste Baldin para que se reunieran en Portugalete con Pierre de Selezert, y después en Bilbao con los príncipes de Castilla Isabel y Fernando, con la finalidad de reclutar hombres para la guerra contra el rey de Francia a cambio del apoyo del duque de Borgoña al rey de Aragón contra Francia en la guerra del Rosellón del rey de Aragón¹³⁵. Igualmente, la princesa Isabel se disponía a colaborar con el bando de Inglaterra para conseguir su apoyo al trono, ya que su hermano Enrique IV había revocado, en 1469, la alianza que había firmado tres años antes con la Inglaterra de Eduardo IV de York, pues había pactado una nueva alianza con Luis XI de Francia, obligado por las circunstancias políticas internas¹³⁶. No obstante, las gentes del Cantábrico participaron en las armadas inglesas para luchar contra los franceses, como lo demuestra la concesión por parte de Eduardo IV de Inglaterra a Domenjón González de Andía, un destacado hombre de armas de la Provincia de Guipúzcoa, de la insignia de la Jarretera, por su servicio en la guerra contra los franceses¹³⁷.

El coste de montar las armadas reales corría por cuenta de los vecinos de las villas portuarias; sin embargo, en septiembre de 1492, la gran cantidad de piratas y corsarios en el Golfo de Bizkaia hizo insostenible el mantenimiento de la armada para proteger este comercio marítimo, por lo que el Consejo Real ordenó organizar una flota de guerra para la custodia de las naves comerciales; así, se pidió al prior y cónsules de la Universidad de mercaderes de Burgos, a los procuradores de la Provincia de Guipúzcoa, condado de Bizkaia, y las otras costas de la mar de Castilla Vieja que informaran sobre cuántos navíos eran necesarios para formar una armada, así como el número de hombres de armas, pertrechos, el armamento y vituallas eran necesarios, y el coste de todo ello, que quedaría repartido sobre las mercaderías y los fletes de las naves en concepto de averías (avería gruesa)¹³⁸, es decir, los gastos serían sufragados con la contribución de los mercaderes que se beneficiasen de la protección de la armada¹³⁹.

¹³⁴ Charles Brusten, «L'armée bourguignonne de 1465 à 1477», *Revue internationale d'histoire militaire*, 28 (1959): 452-466.

¹³⁵ Jacques Paviot, *Portugal et Bourgogne au xve siècle* (Lisboa-París: Centre Culturel Calouste Gulbenkian, 1995), 458-459.

¹³⁶ La alianza entre Enrique IV y Eduardo IV de 1467 se halla en Archivo Museo Naval, manuscrito 371, folios 5r^o-8v^o. La ruptura de esta alianza está publicada en: Antonio Paz y Meliá, *El cronista Alonso de Palencia: su vida y sus obras* (Madrid: Adamant Media Corporation, 2006 [1.ª edición 1914]), 86-88.

¹³⁷ Real Academia de la Historia, Colección Diplomática de España, 11/9090, doc. 286.

¹³⁸ Véase Ana María Rivera Medina, ed., *Ports in the Medieval European Atlantic. Shipping, Transport and Labour*. (Woodbridge: Boydell & Brewer, 2021). Ana María Rivera Medina, «The 'Mutualisation' of Maritime Risk in the Crown of Castile, 1300-1550», María Fusaro; Andrea Adobati; Luisa Piccinno ed., *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business* (Cham: Palgrave Macmillan, 2023), 169-192.

¹³⁹ Concepción Hidalgo de Cisneros Amestoy, Elena Largacha Rubio, Araceli Lorente Ruigómez, Adela Martínez Lahidalga, *Colección Documental del Archivo Municipal de Durango*, vol. II (San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1989), documento 88.

En 1476, el rey Fernando ordenó a todas las villas del Condado de Bizkaia que enviaran naos y carabelas para contribuir a la armada, apostada en Bermeo, para ir contra los franceses que estaban atacando a sus súbditos y, en concreto, ordenó a Lequeitio que enviara treinta ballesteros para las naos. Además, dispuso que Lequeitio expidiera otras dos naos a Laredo, donde se estaba organizando otra armada¹⁴⁰. Otra forma de contribuir a la armada real era la económica. Así, los vecinos de Santander tuvieron que abonar 60.000 mrs. en 1480 para la armada real de ese año, con independencia de su estado, pechero o hidalgo, aunque si no se hubiera constituido antes del 15 de agosto de 1481, estaban exentos de hacerlo¹⁴¹. Como dijimos más arriba, en ocasiones, es difícil discernir entre acciones legales e ilegales cuando los patrones de las embarcaciones constituían una armada *motu proprio*. Así, nos consta en un pleito que entabló micer Ulises Salvador, mercader veneciano, a quien habían asaltado y robado Fernando de Escalante y otros vecinos de Santander, un botín estimado en más de 150.000 mrs., aunque lo negaron con el pretexto de que su nave había salido para mercadear y no para guerrear, ante lo cual, el mercader veneciano negó la mayor:

«el dicho Ferrando de Escalante, al tiempo que partyó de la dicha villa con la dicha nao saliese de merchandya, lo que negava, antes que era de creer que segund la dicha nao yva vazía y la conpañía que llevava yvamos con propósyto de andar de armada que de merchandya, e que cierto e manyfiesto era que avya venido notyçia de los dichos adversos commo avyan armado yncurçiva e yva de armada en la nao [...] Ferrando de Escalante e sus consortes avyan tomado e robado ynjusta e non devydamente las dichas naos e mercaderías de él e de los dichos sus partes, e que pues saben ser fecho el dicho robo a benecianos, e la buena pas e admistad que a la sazón avya, e asy entre nos e nuestros reynos e la dicha comonydad de Benecia».

Además, añadió que, aunque hubiera salido en una nao armada, era costumbre en todos los puertos de la mar que no podían robar ni forzar bajo pena de tener que devolver lo robado, respondiendo con sus propios bienes:

«es costumbre vsada e guardada e provada en estos nuestros reynos e en todos los comarcanos en los lugares donde ay puertos de mar, que aquellos que arman naos e ponen en ellas gentes son thenydos // e obligados de recibir syguridad que desde la tal nao no será fecho robo ny fuerza, e que la pagarán por sy e por sus byenes»¹⁴².

A finales del mes de marzo del año 1500, el corregidor del condado de Bizkaia, Cristóbal Álvarez de Cueto, ordenó a las villas vizcaínas que aprestasen hombres ar-

¹⁴⁰ Javier Enríquez Fernández, Concepción Hidalgo de Cisneros Amestoy, Araceli Lorente Ruigómez, Adela Martínez Lahidalga, *Colección Documental del Archivo Municipal de Lequeitio (1475-1495)* (San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1992), 30-33. González Arce, José Damián. «Armamento y hombres de armas en la navegación comercial del Cantábrico oriental (1480-1550)», *Gladius*, 39 (2019): 127-145.

¹⁴¹ Jesús Ángel Solórzano Telechea, *Patrimonio documental de Santander en los archivos de Cantabria*, documento 66.

¹⁴² Jesús Ángel Solórzano Telechea, *Colección documental de la villa medieval de Santander en el archivo general de Simancas (1326-1498)* (Santander: Ayuntamiento de Santander, 1999), 100 y 103.

mados para embarcarse en la armada que había salido de Laredo y se repartieran en las naves apostadas en Portugaleta¹⁴³. El castigo por negarse a cumplir la orden de unirse a la armada conllevaba la pena de cien latigazos, la devolución del séptuple del sueldo cobrado, así como la vergüenza, tal como ocurrió en 1485, con Ortuño de Artiaga, Zabala de Meceta, Sancho de Gutiala, Pero de Artunduaga, Chertyco Tanborino, Pedro de Artiaga, Martín de Bizkaia, Juan Guis, Pero de Capia, Ochoa de Oncevi, Juan de Cantala, Martín de Areza, Íñigo de Ribajo, Ochoa de Berrazo, Fernando de Marcuna, Íñigo de Reneraco, Pero de Irceaza, naturales y habitantes del condado de Bizkaia¹⁴⁴. El denominador común de estas flotas de guerra formadas por la Corona era servir a sus propios intereses, ya fuesen defensivos, bélicos, de exploración, conquista o diplomáticos¹⁴⁵.

Asimismo, ante la falta de barcos, las armadas reales se podían constituir con embarcaciones confiscadas a los vecinos de los puertos con los consiguientes perjuicios para el tráfico mercantil y pesquero. En 1487, los Reyes Católicos ordenaron a Juan de Ribera, capitán de la frontera de Navarra, que reuniera una armada real con los navíos y fustas de más de 30 toneles de Bizkaia y Guipúzcoa, a cuyos maestros y patronos les apercibieron que no podían abandonar los puertos sin su licencia¹⁴⁶. La Universidad de mercaderes de Burgos protestó por el embargo de las naves, ya que les dejaba sin medios de transporte de sus mercancías e, incluso, cerca de una decena de barcos cargados con hierro y lana estaban anclados en los puertos de Bilbao y Laredo sin poder partir a Flandes, Inglaterra, Ruan y La Rochelle con sus mercancías, lo que les iba a ocasionar enormes pérdidas, en especial porque la lana se podía pudrir. Ante tal razonamiento, la queja fue aceptada por los monarcas¹⁴⁷.

Igualmente, las armadas se constituían a iniciativa de los propios vecinos de los puertos del Cantábrico. En 1487, algunos maestros y capitanes de la Provincia de Guipúzcoa dispusieron cuatro o cinco carabelas para asaltar en el mar a cuantos franceses y bretones se encontrasen, con la excusa de que habían recibido daños por parte de estos. La Universidad de mercaderes de Burgos protestó, una vez más, ante

¹⁴³ Concepción Hidalgo de Cisneros Amestoy, Elena Largacha Rubio, Araceli Lorente Ruigómez, Adela Martínez Lahidalga, *Colección Documental del Archivo Municipal de Portugaleta* (San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1987), 77-78.

¹⁴⁴ Javier Enríquez Fernández, Concepción Hidalgo de Cisneros Amestoy, Adela Martínez Lahidalga, *Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Bizkaia (1485-1486)* (San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2003), 106-107.

¹⁴⁵ Manuel Flores Díaz, *Leones y castillos en la mar. Castilla y el dominio del mar en la Edad Media (1248-1476)* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2018). Francisco Javier García de Castro, *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media (1248-1474)* (Valladolid: Universidad de Valladolid, 2014). José Manuel Calderón Ortega, « 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 », *Itas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5 (2006), 53-67.

¹⁴⁶ Javier Enríquez Fernández, Concepción Hidalgo de Cisneros Amestoy, Adela Martínez Lahidalga, Enriqueta Sesmero Cutanda, *Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Bizkaia (1487)* (San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2008), 163-164.

¹⁴⁷ Javier Enríquez Fernández, *et alii*, *Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Bizkaia (1487)*..., 108-109.

los monarcas y razonó que estos robos podían acarrear graves consecuencias para sus mercancías, ya que conllevarían el resarcimiento por las otras partes con cartas de marca, ante lo cual solicitaron que no se organizase esta armada sin que antes se diesen fianzas para garantizar la paz y la seguridad a los aliados comerciales de los mercaderes burgaleses¹⁴⁸. En especial, se quejaban de que los vecinos de Rentería ya habían apresado dos navíos franceses, uno de Burdeos, cargado de trigo y otro de La Rochelle, lo que podía provocar las represalias de los franceses sobre sus propios barcos y mercaderías¹⁴⁹. En efecto, pocos años después, la Junta de procuradores de la Provincia de Guipúzcoa solicitó al rey Fernando su permiso para formar una armada, ya que temían ser atacados por unas naves francesas apostadas en el Canal de Flandes, lo que les fue concedido por el monarca siempre que diesen fianzas ante el corregidor de que no tomarían naves y sacas de lana a los naturales del reino, ni a ningún otro de los países aliados¹⁵⁰.

En suma, la guerra marítima entre los estados se incrementó a lo largo de los siglos XIV y XV desde el golfo de Cádiz hasta el Mar Báltico, convirtiéndose en un serio obstáculo para la navegación marítima y, en consecuencia, para las transacciones mercantiles¹⁵¹.

5. «Santo en la paz, terrible en la guerra». Treguas y alianzas pasajeras

Los tratados de paz, las treguas, los acuerdos y compromisos de buena vecindad fueron la otra cara de la moneda de la violencia en el mar. El 7 de enero de 1297, Eduardo I y el conde de Flandes Guy Dampiere firmaron una alianza contra Felipe IV el hermoso en Wijnendale, que se siguió de un tratado comercial y un acuerdo relativo a la seguridad de sus barcos. Se estipulaba que todos los barcos de Inglaterra, Bayona y otros países de los dominios del rey Eduardo I, de una parte, y los navíos de los súbditos del conde de Flandes, de otra, serían recibidos en los puertos de sus respectivas jurisdicciones bajo la bandera de su nación; se establecía que, si un inglés mataba a un flamenco, le robaba o le causaba algún daño, sería castigado con la pena de muerte si lo hubiera matado y con una multa si solo lo hubiera robado. En el caso de que se hubiera amputado un miembro a un flamenco, la misma extremidad le sería cortada al inglés. Por último, se aplicaría la misma justicia a los flamencos que hicieran fechorías contra los súbditos del rey de Inglaterra. No obstante, ninguna de estas acciones rompería la alianza y la amistad entre Flan-

¹⁴⁸ Eduardo Aznar Vallejo, «El Mar: fuente de conflictos y exigencia de paz», *Edad Media. Revista de Historia*, 11 (2010): 63-89.

¹⁴⁹ José Luis Orella Unzué, Amaia Recalde Rodríguez, *Documentación Real a la provincia de Guipúzcoa. Siglo XV*. Tomo II (San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1998), 55.

¹⁵⁰ José Luis Orella Unzué *et alii*, *Documentación Real a la provincia de Guipúzcoa*. Tomo II, 205.

¹⁵¹ Jesús Ángel Solórzano Telechea, «The economic impact of maritime piracy and privateering in the Bay of Biscay at the end of the Middle Ages», *Políticas y estrategias socioeconómicas en la ciudad medieval atlántica*. (Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2023), 31-43.

des e Inglaterra. De esta forma, en virtud de estos tratados, el 7 de abril, Eduardo I pidió al conde que hiciera justicia a los marineros de Bayona cuyos barcos habían sido saqueados por castellanos procedentes de Flandes, y que les indemnizara con las propiedades de dichos españoles, secuestrados en su condado. Los bayoneses agraviados eran Nicolás de Martyngs, vecino de Bayona, y Pierre de Artikelunge, marinero¹⁵².

De esta manera, también se explica el posicionamiento generalizado de los puertos del Cantábrico en favor de Francia, pues vino dado por uno de los mayores problemas del Golfo de Bizkaia para ellos como era el enfrentamiento enquistado entre los puertos del Cantábrico y la villa de Bayona. A pesar de los problemas, las elites urbanas no podían obviar los estrechos vínculos que mantenían con los puertos bajo autoridad inglesa, Bayona y Burdeos, que eran muy estrechos en el siglo XIII, como lo ejemplifica el acuerdo y tregua anglo-castellano de 1293. El 16 de junio de ese año, Eduardo I de Inglaterra envió una carta a Sancho IV en la que se aludía a unas graves discordias que habían tenido lugar entre gentes de Castro Urdiales y Santander («homines villarum nostrarum Castris et Sancti Emeterii»), y los bayoneses. En primer lugar, Eduardo I reunió a las partes en conflicto en Inglaterra con el objetivo de sentar una tregua, posiblemente también para prevenir que las gentes del Cantábrico se aliaran con los franceses, lo que finalmente ocurrió. En segundo lugar, se ordenó la devolución de las personas, bienes, mercancías y barcos incautados a los vecinos de Bayona por los castellanos y viceversa, ya que se pretendía alcanzar una tregua duradera. Además, para evitar cualquier disputa, ambas partes debían abstenerse de transportar en sus barcos a placentinos, genoveses y portugueses y a sus mercancías¹⁵³. Asimismo, Eduardo I mandó al senescal, preboste, bailíos, oficiales y justicias del ducado de Aquitania desistir de las cartas de marca («a marca seu gagiacione») contra los súbditos castellanos, además ordenó a los *Cinque Ports* del sur de Inglaterra y Bayona que acataran la tregua firmada¹⁵⁴. La paz con Inglaterra duró poco, pues en 1297, los marineros y mercaderes del norte peninsular pidieron a Eduardo I una carta de salvoconducto y la firma de una tregua para poder navegar sanos y salvos a Flandes¹⁵⁵.

La entrada del siglo XIV siguió por la senda de la conflictividad marítima y la firma de treguas que ya se había iniciado a finales de la centuria anterior, debido al enfrentamiento entre Francia e Inglaterra y sus respectivos aliados. Las villas portuarias del Cantábrico firmaron sus propios acuerdos de paz con los monarcas ingleses a partir de 1306, aunque dos años después el rey de Inglaterra, Eduardo II, se quejó a Fernando IV de que varios marineros y piratas de Santander, Laredo, Castro Urdiales y otras villas del Cantábrico habían robado las mercancías de unos

¹⁵² Jules Finot, *Etude des relations entre la France et la Flandre*, 120-121.

¹⁵³ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones*. Vol. I/2 (1272-1307) (Burlington: Tannerritchie Publishing, 2007), 119-120.

¹⁵⁴ *Calendar of the Patent Rolls, Edward I* (Burlington: Tanneritchie Publishing, 2006), 34. Michael Prestwich, *Armies and Warfare in the Middle Ages: The English Experience* (New Haven: Yale University Press, 1996), 151.

¹⁵⁵ *Calendar of the Patent Rolls, Edward I*, 176.

vecinos de Bayona¹⁵⁶. El motivo fue que la tregua de 1306 había expirado en el verano de 1308, tal como se le había notificado al alcalde, los *jurats* y el común de Bayona¹⁵⁷. En 1309 y 1311, se firmaron sendos acuerdos entre las villas de Bayona y Biarritz con Castro Urdiales, Santander y Laredo, que permitieron que estas villas volvieran a estar presentes en el comercio con el sur de Inglaterra¹⁵⁸; no obstante, la paz fue muy frágil y los problemas continuaron. En 1313, Eduardo II tuvo que entregar un salvoconducto a unos mercaderes de Santander, Laredo y Castro Urdiales, tras ser atacados por unos mercaderes de Southampton¹⁵⁹. En 1317, el concejo de Bermeo se dirigió al rey Eduardo II, en nombre de las villas de Bizkaia, que pertenecían a la jurisdicción de María I, señora de Bizkaia, para que ordenara que sus vecinos no fueran atacados, ya que ellos ni tenían parte en la guerra de La Gascuña, ni habían actuado contra el monarca inglés, a pesar de estar los reinos de Castilla y de Inglaterra enfrentados¹⁶⁰. Eduardo II concedió la exención de embargo para los comerciantes de las villas de Bermeo, Bilbao, Plentzia, Lequeitio y otros puertos de Bizkaia, así como para sus bienes por causa de cualquier deuda, a menos que ellos mismos fueran los garantes de cualquier transgresión que pudiera cometer los súbditos del rey castellano, pues Alfonso XI había notificado que los comerciantes de Bizkaia no estaban obligados a satisfacer los incumplimientos del resto de sus súbditos, porque pertenecían a una jurisdicción aparte¹⁶¹. Un ejemplo de esas buenas relaciones entre los puertos del Cantábrico y la monarquía inglesa nos lo ofrece la petición de Montagu Martin de Bermeo, quien, en su nombre y en el de sus compañeros comerciantes Juan, Pedro, Martín, Puchier y Sanchot de Bermeo, expuso a Eduardo II que habían cargado un barco con paños ingleses y en su viaje de regreso se vieron obligados por la fuerza del viento a entrar en el puerto de Guernsey; mientras estaban anclados, fueron abordados por John Hardy de Winchelsea y Peter Hanyn de Faversham y les tomaron sus mercancías contra su voluntad, lo que les había provocado gran daño en sus haciendas y el empobrecimiento. Martín de Bermeo consiguió una orden de la cancillería inglesa dirigida a los jueces de Kent, pero dado que ignoraba los procesos de las leyes inglesas, Martín solicitó que el rey obligara a que Hardy y Hanyn compareciesen ante él para ordenarles que devolvieran los paños o su valor sin tardanza a los vizcaínos¹⁶².

Las relaciones de los mercaderes castellanos con los puertos franceses empeoraron en la misma medida que mejoraron con la monarquía inglesa, como evidencia el asalto y el robo de diversas cantidades de dinero tomadas a una galera de mercaderes del Cantábrico, que se repartieron entre los marineros y la propia corporación

¹⁵⁶ Jesús Ángel Solórzano Telechea, *Patrimonio documental de Santander*, docs. 18 y 19.

¹⁵⁷ *Calendar of the Patent Rolls, Edward I*, 460.

¹⁵⁸ Jesús Ángel Solórzano Telechea, *Patrimonio documental de Santander*, docs. 20-22. *Archives Municipales de Bayonne. Livre des Établissements* (Bayona: Imprimerie A. Lamaignère, 1892), 300-301.

¹⁵⁹ *Calendar of the Patent Rolls, Edward II* (Burlington: Tanneritche Publishing, 2006), 34. Thomas Rymer, ed. *Foedera* (1307-1327), 89.

¹⁶⁰ The National Archives, Special Collection 8/270/13463.

¹⁶¹ *Calendar of the Patent Rolls, Edward II* (1317-1321), 53 y 55.

¹⁶² The National Archive, Special Collections 8/33/1625.

municipal de Calais el 10 de febrero de 1319, recogidas en las cuentas de Robert Mignon en el contexto de las guerras de Flandes¹⁶³, lo que nos permite observar que la piratería fue también una vía de financiación de la guerra tanto para las ciudades, como para las monarquías:

«Cuentas de Gentian Tristán de 55 libras, X por sólido. en libras esterlinas, arrebatadas a los mercaderes de España en una galera, cuya suma pertenece, de una parte, a la ciudad de Calais, y la otra a los marineros de allí. Hecho el día diez de febrero Mcccix. Se le debe por el final de la cuenta, de la que tenía un cronograma. Poco más hay que corregir»¹⁶⁴.

En 1324, el conde Edmundo de Kent había concedido un privilegio para la libre circulación a los mercaderes castellanos en Aquitania, que fue confirmada por Eduardo II en 1325¹⁶⁵, pero las estrechas relaciones entre los puertos del Cantábrico y la monarquía inglesa llegaron hasta el reinado de Eduardo III en 1327, quien inició un progresivo cambio de actitud hacia Castilla al multiplicarse los actos de piratería contra sus embarcaciones ante la pasividad de Alfonso XI de Castilla, que vino a coincidir con la inestabilidad en el mar durante los prolegómenos de la Guerra de los Cien Años¹⁶⁶. El 5 de marzo de 1328, el monarca inglés se dirigía al rey castellano para solicitarle que actuase contra los piratas de Bermeo, Santander, Castro Urdiales, Laredo, Guetaria, San Sebastián y Fuenterrabía, ya que habían abordado, frente a La Rochelle, la nave San Nicolás de Calesia, de la cual era maestre Willielmus Butor, que llevaba vinos, mercancías y otros enseres de Gerardi de Boyle, mercader de Southampton¹⁶⁷. A pesar de estos conflictos, el 28 de marzo de ese mismo, Eduardo III envió sendas cartas a Alfonso XI y a María Díaz de Haro, señora de Bizkaia, para entrar en negociaciones con la finalidad de casarla con su hermano, John Eltham, conde de Cornwall. Hay que llamar la atención sobre el hecho de que la carta de Eduardo III a Alfonso XI está escrita en latín, siguiendo el protocolo diplomático internacional de la época, mientras que la misiva que envía, ese mismo día, a María Díaz de Haro la dicta en gascón, que era la lengua franca de comunicación entre la corte inglesa y los territorios de La Gascuña¹⁶⁸, lo que nos informa de que el rey inglés se dirigió a la Señora de Bizkaia siendo consciente de que conocía esta lengua franca, que también empleaban las gentes del Cantábrico en sus relaciones con las inglesas¹⁶⁹. Según afirmaba

¹⁶³ Elisabeth Lalou, «Les questions militaires sous le règne de Philippe...», 37-62.

¹⁶⁴ Charles V Langlois, *Inventaire d'ancien comptes royaux dressé par Robert Mignon sous le règne de Philippe de Valois* (París: Imprimerie Nationale, 1899), 330.

¹⁶⁵ María Carmen Rodríguez de Monteagudo. «Los preliminares de la Guerra de los Cien Años y el desarrollo mercantil de la marina de Castilla», *Estudios de historia de España* 1 (1988): 71-88.

¹⁶⁶ Luis Suárez Fernández, *Intervención de Castilla en la Guerra de los Cien Años* (Valladolid: Industrias Gráficas ESPE, 1950), 12-13.

¹⁶⁷ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones (1327-1344)*, 732.

¹⁶⁸ Serge Lusignan, «Le français d'Angleterre et les formes continentales de la langue», François Brizay, dir. *Les formes de l'échange: Communiquer, diffuser, informer, de l'Antiquité au XVIIIe siècle*. (Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012), 41-54.

¹⁶⁹ Iago Irixa Cortés, «Gipuzkoa eta Gaskoi hizkuntza 1310 eta 1316ko bi dokumentu eta zenbait ohar», *Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián*, 52 (2019): 19-112.

el rey Eduardo III, en la misiva a María de Haro, tal matrimonio redundaría «en honour & profit de nous & de vous, & assurance de nos amis celes parties»¹⁷⁰. No obstante, en 1333, Eduardo III se volvía a quejar a Alfonso XI de que varios «malhechores», es decir, piratas, habían abordado la nave del mercader de Sándwich, Thomas Symon¹⁷¹. Ese mismo año, Eduardo III repetía su protesta a Alfonso XI, ya que no se había hecho justicia en el caso del abordaje de las mercancías de Johannes de Berys, mercader de Bayona ya difunto, que había tenido lugar en tiempos del rey Sancho IV¹⁷².

El inicio de la Guerra de los Cien Años en 1337 dañó el comercio anglo-flamenco, si bien benefició al castellano. En primer lugar, el conde de Flandes, Luis I, concedió, en 1336, varios privilegios a los castellanos, lo que justificaba porque «a sus súbditos y naturales se les seguían bienes y ocasionaban con el comercio, trato y mercadería de los onrrados mercaderes, almirantes, maestros de naos y marineros sujetos al reyno y señorío de Castilla»¹⁷³. Tras este privilegio llegó otro aun más importante en 1343 por el que Simon le Mirabel Ruwaerd de Flandes, en nombre del Conde de Flandes y de las ciudades de Gante, Brujas e Ypres, concedió a los almirantes, maestros, mercaderes y barcos de España una carta de privilegio con la finalidad de asegurarles la protección del conde flamenco, otorgarles una amnistía por cualquier conflicto, ultraje o malversación del pasado o el futuro con motivo de la guerra, tanto por mar como por tierra, al objeto de incrementar el comercio castellano en Flandes, del que el propio privilegio reconoce que es deudor:

«Que sepan todos que consideramos la petición y súplica que los honorables hombres, los almirantes, mercaderes, maestros de naves y marineros de la flota de España, del reino y señorío del excelentísimo príncipe e indubitable señor el rey de Castilla, la cual flota ha llegado una vez más al Zwin y nos han hecho a nosotros, el lugarteniente de nuestro muy querido y amado señor monseñor el conde de Flandes, y a los buenos caballeros de sus buenas villas, las ciudades de Gante, Brujas e Ypres, que el pueblo del país de Flandes se sustenta comúnmente por las compañías de los mercaderes y por la provisión de las mercaderías, y también por la concesión de bienes y ganancias, que el país de Flandes recibe y tiene bienes y mercaderías que los dichos mercaderes hacen traer y traen al país de Flandes fuera del dicho reino, así como bienes y mercaderías que compran en Flandes y envían a su país para honra de nuestro queridísimo señor.

Es a saber que el dicho almirante, mercaderes, maestros de naves, marineros, sus navíos, mercaderías y todos lo que tienen en ellas y a las dichas naves pertenecen, sean de ahora en adelante salvos y seguros, y en su guarda y segura protección de nuestro dicho señor, de nosotros y de las dichas tres buenas ciudades, y que ellos, sus naves, sus barcos, sus bienes o mercancías no serán tomados, detenidos, impedidos o arrestados por disputas, ultrajes o malversaciones que hayan sido cometidas en el pasado o en el futuro

¹⁷⁰ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones* (1327-1344), 736.

¹⁷¹ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones* (1327-1344), 859.

¹⁷² Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones* (1327-1344), 867.

¹⁷³ Carmen Carlé. *Mercaderes en Castilla* (Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras, 1954), 250.

por la guerra, que sean contrarias a cualquier tipo de gentileza, por mar o por tierra en Flandes»¹⁷⁴.

De esta manera, la progresiva sustitución de los barcos ingleses por los castellanos en el comercio a Flandes desató las protestas de los monarcas de Inglaterra. En 1343, Eduardo III denunciaba a la mayor parte de los puertos del norte peninsular por la captura de una nave por iniciativa de diversos navíos de guerra procedentes de Fuenterrabía, San Sebastián, Guetaria, Motrico, Lequeitio, Bermeo, Górliz, Portugalete, Bilbao, Castro Urdiales, Laredo, Santander, San Vicente de la Barquera, Avilés, Ribadeo, Vivero, La Coruña, Noya, Pontevedra y Bayona de Miño¹⁷⁵. Es esta la primera vez que vemos implicados a todos los puertos desde la Bayona gallega hasta Fuenterrabía en una acción conjunta en la que se mezclan la guerra, la piratería y la labor de los mercenarios. No obstante, dada la necesidad que tenía Eduardo III de aliarse con Alfonso XI contra Francia, el asunto no pasó a mayores. En 1335, Eduardo III envió emisarios ante Alfonso XI para establecer una coalición, con base en el matrimonio entre Pedro, hijo y heredero de Alfonso XI, y una hija de Eduardo III. Como era habitual, los matrimonios concertados eran la forma más segura de establecer una alianza. El monarca castellano respondió de forma cortés, aunque no se comprometió a nada. Al enterarse Felipe VI Valois de la propuesta de alianza de Inglaterra a Castilla, le propuso la firma de un tratado en 1336. Así, la política internacional de Alfonso XI fue perdiendo su imprecisa neutralidad a partir de 1336¹⁷⁶, cuando el monarca castellano firmó una alianza con Francia, confirmada al año siguiente, lo que benefició a los comerciantes de la costa con la obtención de ciertos privilegios en Normandía por parte de Felipe VI de Valois¹⁷⁷. A pesar de esto, Eduardo III, durante los primeros años de guerra, desarrolló una política prudente respecto a Castilla, pues necesitaba su alianza, a pesar de los actos de hostilidad de los puertos del Cantábrico y las estrechas relaciones entre Castilla y Francia, con el fin de evitar represalias sobre Bayona, que le proporcionaba ingresos y navíos de guerra.

La meliflua política de Alfonso XI llegó hasta el dos de abril de 1347, cuando firmó con Felipe VI de Francia una alianza en Toledo¹⁷⁸. Por este motivo, en la Paz de Calais, signada el 28 de septiembre de 1347 entre Francia e Inglaterra, tras la derrota francesa de Crécy y la toma de Calais, el reino de Castilla apareció como aliado tanto de Francia como de Inglaterra y el rey galo pidió que la tregua se extendiera a los puertos de la Marisma de Castilla¹⁷⁹. Además, las villas de la costa

¹⁷⁴ Konstantin Höhlbaum, *Hansiches urkunden* (Halle: Verlag der Buchhandlung des Waisenhauses, 1879), vol. II, 346-348.

¹⁷⁵ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones* (1327-1344), 1232.

¹⁷⁶ *Crónicas de los reyes de Castilla desde don Alfonso X el Sabio hasta los Católicos don Fernando y doña Isabel*, Cayetano Rosell, ed. (Madrid: Biblioteca de Autores Españoles, 1953), vol. I, 284.

¹⁷⁷ *Les grandes chroniques de France. Charles IV le Bel, Philippe VI de Valois* (París: Société de l'histoire de France, 1937), tomo IX, 158.

¹⁷⁸ Archives Nationales de France, armoire de fer et Musée; musée des documents étrangers, AE/III/12.

¹⁷⁹ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones* (1338-1357), 137.

Cantábrica firmaron una paz de medio año con Eduardo III en 1348, en la que se nombraban los árbitros encargados de mediar en los posibles conflictos entre los castellanos y los ingleses¹⁸⁰. Con todo, la paz firmada fue papel mojado, una vez más, ya que ese mismo año, la nave de William Turk, vecino de Londres, que había servido en la guerra en la costa de Bretaña, cuando se dirigía a La Gascuña seguro por la firma de la tregua, fue capturado con todas sus mercancías por los hombres del Cantábrico frente a la villa de Tanney. William se quejó ante el consejo real de Eduardo III y solicitó una reparación por los daños. El consejo real determinó que el mercader debía, primero, acudir a la justicia del rey de Castilla, Alfonso XI, y si este no le compensaba sus pérdidas, el rey de Inglaterra le concedería una licencia para apoderarse de los navíos castellanos:

«A NOTRE Seignour et son Conseil monstre William Tourk, Citein de Loundres, que come le dit William avoit une Nief en la Compaignie et en la Guerre, notre dit Seignour le Roi es parties de Bretagne, et apres la Trewe prife avoit licence d'aler as queux parties q'il voudra entour ses Marchaundises, et les gentz le dite William ove la dite Nief passantz vers Gascoigne, la vindrent divers messesours d'Espaigne et entrer' la dite Nief a force et armes devant la Ville de Tanney, et ses biens et chateux a la value de cc li, illo ques trovez pristrent et emporteront, come tesmoigne est per le Chasteleyn de Tanney per sa Lre enseale desouz son Seal et le Seal de la Comunalte de la Ville de Tannye, per quel ravyn le dit Marchaunt grendement destruyt. Dount il prie remedeie. <Response> Eit la dite request au Roi d'Espaigne de lui faire droit des choses contenuz en ceste Peticion, et en cas qu'il lui fail de droit, sue vers le roi pur avoir l'arrest»¹⁸¹.

Por su parte, los ataques de los marinos de Bayona a los de las *Marennas* o Marinas del Cantábrico conllevaron su inmediata respuesta. Así, en las cortes de Burgos (1345), Alcalá de Henares (1348) y León (1349) se quejaron de las actividades de apresamiento y robo de los súbditos ingleses en el mar. En las de Burgos, aprovechando que en la reunión había representantes del rey de Inglaterra y de Bayona, denunciaron que los bayoneses habían abordado una nave, cargada con paños, joyas, oro y plata, así como con sus hombres durante la tregua entre Inglaterra y Castilla; el rey castellano respondió que trataría el asunto con los procuradores ingleses y bayoneses para que compensasen el abordaje y robo¹⁸². En las Cortes de Alcalá de Henares los representantes de la Hermandad de la Marisma volvieron a denunciar que los bayoneses continuaban atacando los barcos de los puertos del Cantábrico que se dirigían a Francia y a Flandes. En concreto, los bayoneses habían tomado dos naves de Castro Urdiales, robado sus mercancías y matado a la tripulación, por

¹⁸⁰ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones* (1338-1357), 152. Peter E. Russell, *The English Intervention in Spain and Portugal in the Time of Edward III and Richard II* (Nueva York: Oxford University Press, 1955).

¹⁸¹ John Strachey y Richard Blyke, eds., *Rotuli Parliamentorum ut et petitiones, placita in parlamento tempore Edwardi R. III* (Londres: editorial sin identificar, 1775), volume II, 208.

¹⁸² *Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla* (Madrid: Real Academia de la Historia, 1861), vol. I, 488.

lo que el rey les comunicó que enviaría a un procurador suyo al rey de Inglaterra para tratar el asunto directamente¹⁸³.

El *statu quo* entre Inglaterra, Francia y sus respectivos aliados saltó por los aires en 1350 con la victoria inglesa de Winchelsea sobre la flota castellana. Al objeto de poner fin a un enfrentamiento que no beneficiaba a nadie, se establecieron varias concordias entre Inglaterra y los puertos de la hermandad de la Marisma de Castilla. De hecho, dos meses después de la derrota de Winchelsea, el 11 de noviembre de 1350, Eduardo III envió una embajada a Swyne y otros puertos flamencos «ad tractandum et concordandum cum magistris et marinariis et aliis hominibus de Ispannia» con la finalidad de pacificar sus relaciones¹⁸⁴. En 1351, 1353 y 1357 se pactaron tres treguas entre el Reino de Inglaterra y «Toutes Marismes & Costeres de Meer, Portz, Citees & Villes de la Seignure le Rois de Castelle & du Counte de Viscaye», con la pretensión de hacer prosperar el comercio e impedir que las naves castellanas del Cantábrico apoyaran a Francia. Eduardo III concedió a los marinos del Cantábrico el derecho de libre comercio y pesca en sus mares y una tregua de veinte años. Las villas portuarias miraban por sus propios intereses: firmaban sus acuerdos y luego pedían el refrendo del rey, que al final siempre llegaba. Así sucede con la tregua de 1351¹⁸⁵, que fue confirmada por el rey en las Cortes de Valladolid de ese mismo año, y en la que se aprecia ya la ruptura de la unidad de la Hermandad de las Marismas en tres hermandades:

«A lo que me pedieron en rrazon dela tregua que fue puesta entre el Rey de Ingraterra e los delas marismas de Castiella e de Guípuza e delas villas del condado de Vizcaya, que me pluguiese ende. A esto rrespondo que me plaze e quello tengo por bien»¹⁸⁶.

El tratado del 29 de octubre de 1353, firmado en la parroquia de Hondarribia por parte de Bayona y los procuradores de Castro Urdiales, Hondarribia, San Sebastián, Guetaria, Motrico y Laredo, en representación de las villas y gentes de la mar de la «Marisma del reino de Castilla», establecía una paz perpetua que prevenía castigos a los malhechores¹⁸⁷. Unas semanas después, el primer día de diciembre de ese mismo año, representantes de los puertos de la Marisma del Condado de Bizkaia (Bermeo, Plencia, Bilbao, Guecho y Ondárroa) firmaron, esta vez por su cuenta, con los de la ciudad de Bayona un acuerdo de paz en la iglesia de Santa María de Hondarribia¹⁸⁸. A estos acuerdos se sumó que Eduardo III, en 1357, puso a los «marchantz, mariners & parsones des Roialme de Castelle & Counte de Viscaye» bajo su protección a causa de las patentes de corso que estaban sufriendo por

¹⁸³ *Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla*, vol. II, 611. La queja de las Cortes de León de 1349 se extiende a Asturias y Galicia, *ibid.*, 629.

¹⁸⁴ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones* (1338-1357), 210.

¹⁸⁵ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones* (1338-1357), 228-229.

¹⁸⁶ *Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla* (Madrid: Real Academia de la Historia, 1863), vol. II, 7.

¹⁸⁷ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones* (1338-1357), 266.

¹⁸⁸ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones* (1338-1357), 270.

parte de los navíos del reino de Francia¹⁸⁹. Por otra parte, Francia trataba de atraerse a los mercaderes castellanos, como se refleja en los privilegios que los «marchands et gens du royaume de Castille» recibieron en los puertos de Honfleur et Harfleur en abril de 1364¹⁹⁰. El Tratado de Libourne de 1366, celebrado entre Pedro I y el Príncipe Negro, dividió a los puertos de la Hermandad, ya que una parte de la flota cantábrica, con intereses en Inglaterra, lo apoyó, pero Bizkaia y Guipúzcoa se levantaron en favor de Enrique II y, por lo tanto, de Francia en 1367. Para una parte de los mercaderes del Cantábrico la alianza con Inglaterra era vital para mantener el comercio con Flandes, pues no solo evitaba los ataques ingleses, sino también los bretones, aliados suyos; sin embargo, el apoyo de Francia a la nueva casa reinante en Castilla, los Trastámara, desde 1366, determinó la balanza de las relaciones en favor de Francia hasta el matrimonio entre Enrique III y Catalina de Láncaster.

La paz firmada entre Inglaterra y Castilla el 20 de junio de 1386, que fue seguida del tratado de Bayona de agosto de 1388, entre Juan I de Castilla, de una parte, y el duque de Lancáster, Juan de Gante, y su esposa, Constanza de Castilla, hija del rey Pedro I, de la otra, pactaron el enlace matrimonial entre Catalina de Láncaster y el príncipe de Asturias, Enrique de Castilla, por el que se ponía fin al problema de la legitimidad de los Trastámara y las reclamaciones inglesas con el acuerdo de matrimonio entre el futuro Enrique III y Catalina de Láncaster, fue determinante en la reapertura de las buenas relaciones entre Castilla e Inglaterra hasta el año 1418, en que murió la reina Catalina¹⁹¹. A este tratado de sumó la paz de Leulinghem, lugar cercano a Calais, entre Inglaterra, Francia, Castilla y Escocia del 18 de julio de 1389, que establecía una tregua de veintisiete años en la Guerra de los Cien años¹⁹², en la que participaron los representantes de Juan I, rey de Castilla, y se nombraron diversos curadores de la paz por cada una de las circunscripciones marítimas de Castilla: Bertrán de Guevara y Pedro Lopez de Ayala por Guipúzcoa, Juan Alfonso de Múgica y Juan Hurtado de Mendoza por Bizkaia, Diego Hurtado de Mendoza, Garcí Sánchez de Arce y Juan de Velasco por Castilla Vieja y Asturias de Santillana, Alvar Pérez de Quiñones por las Asturias de Oviedo, Gomes Marrique y Ferrán Perres de Andrado por Galicia, Juan Alfonso y Juan Hurtado de Mendoza por Andalucía y el Algarbe, así como Alfonso Yanes Fajador por Murcia¹⁹³. La firma de estas treguas inició un periodo de paz de trece años, durante el cual se registran decenas de barcos provenientes de Santander (*Sainte Marie de Saint Andiere*), La Coruña (*le Saint Esprit de La Colorgne*) y Hondarribia (*Saint Jane Fontarrabie*) en los puertos ingleses, tanto continentales como insulares¹⁹⁴.

¹⁸⁹ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones* (1338-1357), 363.

¹⁹⁰ Archives Nationales de France, JJ 98, fol. 057-059, n.º 187.

¹⁹¹ Archivo General de Simancas, Patronato Real, LEG. 52.4.

¹⁹² Jonathan Sumption, *The Hundred Years War: Divided Houses* (Leicester: Faber and Faber, 1991), vol. III, 301.

¹⁹³ Thomas Rymer, ed., *Foedera* (1373-1397), 525-526 y 622-629.

¹⁹⁴ Alain Gallicé, «Guérande-Le Croisic, ports d'armement maritime vers l'Espagne (1384-1386)», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 130-2 (2023): 157-169. Michael Jones, «Roches contre Hawley: la cour anglaise de chevalerie et un cas de piraterie à Brest, 1386-1402», *Mémoire de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 64 (1987): 53-64.

No obstante, la tregua de Leulinghem de 1389 tocó a su fin con la llegada de la nueva dinastía de los Láncaster al trono inglés en 1399 y los navíos castellanos comenzaron a sufrir la piratería inglesa con la inauguración del nuevo siglo xv a pesar de los intentos de Enrique IV de Inglaterra por mantener la paz con Castilla. En más de una ocasión los monarcas ingleses dieron la orden explícita de respetar las treguas, como en 1400, cuando Willelmo Prince, maestro de la nave Cristofre de Arundell al servicio de la Corona inglesa, recibió instrucciones de atacar y apoderarse de los barcos escoceses, pero debía abstenerse de agredir a los navíos de Francia, Portugal y España¹⁹⁵, orden que llegó también a los alguaciles y guardianes de paso (*custodibus passagii*) del puerto de Londres para prohibir que los mercaderes o cualquiera de los lugartenientes del rey sacaran cualquier navío armado para guerrear fuera de dicho puerto contra los franceses o cualquier otro amigo de Inglaterra, con la excepción de los escoceses¹⁹⁶. Incluso, el corsario Harry Pay, quien había participado en la quema de Gijón y el asalto de Finisterre en 1395, según *El Victorial o Crónica de Pero Niño*, fue llamado a declarar ante el consejo privado del rey de Inglaterra en el invierno de 1402 para responder a una demanda del Rey de Castilla sobre el apresamiento de diversos barcos y mercancías de súbditos castellanos, sin respetar la tregua en vigor entre ambos reinos, aunque el interrogatorio resultó infructuoso¹⁹⁷. Enrique IV de Inglaterra solo estuvo en guerra con Escocia. En 1400, Enrique IV invadió el reino vecino, aprovechando una crisis interna de la familia real escocesa, que se saldó con la captura del heredero al trono escocés, Jacobo, un niño de doce años, cuando viajaba a Francia por su seguridad. Su barco fue abordado por piratas ingleses frente a Flamborough Head en marzo de 1406, y entregado a Enrique IV, permaneciendo en el cautiverio durante dieciocho años hasta 1424¹⁹⁸.

En estos años, Inglaterra y Castilla mostraron con firmeza su deseo de convivir en paz y firmar tanto acuerdos generales entre reinos, como particulares en 1403, 1404, 1408, 1409, 1410, 1411 y 1412¹⁹⁹, y se nombraron para ello embajadores a las respectivas cortes. Esta buena sintonía es en buena parte atribuible a la reina consorte, primero, y regente después, Catalina de Láncaster, a quien Enrique IV de

¹⁹⁵ Reginald G. Marsden, ed., *Documents Relating to the Law and Custom of the Sea* (Londres: Navy Records Society, 1915), vol. I, 111. Tiago A. Faria Viúla de, «Maritime Conflict among Hundred Years' War Allies. Conflict Management in the Mediterranean and the Atlantic, 1200-1800: Actors, Institutions and Modes of Disputes Settlement», Louis Sicking y Alain Wijffels (Eds.) *Conflict management in the Mediterranean and the Atlantic, 1000-1800: Actors, Institutions and Strategies of Dispute Settlement* (Leiden: Brill, 2020): 198-216.

¹⁹⁶ *Calendar of Letter-Books of the City of London: I, 1400-1422*, Reginald R. Sharpe, Ed. (Londres, His Majesty's Stationery Office, 1909), fol. V.

¹⁹⁷ Luis Suárez Fernández, *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya*, 86. Miguel Murugarren Barrio, «Sobre Harry Pay, marino y pirata. Piratería en el Canal de La Mancha a finales del siglo XIV y principios del XV», *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, LIII (1997): 469-491.

¹⁹⁸ Alan Macquarrie, *Medieval Scotland. Kingship and nation* (Stroud: Sutton Publishing, 2004), 268. Andy King y Michael A. Penman, eds. *England and Scotland in the Fourteenth century: new perspectives* (Woodbridge: The Boydell Press, 2007), 72.

¹⁹⁹ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones (1397-1413)*, 566.

Inglaterra se refiere en los tratados de alianza como «*Katherina regina Castellae, matre sua carissima, sorore nostra*»²⁰⁰.

En los años siguientes, en 1404 y 1407, llegaron los dos grandes acuerdos de todos los puertos de la *Marisma de Espanna* —integrada por *cinco provincias o marismas*: Guipúzcoa, Bizkaia, Castilla La Vieja (Cantabria), Asturias y Galicia— con los puertos ingleses de La Gascuña para pacificar y agilizar las relaciones mercantiles en el contexto de conflictividad casi permanente. En el preámbulo del acuerdo de 1407, todas las partes se lamentaban de que, a pesar de las treguas firmadas desde el día 1 de mayo de 1385 hasta el día 2 de diciembre de 1407, se habían producido robos y pillaje en el mar:

«veyendo e considerando las grandes tomas, pillas e roberías, que eran e son seydo fechas del primer día del mes de mayo que fue en el anno de mill e tresientos ochenta cinco fasta el presente día de juso escripto pendiente treguas e sufrençias, que eran seydas fechas entre las dichas partydas»²⁰¹.

Así, en ambas paces aparece una cláusula especial que protegía mutuamente a los mercaderes y navegantes extranjeros, tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz. En primer lugar, se establecía que, si los reyes de Inglaterra y de Castilla entrasen en guerra, los mercaderes y maestros de navíos tendrían cuarenta días para poder marcharse en paz y, en segundo lugar, se acordaba que las villas portuarias de uno y otro lado de la frontera debían ofrecer seguridad con fianzas de que los extranjeros no sufrirían ningún daño.

El día 13 de febrero de 1408, la villa de San Sebastián respondió afirmativamente a la propuesta del consejo municipal de Burdeos sobre la firma de una tregua de guerra para «comierssar et nierchandisar» y para «continuar bona amor et dileccion entre bos et nosentre». Las autoridades de Burdeos estaban muy interesadas en la firma de este acuerdo con la finalidad de detener o, al menos, disminuir la competencia que le hacía el puerto de Soulac, en la orilla izquierda del estuario del río Gironde, que se había convertido en el intermediario entre Burdeos e Inglaterra, así como del comercio internacional, lo que explica que Burdeos asegure el paso a partir de Soulac y en el río Gironde a los barcos de los puertos del Cantábrico. El concejo de San Sebastián se comprometió, además, a trasladar dicha propuesta de tregua de guerra a las provincias marítimas de Guipúzcoa, Bizkaia y Cantabria (Castilla Vieja), para que enviasen sus procuradores a Fuenterrabía, asegurando al concejo de Burdeos que lo harían de buen grado. San Sebastián solo hizo una puntualización al acuerdo, ya que pidió que los procuradores de Burdeos tuvieran la máxima representatividad para trasladarse a Fuenterrabía y acordar la tregua de paz juntos a los procuradores de la «Marisine» o «Marisma de Espanna»²⁰². De esta ma-

²⁰⁰ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones* (1397-1413), 303, 345-346, 562, 566, 617-620, 625, 703, 705-707, 770, 772.

²⁰¹ Jesús Ángel Solórzano Telechea, *Patrimonio documental de Santander, op. cit.*, docs. 18-22.

²⁰² *Archives Municipales de Bordeaux. Registres de la Jurade. Délibérations de 1406-1409* (Burdeos: Imprimerie G. Gounouillhou, 1873), volumen III, 302-303.

nera, con los acuerdos de 1404, 1407 y 1408, los puertos del Cantábrico y la Aquitania se aseguraban una navegación segura en el Golfo de Bizkaia.

Por su parte, en 1411, la reina regente, Catalina de Lancaster delegó en su embajador en Londres, Gonzalo García de Haro, los acuerdos para la firma de la prórroga de los tratados de paz con Inglaterra:

«Sepades que yo fyando largamente d'la lealiança et discretion del mi bien amado escuerdo Gonçalo García de Haro, fisele mi embaxador et mensagero, par estar e tratar con los enbaxadores et mensageres del my amy caro et amy amado tío, don Enrique, rey de Inglaterra, sobre prorrogación et alongamento de treguas, que fueran puestas e tomadas e el tempo pasado, entre mi et el dicho rey de Inglaterra mi tio, les quelles aheu duran, el quel alojamiento de treguas durara per tanto tempo segundo que fueran acordado entre el diocho Gonçalo Garçia de Haro de los sobre dichos enbaxadores et mensageres del dicho rey de Inglaterra, mi tío»²⁰³.

Con la muerte de Enrique IV y la ascensión de su hijo Enrique V en 1413, el foco de las agresiones inglesas cambió de nuevo a Francia y sus aliados, si bien, la regencia de Catalina de Lancaster en Castilla pudo sostener los vínculos anglo-castellanas hasta su fallecimiento en 1418, lo que produjo un vuelco de las buenas relaciones y Castilla volvió a estrechar las relaciones con Francia²⁰⁴. La conquista inglesa de Normandía por Enrique V en 1419 y la consiguiente retirada de los privilegios comerciales castellanos en Harfleur y Ruán fue respondida por las villas portuarias del Cantábrico, que pidieron al rey Juan II en las cortes madrileñas de 1419 que ordenara el reparto de una ayuda para construir una «grant armada e flota por la mar para en ayuda del rey de Françia vuestro muy caro hermano e aliado, para en defendimiento e guarda e hemienda de algunos dannos e males que los vuestros naturales e vezinos déla vuestra costa déla mar auian rrecebido e rrecibian e se rrecelauan de rrecebir de cada dia délos ingleses», subsidio que el monarca decidió posponer por falta de financiación hasta el 5 de julio de 1420²⁰⁵. No obstante, los espías ingleses informaron al monarca Enrique V de los planes de formar una gran armada castellana unos meses antes, pues el 5 de marzo de 1419, este avisó a los puertos y ciudades inglesas de la intención de Castilla y le declaró la guerra²⁰⁶.

En 1427, Castilla y Portugal firmaron el primer acuerdo para delimitar la frontera marítima entre ambos reinos con el objetivo de controlar la piratería, según el cual la armada castellana atacaba los puertos y la costa portuguesa para tomar y ro-

²⁰³ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones* (1397-1413), 706.

²⁰⁴ Ana Echevarría, *Catalina de Lancaster. Reina regente de Castilla (1378-1418)* (Madrid: Nerea, 2002), 172.

²⁰⁵ *Cortes de los antiguos reinos de León y de Castilla* (Madrid: Real Academia de la Historia, 1861), Vol. III, 24. El 28 de junio de 1419, Juan II de Castilla y Carlos VI de Francia acordaron el envío de los primeros cuarenta navíos del Cantábrico en ayuda de Francia. Documento publicado por Luis Suárez Fernández, *Navegación y comercio*, 168-175. El monarca ordenó el desembolso de 800, 960 y 1030 maravedis para el armamento de las cuarenta naves a su contador Martín López de Córdoba. University of Pennsylvania, Kislak Center for Special Collections, Manuscripts Ms. Coll. 107.

²⁰⁶ *Calendar of the Patent Rolls, Henry V (1416-1422)* (Burlington: Tanneritche Publishing, 2012 [1.ª Edición de 1911]), 209-210.

bar a los navíos ingleses y de otras partes de Europa, al igual que también hacían los portugueses en la costa del Cantábrico, por lo que se estableció una distancia de seguridad de una legua mar adentro, una jurisdicción marítima propia de Portugal y de Castilla que ni unos ni otros podrían traspasar para atacar barcos de otros países²⁰⁷:

«Por quanto os navios da armada de Castella assy de Bizcaya como doutras partes se veem lançar dos portos e abras e quebradas de Portugall e ally tomam e roubam os navios dos ingreses e doutros que veem com suas mercadarias seguras mercantes e os de Portugall fazem semelhante aos de Castella que se esto se nom faça daquy em deante e cada huum dos Rex de terras per que nenhuuns de seus naturaes nom façam semelhante a outro regno e por quitar toda duvyda que este se entenda em esta maneria que dos lugares onde em huma do regno sooem a ser ancorados navios ataa huma legoa nom possam seer tomados por naturaes dos sobredictos do outro regno em todollos portes e abras e quebradas e ancorações de cada hum dos dous regnos e senhorios»²⁰⁸.

Los acuerdos de buena vecindad con Inglaterra continuaron en el siglo xv, aunque en menor número, dadas las excelentes relaciones que Castilla mantuvo con Francia hasta 1459, cuando Carlos VII de Francia revocó los privilegios de los mercaderes castellanos y se rompió la alianza entre ambos reinos²⁰⁹. En 1432, la villa de San Sebastián y Bayona firmaron una tregua de dos años, durante los cuales los vecinos de Bayona, Biarritz, San Juan de Luz, Capbreton y La Puente podrían ir seguros con sus naves y bajeles cargados de mercaderías a San Sebastián, así como a los puertos y abras de su jurisdicción, comprendida entre la villa de San Sebastián y «la entrada e bocal de Orio, el dicho vocal excluso, o de la dicha villa de San Sebastián hacia la parte de Hondarribia hasta el lule o licle o punta de Amuaiza e de la dicha villa de San Sebastián hacia la mar mayor a tres legoas»²¹⁰. Por su parte, San Sebastián tendría los mismos derechos en Bayona; asimismo, la tregua se extendía a los aliados de estas ciudades, como era el caso de los bretones, que como veremos más adelante, es una región de vital importancia en las relaciones entre la costa cantábrica y Flandes hasta su incorporación a Francia a finales del siglo xv. Esta tregua fue jurada en sus respectivas iglesias por cien hombres y se comprometieron a que las disputas se solventarían por parte del prior de Santa María en Pamplona.

La violencia en el mar perjudicaba los intereses de todos los actores comerciales, por lo que fueron muy bien recibidos los compromisos de 1435 por parte de

²⁰⁷ Casi un siglo antes, Bartolo de Sassoferrato establecía una jurisdicción marítima de 100 millas (160 kilómetros): «quien tiene jurisdicción en un territorio unido al mar, tiene también jurisdicción en el mar hasta cien millas». Bartolo de Sassoferrato, *De insula* (Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1979), 4.

²⁰⁸ *Livro I de místicos de reis. Livro II dos reis D. Dinis, D. Afonso IV, D. Pedro I; documentos para a historia da cidade de Lisboa* (Lisboa: Camara Municipal, 1947), 49-53.

²⁰⁹ José Ángel, García de Cortázar, M.^a Isabel del Val Valdivieso *et alii*. *Vizcaya en la Edad Media. Evolución demográfica, económica, social y política de la comunidad vizcaína medieval* (San Sebastián, Haramburu, 1985), 299.

²¹⁰ Serapio Mújica, *Curiosidades históricas de San Sebastián* (Bilbao: Banco de España, 1900), vol. II, 63-83. Iago Irixa Cortés, «Gipuzkoa eta Gaskoi hizkuntza: 1310 eta 1316ko bi dokumentu eta zenbait ohar», *Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián*, 52 (2019):19-112.

los patrones de la flota del Cantábrico, amarrada en el Zwin, Juan Ochoa de Madariaga, Juan Roiz de Ea, Sancho de Larrauri y Juan de Torado, ante los Estados Generales de Flandes, reunidos en Brujas de no atacar a los navíos de la Hansa²¹¹. Este pacto sirvió de prólogo al gran acuerdo sellado entre la Hansa y los capitanes de los navíos, que estaban anclados en la Esclusa en 1443, según el cual se establecía una tregua de tres años, se otorgaba libertad a los mercaderes de la Hansa para comprar mercadería en Castilla, aunque sólo podrían vender productos comestibles, pues cualquier otra mercancía debía ser transbordada a una nave castellana; se permitía a los de la Hansa traficar en La Rochelle, aunque sin embarcar mercancías y, además, los miembros de la Hansa deberían permanecer neutrales en caso de ataque a una nave castellana²¹². Entre los firmantes de este acuerdo se hallan capitanes y marinos vascos, como Pedro Inaigues de Maury, Juan Ortez de Ojanguren, Juan Ochoa de Madanga, Juan de Bedia, Martín Sánchez de Labargena, Fernando García de Areilza, Juan de Azaga, Ochoa Inaigues Dasqueo, Juan López de Ugarte, García Martini Segira, Ochoa López de Arybay, Juan García Ogero, entre otros²¹³. Con ello se ponía una barrera a la expansión de la navegación marítima de la Hansa por la costa oeste atlántica (Bourgneuf, La Rochelle, Brouage, Burdeos y Lisboa), tras haber perdido el puesto comercial de Novgorod y haberse reducido la importancia de Leópolis como polo comercial de las mercaderías del Levante tras la invasión turca de la costa norte del Mar Negro²¹⁴.

El reinado de Enrique IV supuso un giro en las relaciones entre Castilla e Inglaterra que benefició a los mercaderes de ambos reinos, propiciado en parte por la revocación de los privilegios castellanos en Francia desde 1459. En 1464, 1466, 1467 y 1470, se suscribieron acuerdos de amistad y alianza entre Enrique IV y Eduardo IV, que fueron seguidos por los sucesivos convenios de las provincias marítimas del Cantábrico y los monarcas ingleses para la colaboración y la obtención de salvoconductos muy beneficiosos para ambas partes²¹⁵. El 14 de marzo de 1470, los mercaderes de las provincias marítimas de Guipúzcoa, Vizcaya, Castilla Vieja, Asturias y Galicia se beneficiaron de un pacto entre Enrique IV de Castilla y Eduardo IV de Inglaterra por el que se comprometía a protegerlos, el cual se renovó en 1471, 1472, 1474 y 1475²¹⁶. Uno de estos, el firmado el 19 de diciembre de 1474, selló a su vez otro acuerdo entre Inglaterra y las «Provinciarum Hispaniae maritimarum de los reinos de Castilla y León» y, en especial, con la provincia de Guipúzcoa, según el cual se protegía a los mercaderes y navegantes, y se acor-

²¹¹ Teófilo Guiard Larrauri, *Historia del Consulado y Casa de la contratación de la villa de Bilbao* (Bilbao: Imprenta y librería de Juan de Astuy, 1913), tomo I, XXVII.

²¹² Teófilo Guiard Larrauri, *Historia del Consulado*, XXIII. Simone Abraham-Thisse, «Les relations hispano-hanseátes au Bas Moyen-Age (1)», *En La España Medieval*, 14 (1991): 131-161.

²¹³ Louis Gilliodts-Van Severen, *Cartulaire de l'ancienne consulat d'Espagne à Bruges* (Brujas: Société d'émulation de Bruges, 1901), vol. I, 32-40.

²¹⁴ Arthur Agats, *Der hansische Baienhandel* (Heidelberg: Carl Winter Universitätsbuchhandlung, 1904), 63. Theodor Hirsch, *Danzigs Handels und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens*. Leipzig: S. Hirzel, 1858, 88.

²¹⁵ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones* (1441-1475), 534, 570, 572, 653.

²¹⁶ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones* (1441-1475), 720.

daba, además, una suma de compensación de 11.000 coronas, de tres sueldos y cuatro dineros de moneda inglesa cada corona, por las damnificaciones²¹⁷. Además, en junio de 1474, los representantes del Señorío de Vizcaya — Martín Sánchez de Zumelzu por Bilbao, Martín Ibáñez de Urquizu por Lequeitio, y Fortún Ibáñez de Albiz, morador en Urdaiba—, establecieron una «*letra de protection e salvaguarda*» para preservar la paz con el rey Eduardo IV, que, según se decía, no perjudicaba los capítulos de la confederación anglo castellana, firmada meses antes por los monarcas; no obstante, el rey inglés puso ciertos límites al acuerdo de paz con los vizcaínos, puesto que sobre estos no debía recaer ninguna carta de marca y represalia, ni podían tener deudas, ni atentar contra la felicidad y los intereses del rey y el pueblo inglés. Por su parte, el 26 de septiembre de 1474, los vizcaínos acordaron otorgar a los mercaderes ingleses el mismo tipo de protección y derechos en Vizcaya:

«Para que, sin embargo, tanto por tierra como por mar y agua dulce, los caminantes y jinetes puedan ir, quedarse, prender, volver y repatriar con seguridad y tranquilidad, así como todas las cosas de sus negocios, y cumplir con toda la justa fuerza y efecto los capítulos de la confederación de esta manera, si no hubiera habido duda derivada de alguna carta de marca y represalias sobre ellos, o sus bienes por cualquier autoridad decretada o concedida o sin conceder, a pesar de los capítulos de paz y amistad aún subsistentes, suficiente y firme, lo que no quisimos derogar la cancelación de nuestra protección por la abundante precaución que emana del presente, siempre que tuviéramos el subsidio de las aduanas y otros dineros nuestros por los bienes y las mercancías, tendrían que responder por las dichas deudas, como es justo, que los mercaderes, maestros y marineros antes mencionados se comportan bien y honestamente con nosotros y nuestro pueblo, y no intentan provocar daño en nada a nuestra felicidad, o perjuicio, o a la pérdida de nuestro pueblo o permitirles intentarlo de cualquier manera. Y por eso ordenamos por cuanto los comerciantes de la citada provincia, con sus naves, los maestros de naves, los marineros, los factores y los bienes, arneses y mercancías sobredichas, pueden usar y disfrutar libremente de las mismas por nuestra concesión, sin causarles carga ni molestia alguna»²¹⁸.

Guipúzcoa fue la provincia marítima que más pactos firmó con Inglaterra a finales de la Edad Media. Uno de los más importantes fue rubricado el 22 de febrero de 1482, cuando esta provincia y el rey de Inglaterra suscribieron un acuerdo de amistad para, en primer lugar, evitar las hostilidades tanto por tierra como por mar durante los siguientes diez años; en segundo lugar, con la finalidad de permitir que los mercaderes de ambas partes pudieran comerciar libremente; en tercer lugar, para obligar a que los capitanes de las naves armadas dieran fianzas suficientes ante los jueces de los puertos de que ningún miembro de la tripulación atentaría contra el tratado²¹⁹.

Castilla no solo firmó tratados de paz y alianzas con Inglaterra o Francia, según conviniera, también con otros principados. La feria libre de Nantes, creada por

²¹⁷ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones* (1441-1475), 841.

²¹⁸ British Library, Cotton MS Vespasian C XII, f. 205r-206v.

²¹⁹ Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones* (1475-1502), 147.

Juan V en 1407, despertó inmediatamente el interés de los comerciantes del Cantábrico. La neutralidad política de Bretaña a principios del siglo xv también hizo de Nantes un lugar de encuentro ideal para comerciantes hanseáticos, florentinos, genoveses y castellanos hasta 1464²²⁰. Fruto de estas relaciones la presencia de los comerciantes de Nantes en Bilbao y viceversa se hizo estable desde finales del siglo xiv²²¹. Surgió una colaboración entre ambas comunidades recíproca, que se tradujo en que el puerto bilbaíno otorgase a los mercaderes y mareantes nanteses la misma condición y privilegios de que gozaban los suyos. El especial interés de los mercaderes del Cantábrico por los puertos bretones a partir de los años 20 se debió a que los privilegios de estos comerciantes en las ciudades de Harfleur y Rouen no fueron renovados por los monarcas ingleses tras su conquista en 1419, por lo que centraron sus intereses en Bretaña y La Rochelle.

En 1430, los bilbaínos y nanteses firmaron un tratado de amistad, en parte religioso, que fue la base para la constitución de la gilda internacional denominada *Confrérie de la Contractation*. Esta institución habría estado inspirada en los acuerdos suscritos en 1428 por Castilla con el duque de Borgoña, gracias a los cuales, los castellanos obtuvieron privilegios en Flandes. Por medio de esta *Cofradía de la Contratación* se creó un tribunal de arbitraje con jurisdicción consular²²². El tratado preveía el nombramiento de tres jueces comunes a ambas naciones para arreglar cualquier contencioso en Nantes, Rennes y en Castilla. Además, se instituyó un curador de la alianza en la corte de Rennes, y, en Nantes, un procurador y un bolsero de Castilla, como el que ya existía en La Rochelle con la finalidad de mantener «les droiz, franmchises et libertez desdits marchans et autres subgiz dudit roy de Castille»²²³. Iñigo de Arceo, vecino de Burgos, fue nombrado cónsul en 1430, quien debería encargarse de todas las medidas favorables a sus compatriotas, siempre y cuando no perjudicaran al duque de Bretaña. Además, los nanteses contaban en Bilbao con un mercader que tenía derecho a asistir a las sesiones de ese tribunal y a participar en sus deliberaciones, mientras que los bilbaínos recibieron igual trato en Nantes. De la misma manera, las lanas castellanas solamente eran gravadas ligeramente en Nantes, en la misma medida que fueron bajos los impuestos de importación para las telas bretonas en Bilbao. La Cofradía de la Contratación se ubicó en la capilla del monasterio nantés de San Francisco, donde los mercaderes vascos venían realizando diversas actividades desde tiempo atrás y tenían lugar las deliberaciones de la asociación, además de la celebración de

²²⁰ Jules Mathorez, «Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne», *Bulletin Hispanique*, 14/2 (1912) : 119-126. Jules Mathorez, «Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne», *Bulletin Hispanique* 14/4 (1912): 383-407.

²²¹ José Ángel García de Cortázar, *Vizcaya en el siglo xv. Aspectos económicos y sociales* (Bilbao: Ediciones de la Caja de Ahorros Vizcaína, 1966), 181. José Damían González Arce, «Los flujos comerciales del puerto de Bilbao con la Europa atlántica (1481-1501)», *Cuadernos Medievales*, 19 (2015): 82-110.

²²² Avner Greif, *Institutions and the path to the Modern economy. Lessons from Medieval trade* (Cambridge: Cambridge University Press, 2010).

²²³ Archives départementales de Loire, E 124-11. Publicado por René Blanchard, *Lettres et mandements de Jean V, duc de Bretagne de 1420 à 1431* (Nantes: Société des bibliophiles bretons, 1902), tomo VI, 275-277.

diversos actos religiosos²²⁴. La asociación se regía por las ordenanzas instituidas por los «cónsules de los mercaderos de la Nación de España estantes en la ciudad de Nantes»²²⁵. Igualmente, el rey de Castilla debía ordenar el cese del robo y saqueo de sus súbditos so pena de romper el tratado. Este acuerdo excluía a los habitantes de San Sebastián que habían participado en la incautación de las mercancías de Jehan Peirou, así como a los demás embajadores del duque y a los que acompañaban a la reina de Inglaterra, la madre del duque, quienes habían robado joyas por un valor estimado de 2.000 escudos. El tratado daba un año para resolver el problema de este robo y San Sebastián solo podría adherirse al tratado si los habitantes devolvían todo lo que habían robado y, para ello, se les permitía viajar libremente para llegar a un acuerdo con las personas saqueadas y comparecer ante el juez común de La Rochelle, ciudad que se había declarado neutral²²⁶. Este tratado supuso la consolidación de los privilegios de la colonia mercantil castellana en Bretaña, que se había iniciado con el tratado mercantil de navegación segura con las villas vizcaínas de 1372²²⁷. También se creó la figura de un canciller conservador de las alianzas entre Bretaña y Castilla, que existió al menos hasta 1466.

Las relaciones entre Bretaña y Castilla estuvieron condicionadas por la nueva política internacional castellana antifrancesa tras el acceso al trono de Fernando II de Aragón e Isabel I de Castilla, ya que Francia era el enemigo tradicional de Aragón. En 1488, los Reyes Católicos firmaron un acuerdo de apoyo mutuo con el duque de Bretaña por el cual los primeros se comprometían a ayudar militarmente al duque Francisco II y este a cambio ayudaría a Fernando II a recuperar el Rosellón y la Cerdeña²²⁸. Los monarcas católicos construyeron una gran estructura para repeler la influencia de los reyes de Francia, de tal manera que configuraron una «gran primera alianza atlántica» con la firma de varios tratados contra Francia en caso de invasión de los territorios de uno de los firmantes, incluida la duquesa Ana de Bretaña. Tras la muerte sin descendencia del duque de Bretaña, Francisco II, en 1488, los reyes de Castilla e Inglaterra firmaron un tratado en Medina del Campo en 1489, que establecía las condiciones de matrimonio entre la princesa castellana Catalina y el príncipe inglés, Arturo. Tras lo cual, el acuerdo fue ex-

²²⁴ José Damián González Arce, *Bilbao y el mar. Actividad portuaria y navegación en la ría del Nervión durante el reinado de los Reyes Católicos* (Mar del Plata: Universidad de Mar del Plata, 2021).

²²⁵ José Damián González Arce, «La ventaja de llegar primero. Estrategias en la pugna por la supremacía mercantil durante los inicios de los consulados de Burgos y Bilbao (1450-1515)», *Miscelánea Medieval Murciana*, 33 (2009): 77-97. Teófilo Guiard y Larrauri, *Historia del Consulado y casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa* (Bilbao: Imprenta de José de Astuy, 1913), XXXIII-XXXIV. Jean-Philippe Priotti, «Nantes et le commerce atlantique: les relations avec Bilbao au xv^e siècle», *Annales de Bretagne*, 100, 3 (1993): 265-283. Henri Touchard, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Age* (Paris: Les Belles Lettres, 1967), 219.

²²⁶ Guy Alexis Lobineau, *Histoire de Bretagne* (Paris: Imprimerie de la Veuve François Muguet, 1707), Tomo I, 582.

²²⁷ Laurence Moal, *L'étranger en Bretagne au Moyen Age. Présence, attitudes, perceptions* (Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2008), 216-218.

²²⁸ Néstor Vigil Montes, «La copia de tratados diplomáticos en el archivo regio inglés por parte de la primera embajada permanente de los Reyes Católicos en Inglaterra (1487-1508)», *Studia Histórica. Historia Moderna*, 43/2 (2021): 39-70.

tendido al emperador Maximiliano I por el Tratado de Woking de 1490; y con la firma, en los últimos cinco años del siglo xv, de otros acuerdos para ampliar la alianza atlántica a los reinos de Portugal, Escocia y Dinamarca. El heredero al trono imperial, Maximiliano de Habsburgo (prometido de la duquesa Ana), Enrique VII de Inglaterra, e Isabel y Fernando enviaron una expedición militar a Bretaña para apoyar a la duquesa Ana. El cronista Hernando del Pulgar nos cuenta que los Reyes Católicos ordenaron a las ciudades de los puertos de Vizcaya, Guipúzcoa y Cantabria formar un gran ejército para ayudar al duque de Bretaña y al señor de Albret, su aliado, por mar y por tierra. Un caballero catalán, llamado Mosén Gralla, fue nombrado capitán de la expedición, pero fueron derrotados en la batalla de Saint Aubin en 1488²²⁹. Al año siguiente, a pesar de sus fracasos, la gran alianza atlántica se volvió a unir para defender Bretaña. Pedro Gómez Sarmiento, conde de Salinas de Añana, reunió mil jinetes y tres mil peones que embarcaron en San Sebastián para dirigirse a Vannes. Aquella ayuda tampoco era gratuita, ya que la duquesa de Ana de Bretaña se obligaba a reembolsarles los gastos que ellos habían asumido para enviarle gentes de guerra para defenderla del rey de Francia²³⁰. Otro de los navíos, que debía partir desde el puerto de San Martín de la Arena, cargado con 90 pipas de vino y otras mercancías, valoradas en más de 100.000 mrs. para dirigirse al puerto de Redón, donde lo esperaba el conde de Salinas de Añana, no pudo llegar porque fue asaltado por 300 hombres de la villa de Santillana y sus alrededores frente al puerto, lo que dio lugar a un castigo ejemplar por parte de los Reyes Católicos, según consta en la denuncia presentada por el fiscal Francisco de Paredes²³¹. En definitiva, el compromiso de los Reyes Católicos y de los puertos del Cantábrico con la independencia del Ducado de Bretaña fue efectivo, sobre todo teniendo en cuenta que los esfuerzos militares en aquellos años se concentraban en la conquista de Granada y hubo que desplazar por mar a centenares de soldados hasta la costa de Bretaña. Esta alianza atlántica no pudo, sin embargo, evitar que, en 1491, 15.000 soldados franceses conquistaran fácilmente Bretaña, obligando a la duquesa Ana a renunciar a su matrimonio con el emperador para casarse con el rey de Francia, Carlos VIII. La expedición del conde de Salinas de Añana resultó ser un fracaso y se volvió en 1491, dándose por terminada la independencia de Bretaña. La expedición naval del conde de Salinas se narró con todo lujo de detalles en el poema *El cantar de Bretaña*, escrito en euskera a finales del siglo xv²³².

La conquista francesa de Bretaña se consolidó mediante una inteligente política de cesión y reparto de territorios durante los dos años siguientes, ya que Carlos VIII llegó a firmar acuerdos separados con sus tres oponentes. El Tratado de Étampes con Enrique VII, en noviembre de 1492, por el que Inglaterra aceptó el matrimonio

²²⁹ Hernando del Pulgar, *Crónica de los señores Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel de Castilla y de Aragón* (Valencia: Imprenta de Benito Monfort, 1770), 327-328.

²³⁰ Archives Nationales de France, J/ Mélanges 605, fol. 549.

²³¹ Javier Ortiz Real, *Cantabria en el siglo xv. Aproximación al estudio de los conflictos sociales* (Santander: Tantín, 1985), 168-170.

²³² Alfonso Otazu, «“El cantar de Bretaña”: un poema inédito de fines del siglo xv en la lengua vasca», *Fontes linguae vasconum: Studia et documenta*, 19 (1975): 43-70.

de Carlos VIII con Ana de Bretaña²³³, el Tratado de Barcelona o de Narbona con Fernando e Isabel, en enero de 1493²³⁴, el de Senlis con Maximiliano, en mayo de 1493²³⁵, según el cual Carlos VIII cedió Borgoña al emperador y el Tratado de Saboya de junio de 1493²³⁶. El Tratado de Barcelona o Narbona revela los intereses contrapuestos de Fernando II de Aragón e Isabel I de Castilla²³⁷, ya que para obtener el regreso del Rosellón y la Cerdaña a la Corona de Aragón, los Reyes Católicos se comprometieron a no reforzar, en Europa, la primera gran alianza atlántica con Borgoña, Bretaña e Inglaterra, a pesar de ser fundamental para los intereses de Castilla, además de dejar de apoyar a la duquesa de Bretaña²³⁸. Tras la firma de los tratados, los reyes Isabel y Fernando enviaron una carta a la duquesa por la que le perdonaban la obligación económica que tenía con ellos en consideración del tratado que habían firmado con Carlos VIII, rey de Francia²³⁹.

Con el objetivo de desviar el foco de las relaciones políticas entre monarquías, las ciudades portuarias del Cantábrico se vieron obligadas a defender sus intereses económicos de una manera diferente con las ciudades del Atlántico, en particular Bayona, Burdeos, La Rochelle y Nantes, pues ya no contaban con el apoyo regio. En efecto, las relaciones se restablecieron pronto, pues, en 1493, Carlos VIII restituyó los privilegios de los castellanos en Nantes, en los que ya apareció institucionalizada la Bolsa y Estapla de España²⁴⁰. No obstante, la piratería seguía constituyendo un problema para la región de Burdeos, por lo que Carlos VII ordenó construir los castillos de la Trompette y de Hâ para defender la ciudad. En 1497, Carlos VIII de Francia y Enrique VII de Inglaterra firmaron un tratado para que los armadores franceses e ingleses tuvieran que dar fianzas para obligarse a observar la paz entre ambos reinos²⁴¹. Enrique VII ya contaba con la experiencia previa del tratado firmado con el rey de Noruega, Juan I, en 1490 para frenar a los piratas

²³³ *Foedera, conventiones, literae et cuiuscunque*, vol. XII, 497, 504, 508.

²³⁴ Archivo Histórico Nacional, Estado, 2724, exp. 43. Luis Suárez Fernández, *Política internacional*, tomo III, 368-383.

²³⁵ Archives Nationales de France, J/ Mélanges 657, fol. 346-349.

²³⁶ Archives Nice Côte d'Azur, HH 103-5.

²³⁷ Jan Dumont, *Corps universel diplomatique du droit des gens, contenant un recueil des traités d'alliance, de paix, de toutes les conventions et autres contrats, qui ont été faits en Europe, depuis le règne de l'empereur Charlemagne jusques à présent* (Ámsterdam: P. Brunel, R. & G. Wetstein, Janssons-Waesberge, L'Honore' & Chatelain, 1726), 303-310.

²³⁸ Archivo General de Simancas, Patronato Real, 92, 9.

²³⁹ Archives Nationales de France, J/ Mélanges 605, fol. 549-550.

²⁴⁰ Jules Mathorez, «Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne», *Bulletin Hispanique* 14/4 (1912): 384. Paul Jeulin, *L'évolution du port de Nantes. Organisation et trafic depuis les origines* (Paris: Presses universitaires, 1929), 46-47. Paul Jeulin, «Une page de l'histoire du commerce nantais du xv^e siècle au début du xviii^e siècle: aperçus sur la Contractation de Nantes (1530 environ-1733)», *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 40/2 (1933): 284-331. Michel Mollat, «El Consulado de Burgos en las ciudades francesas», Floriano Ballesteros Caballero ed., *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos* (Burgos: Diputación Provincial de Burgos, 1994), vol. II, 301-319. José Damián González Arce, *Bilbao y el mar*, 650. Jean Tanguy, *Le commerce du port de Nantes au milieu du xv^e siècle* (París: Armand Colin, 1956), 72-73; Luis Suárez Fernández, *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya*, 127-141, 181.

²⁴¹ León Guérin, *Histoire maritime de France* (Paris: Dufour et Mulat éditeurs, 1851), 391.

que dañaban el comercio en el mar del Norte y el mar Báltico en 1490²⁴², lo que produjo una progresiva reducción de la violencia en estos mares. El fallecimiento de Carlos VIII de Francia en 1498 conllevó el debilitamiento de la tregua con Castilla. Las treguas eran válidas siempre que no pesara una carta de marca y represalia. En 1499, los monarcas castellanos recibieron la denuncia de Martín Foses, vecino de la Bayona francesa, quien en nombre de otras personas denunció el robo de una nave y sus mercaderías cometido por Domingo de Santiago, vecino de Bilbao, y Juan de Vasarreta de Arnani, Martín de Castrage, vecino de Pasajes durante el tiempo de la tregua; sin embargo, de las actuaciones de los jueces se coligió que el robo se había cometido bajo la protección de una carta de marca y represalia que estos tenían para actuar de parte de Martín de Igueldo, vecino de Rentería, contra los franceses a causa de ciertos robos que, a su vez, habían realizado los franceses; los monarcas ordenaron a los jueces que si Martín de Igueldo no presentaba la carta de marca, debía reintegrar los bienes robados a Martín Foses «de manera que ninguna de las partes reciba agravio»²⁴³.

Los tratados, alianzas, treguas y salvoconductos analizados representaron la fuente fundamental de la diplomacia bajomedieval de las villas portuarias, cuyo objetivo era regular las relaciones entre los distintos sujetos destinatarios de estas normas, tales como los reinos y las hermandades/concejos/provincias, en aras de mantener y garantizar la paz y la seguridad para el desarrollo del comercio marítimo. Las estrategias de prevención y penalización arbitradas desde el poder regio y desde los gobiernos portuarios para mitigar los peligros de estas prácticas fueron, casi siempre, inconexas y aisladas lo cual supuso una amenaza grave para la seguridad económica del comercio europeo. Solo cuando se articularon políticas colaborativas, se firmaron acuerdos y treguas de paz estables, se criminalizó la piratería y se legalizó el corso, se pudo garantizar el control de las rutas de navegación y la seguridad de los mares. Son esos acuerdos los que están detrás del nacimiento del derecho marítimo y de las relaciones internacionales de los Estados a fines de la Edad Media.

6. Conclusiones

Podemos concluir que el corso, la piratería y la guerra naval medievales nos plantean un problema de definición, pues su denominación y sentido en la documentación medieval europea no son equiparables desde un punto de vista legal y moral. La captura de barcos y mercancías en el mar no era sólo un mal endémico desde la antigüedad, sino una práctica económica firmemente anclada en normas específicas. Dependiendo de su capacidad para hacer valer sus intereses en discursos sobre la legalidad de sus prácticas, los mismos hombres pueden aparecer como pi-

²⁴² «Concordatum est quod in portibus sive littoribus regnorum nostrorum Daciae, Noruegiare et Angliae, nullis Piratae aut alii guerras super mare facientes, cuiuscumque nationis fuerint, aliquo modo receptabuntur». Thomas Rymer, ed., *Foedera, conventiones*. Vol. 12 (1475-1502) (Burlington, Ontario: Tannerritchie Publishing, 2007), 583-589.

²⁴³ AGS, RGS, 149905, 34.

ratas, corsarios, mercaderes, capitanes o almirantes. En los últimos siglos de la Edad Media se produjo un fenómeno de criminalización de la piratería. Por lo tanto, los conceptos de piratería y corso parecen inútiles como herramientas conceptuales para estudiar la historia de las economías marítimas y sus desviaciones delictivas. Más bien, deben entenderse como armas discursivas para luchar contra los actores competitivos con el fin de imponer la propia posición económica y política. Es decir, la violencia ejercida en el ámbito marítimo — al igual que en el terrestre — del tipo que fuera, era reprochable, pero dependía de los gobernantes otorgarle un carácter legal o ilegal, según sus intereses económicos, políticos y estratégicos. Hasta el siglo XIV la documentación no nos permite diferenciar claramente el curso de la piratería, pues los límites son difusos, aunque ambas perseguían causar el mayor daño posible al enemigo. La delimitación entre ambas actividades se produjo desde el ámbito del derecho y la ampliación de la soberanía regia sobre todo el litoral y la creación de nuevas jurisdicciones marítimas.

La prevención y represión de la piratería y el corso permitieron conceptualizar las relaciones internacionales de los Estados a partir también de los tratados, treguas y alianzas bilaterales o multilaterales, cuyos resultados fueron efímeros hasta la segunda mitad del siglo XV. Igualmente, hay que señalar que fueron las acciones de los actores privados, marginados y no estatales, los armadores, los piratas, los corsarios, los que contribuyeron así a la construcción de una sociedad internacional cuyo territorio de acción era la mar. Esto nos sitúa ante una relación dialéctica fructífera entre la lucha contra la depredación en el mar y la formación de los Estados en tierra, que creó nuevos conceptos jurídicos como el mar territorial sobre el que ejercían su soberanía los Estados monárquicos gracias a la criminalización de la conflictividad marítima, la diplomacia internacional y, en ocasiones, la construcción de unas instituciones marítimas bajo el control de los Estados monárquicos europeos.

7. Bibliografía

- ABRAHAM-THISSE, Simone. «Les relations hispano-hanseâtes au Bas Moyen-Age (1)», *La España Medieval*, 14 (1991): 131-161.
- AGATS, Arthur. *Der hansische Baienhandel*. Heidelberg: Carl Winter Universitätsbuchhandlung, 1904.
- AGRAIT, Nicolás. «Por la guarda de la mar. Castile and the struggle for the sea in the Thirteenth and Fourteenth centuries», *The journal of medieval military history*, 13 (2015): 139-166.
- ARCHIVES MUNICIPALES DE BAYONNE. *Livre des Établissements*. Bayona: Imprimerie A. Lamaignère, 1892.
- ARCHIVES MUNICIPALES DE BORDEAUX. *Registres de la Jurade. Délibérations de 1406-1409*. Vol. III. Burdeos: Imprimerie G. Gounouilhou, 1873.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo. «La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV». En *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico: siglos XIII-XV*.

- Manuel González Jiménez (coord.), 323-339, Cádiz: Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo. «La guerra naval en Castilla durante la baja Edad Media». En *la España Medieval* 32 (2009): 167-192.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo «El Mar: fuente de conflictos y exigencia de paz», *Edad Media. Revista de Historia*, 11 (2010): 63-89.
- BAKER, Geoffrey. *Chronicon Galfridi le Baker de Swynebroke*. Oxford: Clarendon Press, 1889.
- BALARD, Michel y Christophe PICARD, *La Méditerranée au Moyen Age. Les hommes et la mer*. Paris: Hachette, 2022.
- BALPARDA Y DE LAS HERRERÍAS, Gregorio de. *Historia crítica de Vizcaya y de sus fueros*. Voilumen III. Madrid: Imprenta de Silverio Aguirre Álvarez de Castro, 1945.
- BAZÁN DÍAZ, Iñaki. *Delincuencia y criminalidad en el País Vasco en la transición de la Edad Media a la Moderna*. Vitoria/Gasteiz: Gobierno vasco, 1995.
- BAZÁN DÍAZ, Iñaki. «Degollaron a todos los dichos treynta 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 Historia Marítima del País Vasco*, 5 (2006): 69-94.
- BLANCHARD, René. *Lettres et mandements de Jean V, duc de Bretagne de 1420 à 1431*. Nantes: Société des bibliophiles bretons, 1902.
- BLANCO NÚÑEZ, José María. «Las armadas de Castilla y Aragón durante la Guerra de los Cien Años». En *XXII Kongreß der Internationalen Kommission für Militärgeschichte Acta 22: Von Crécy bis Mohács Kriegswesen im späten Mittelalter (1346-1526)*, 269-80. Viena: Heeresgeschichtliches Museum, 1997.
- BRUSTEN, Charles. «L'armée bourguignonne de 1465 à 1477», *Revue internationale d'histoire militaire*, 28 (1959): 452-466.
- BURGOS, Juan de. *Crónica troyana*. Zaragoza: Institución Fernando el católico, 2015.
- CALDERÓN ORTEGA, José Manuel. «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*, 5 (2006), 53-67.
- CALENDAR OF THE CLOSE ROLLS. *Henry III (1237-1242)*. Burlington: TannerRitchie, 2009.
- CALENDAR OF THE CLOSE ROLLS. *Henry IV (1399-1402)*. London: Public Record Office, 1927.
- CALENDAR OF THE CLOSE ROLLS. *Henry IV (1409-1413)*. London: Public Record Office, 1932.
- CALENDAR OF THE PATENT ROLLS, *Edward I (1272-1281)*. Burlington: Tanneritchie Publishing, 2006.

- CALENDAR OF THE PATENT ROLLS, Edward II (1313-1317)*. Burlington: Tanneritchie, 2006.
- CALENDAR OF THE PATENT ROLLS. Edward III (1374-1377)*. Burlington: Tanneritchie Publishing, 2013.
- CALENDAR OF THE PATENT ROLLS, Richard II (1385-1389)*. Burlington: Tanneritchie, 2012.
- CALENDAR OF THE PATENT ROLLS, Henry IV (1401-1405)*. Burlington: Tanneritchie, 2011.
- CALENDAR OF THE PATENT ROLLS, Henry V (1416-1422)*. Burlington: Tanneritchie Publishing, 2012.
- CALENDAR OF LETTER-BOOKS OF THE CITY OF LONDON: I, 1400-1422*. London: His Majesty's Stationery Office, 1909.
- CALENDAR OF THE CLOSE ROLLS, Henry IV (1409-1413)*. London: Public Record Office, 1932.
- CARLÉ, Carmen. *Mercaderes en Castilla*. Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras, 1954.
- CASARIEGO, Jesús Evaristo. *Los vascos en las empresas marítimas de España. Las guerras de los navegantes y mareantes vascos contra Inglaterra en la Edad Media*. Bilbao: Publicaciones de la Junta de Cultura de Vizcaya, 1952.
- CHANDOS HERALD, The. *Life of the black Prince*. Ontario: Parenthesis Publications, 2000.
- HAZELAS, Anne. *Documents relatifs au Clos des galées et aux armées de mer du roi de France de 1293 à 1418*. Tomo I. Paris, Bibliothèque nationale, 1977.
- CHILDS, Wendy R. *Anglo-Castilian Trade in the Late Middle Ages*. Manchester: Manchester University Press, 1978.
- CHINCHILLA, Pedro de. *Libro de la Historia Troyana*. Madrid: Editorial Complutense, 1999.
- CHRONIQUE D'ENQUERRAN DE MONSTRELET, La (1400-1444)*. Vol. V. Paris: Imprimerie de Ch. Lahure et C^{ie}, 1860.
- CRÓNICAS DE LOS REYES DE CASTILLA DESDE DON ALFONSO X EL SABIO HASTA LOS CATÓLICOS DON FERNANDO Y DOÑA ISABEL, Vol. I*. Madrid: Biblioteca de Autores Españoles, 1953.
- CRONIQUE DE LONDON DEPUIS L'AN 44 HENRY III JUSQU'À L'AN 17 EDWARD III*, Londres: Camden Society, 1844.
- COLUMNIS, Guido de. *Historia destructionis Troiae*. Cambridge, Massachussets: The Mediaeval Academy of America, 1936.
- CORTES DE LOS ANTIGUOS REINOS DE LEÓN Y DE CASTILLA*, Volumen I. Madrid: Real Academia de la Historia, 1861.
- CORTES DE LOS ANTIGUOS REINOS DE LEÓN Y DE CASTILLA*, Volumen II. Madrid: Real Academia de la Historia, 1863.

- CORTES DE LOS ANTIGUOS REINOS DE LEÓN Y CASTILLA, Volumen III. Madrid: Real Academia de la Historia, 1866.
- CUSHWAY, Graham. *Edward III and the war at sea. The English Navy, 1327-1377*. Woodbridge: Boydell Press, 2011
- DAAE, Ludvig. «Didrik Pining», *Historisk Tidsskrift*, 3 (1882): 233-246.
- DAUMET, Georges. *Étude su l'alliance de la France et de la Castille au xive et au xve siècles*. París: Émile Bouillon, 1898.
- D'AUSSY, Denys, ed., *Registres de l'Échevinage de Saint-Jean d'Angély, Les (1332-1496)*. Vol. III. París: A. Picard, 1902.
- DAWDY, Shannon Lee y Joe BONNI, «Towards a general theory of piracy», *Anthropological Quarterly*, 85/ 3 (2012): 673-700.
- DÍEZ DE GAMES, Gutierre. *El Victorial. Crónica de don Pero Niño*. Madrid: Real Academia Española, 2014.
- DUMONT, Jan. *Corps universel diplomatique du droit des gens, contenant un recueil des traités d'alliance, de paix, de toutes les conventions et autres contrats, qui ont été faits en Europe, depuis le règne de l'empereur Charlemagne jusques à présent*. Ámsterdam: P. Brunel, R. & G. Wetstein, Janssons-Waesberge, L'Honore' & Chatelain, 1726.
- DUPAS, George. *Histoire de Gravelines, porte de Flandre: et de ses hameaux, des origines à la Libération*. Dunquerque: Westhoek, 1981.
- EADS, Valerie. «What is a warrior countess?». En *Matilde di Canossa e il suo tempo: atti del XXI Congresso internazionale di studio sull'alto medioevo*. 117-131. Spoleto: Centro italiano di studi sull'alto medioevo, 2016.
- ECHEVARRÍA ARSUAGA, Ana. *Catalina de Lancaster. Reina regente de Castilla (1378-1418)*. Madrid: Nerea, 2002.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier, Concepción HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Araceli LORENTE RUIGÓMEZ y Adela MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Colección Documental del Archivo Municipal de Lequeitio (1475-1495)*. San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1992.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier, Concepción HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY y Adela MARTÍNEZ LAHIDALGA. *Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Bizkaia (1475-1477)*. San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2002.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier, Concepción HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY y Adela MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Bizkaia (1478-1479)*. San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2002.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier, Concepción HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY y Adela MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Bizkaia (1480-1482)*. San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2002.

- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier, Concepción HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Adela MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Bizkaia (1485-1486)*. San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2003.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier, Concepción HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Adela MARTÍNEZ LAHIDALGA, Enriqueta SESMERO CUITANDA, *Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Bizkaia (1487)*. San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2008.
- FAVREAU, Robert. *La ville de Poitiers à la fin du Moyen Âge. Une capitale regionale*. 2 vols. Poitiers: Société des antiquaires de l'Ouest, 1978.
- FAVREAU-LILIE, Marie-Luise. «Diplomacy and legislation as instruments in the War against Piracy in the Italian Maritime Republics (Genoa, Pisa and Venice)». En *Seeraub im Mitteleuropa. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*. Editado por Nikolas Jaspert y Sebastian Kolditz, 281-306. Paderborn: Ferdinand Schöningh GmbH & Co., 2013.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1895-1903.
- FERRER I MALLOL, María Teresa. «Curso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico en la baja Edad Media». En *La Península ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV, V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*. Sevilla-Cádiz: Diputación de Cádiz. Servicio de Publicaciones-Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006, 255-322.
- FINOT, Jules. *Étude des relations entre la France et la Flandre*. París: Alphonse Picard et fils éditeurs, 1894.
- FLORES DÍAZ, Manuel. *Leones y castillos en la mar. Castilla y el dominio del mar en la Edad Media (1248-1476)*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2018.
- FRANCE, John, ed., *Mercenaries and paid men. The mercenary identity in the Middle Ages*. Leiden: Brill, 2008.
- FROISSART, Jean. *Chroniques*. Edición de George T. Diller. Ginebra-París: Droz-Minard, 1972.
- GALLICÉ, Alain. «Guérande-Le Croisic, ports d'armement maritime vers l'Espagne (1384-1386)», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 130-2 (2023): 157-169.
- GARCÍA DE CASTRO, Francisco Javier. *La marina de guerra de Castilla en la Edad Media (1248-1474)*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2014.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel, *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*. Bilbao: Ediciones de la Caja de Ahorros Vizcaína, 1966.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel, M.^a Isabel DEL VAL VALDIVIESO et alii. *Vizcaya en la Edad Media. Evolución demográfica, económica, social y política de la comunidad vizcaína medieval*. San Sebastián, Haramburu, 1985.
- GONZÁLEZ ARCE, José Damián. «La ventaja de llegar primero. Estrategias en la pugna por la supremacía mercantil durante los inicios de los consulados de Burgos y Bilbao (1450-1515)», *Miscelánea Medieval Murciana*, 33 (2009): 77-97.

- GONZÁLEZ ARCE, José Damián. «Los flujos comerciales del puerto de Bilbao con la Europa atlántica (1481-1501)», *Cuadernos Medievales*, 19 (2015): 82-110.
- GONZÁLEZ ARCE, José Damián. «Armamento y hombres de armas en la navegación comercial del Cantábrico oriental (1480-1550)», *Gladius*, 39 (2019): 127-145.
- GONZÁLEZ ARCE, José Damián. *Bilbao y el mar. Actividad portuaria y navegación en la ría del Nervión durante el reinado de los Reyes Católicos*. Mar del Plata: Universidad de Mar del Plata, 2021.
- GONZÁLEZ ARÉVALO, Raúl. «Curso, comercio y navegación en el siglo xv: Castilla y las galeras mercantiles de Florencia», *En la España Medieval* 34 (2011): 61-95.
- GONZÁLEZ ARÉVALO, Raúl, ed., *Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval*. Granada: Alhulia, 2016.
- GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio. *Alfonso IX*. Madrid: CSIC, 1944.
- GONZÁLEZ MÍNGUEZ, César. *Fernando IV (1295-1312). La guerra civil y el predominio de la nobleza*. Vitoria-Gasteiz: Colegio Universitario de Álava, 1976.
- GRAHAM-GOERING, Erika y Michael JONES. «Charles de Blois et Jeanne de Penthièvre, duc et duchesse de Bretagne et leur vicomté de Limoges», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 126-2 (2019): 43-59.
- GRAHAM-GOERING, Erika. *Princely power in late medieval France: Jeanne de Penthièvre and the War for Brittany*. Cambridge: Cambridge University Press, 2020.
- GRANDES CHRONIQUES DE FRANCE (LES). CHARLES IV LE BEL, Philippe VI de Valois. Tomo IX. París: Société de l'histoire de France, 1937.
- GREIF, Avner. *Institutions and the path to the Modern economy. Lessons from Medieval trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.
- GUÉRIN, León. *Histoire maritime de France*. París: Dufour et Mulat éditeurs, 1851.
- GUIARD Y LARRAURI, Teófilo. *Historia del Consulado y casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa*. Bilbao: Imprenta de José de Astuy, 1913.
- GILLIODTS-VAN SEVEREN, Louis. *Cartulaire de l'ancienne consulat d'Espagne à Bruges*. Brujas: Société d'émulation de Bruges, 1901.
- HEEBØLL-HOLM, Thomas. *Ports, Piracy, and Maritime War Piracy in the English Channel and the Atlantic, c. 1280-c. 1330*. Leiden: Brill, 2013.
- HEEBØLL-HOLM, Thomas, Philipp HÖHN y Gregor ROHMANN, ed., *Merchants, Pirates, and Smugglers. Criminalization, Economics, and the Transformation of the Maritime World (1200-1600)*. Frankfurt: Campus Verlag, 2019.
- HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Concepción, Elena LARGACHA RUBIO, Araceli LORENTE RUIGÓMEZ y Adela MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Colección Documental del Archivo Municipal de Portugalete*. San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1987.
- HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Concepción, Elena LARGACHA RUBIO, Araceli LORENTE RUIGÓMEZ y Adela MARTÍNEZ LAHIDALGA, *Colección Documental del Archivo Municipal de Durango*. vol. II. San Sebastián / Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1989.

- HIRSCH, Theodor. *Danzigs Handels und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens*. Leipzig: S. Hirzel, 1858.
- HÖHN, Philipp. «Pluralismus statt Homogenität. Hanse, Konflikträume und Rechtspluralismus im vormodernen Nordeuropa (1400-1600)». En *Städtebünde und städtische Außenpolitik. Träger, Instrumentarien und Konflikte während des hohen und späten Mittelalters*, editado por Roland Deigendesch y Christian Jörg, 261-290. Ostfildern: Jan Thorbecke Verlag, 2018.
- HÖHN, Philipp. «Kriminalisierung im Strukturwandel. Maritime Gewalt und ihre Bewertung im 15. Jahrhundert». En *Störtebeker & Konsorten. Piraten der Hansezeit?* Editado por Franziska Evers y Gregor Rohmann, 91-100. Kiel: Wachholtz, 2019.
- HÖHN, Philipp. «La ‘lutte contre les pirates’ comme paradigme: conflict, concurrence et criminalisation à Lübeck et dans le commerce nord-européen aux xve et xvie siècles», *Annales H.S.S.*, 77/ 2 (2022): 299-304.
- HÖHLBAUM, Konstantin. *Hansiches urkunden*. Vol. II. Halle: Verlag der Buchhandlung des Waisenhauses, 1879.
- IÑARREA LAS HERAS, Ignacio. «Castilla y la Guerra de los Cien Años, entre 1337 y 1366 en la literatura francesa del siglo XIV», *Revista de literatura medieval*, 24 (2012): 101-140.
- IRIXOA CORTÉS, Iago. «Gipuzkoa eta Gaskoi hizkuntza: 1310 eta 1316ko bi dokumentu eta zenbait ohar», *Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián*, 52 (2019): 19-112.
- JEULIN, Paul. *L'évolution du port de Nantes. Organisation et trafic depuis les origines*. Paris: Presses universitaires, 1929.
- JEULIN, Paul. «Une page de l'histoire du commerce nantais du xvie siècle au début du xviiiè siècle: aperçus sur la Contractation de Nantes (1530 environ-1733)», *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 40/2 (1933): 284-331.
- JONES, Michael. «Roches contre Hawley: la cour anglaise de chevalerie et un cas de piraterie à Brest, 1386-1402», *Mémoire de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 64 (1987): 53-64.
- JONES, Michael. *Recueil des Actes de Charles de Blois et Jeanne de Penthièvre: Duc et duchesse de Bretagne (1341-1384). Suivi des Actes de Jeanne de Penthièvre (1364-1384)*. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 1996.
- JOURDAIN, Charles. «Mémoire sur les commencements de la marine militaire sous Philippe le Bel», *Mémoires de l'Institut national de France*, 30/1 (1881): 377-418.
- KING, Andy y Michael A. PENMAN, eds., *England and Scotland in the Fourteenth century: new perspectives*. Woodbridge: The Boydell Press, 2007.
- LADD, Roger A. *Antimerchantism in Late Medieval English Literature*. Nueva York: Palgrave Macmillan, 2010.
- LALOU, Elisabeth. «Les questions militaires sous le règne de Philippe le Bel». En *Guerre et société en France, en Angleterre et en Bourgogne XIVe-XVe siècle*, editado por Maurice Keen, Charles Giry-Deloison y Philippe Contamine, 37-62. Lille: Publications de l'Institut de recherches historiques du Septentrion, 1991.

- LANGEBEK, Jacob, ed., *Chronicon Skibyense restitutum sive Annales Rerum Danicarum ab Anno 1046 usque ad 1534. Scriptores rerum Danicarum medii aevi*. Copenhagen: Typus viduæ Andreae Hartuice Godiche, 1773.
- LANGLOIS, Charles V. *Inventaire d'ancienne comptes royaux dressé par Robert Mignon sous le règne de Philippe de Valois*. Paris: Imprimerie Nationale, 1899.
- LEOMARTE, *Sumas de historia troyana*. Madrid: Junta para ampliación de Estudios-Centro de Estudios Históricos, 1932.
- LETTENHOVE, Kervyn de, ed., *Istorie et croniques de Flandres, d'après les textes de divers manuscrits*. Bruselas: M. Hayez, 1880.
- LÍBANO ZUMALACÁRREGUI, Ángeles. *Edición y estudio del Fuero de Bizkaia. El fuero antiguo (1342, 1394), el Fuero Viejo de Bizkaia (1452). Apéndice (1506)*. Bilbao: Universidad de País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea, 2016.
- LIVRO I DE MÍSTICOS DE REIS. LIBRO II DOS REIS D. DINIS, D. Afonso IV, D. Pedro I; *documentos para a historia da cidade de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1947.
- LOBINEAU, Guy Alexis. *Histoire de Bretagne*. Paris: Imprimerie de la Veuve François Muguet, 1707.
- LÓPEZ DE AYALA, Pero. *Crónicas de los reyes de Castilla*. Madrid: Imprenta de Hernando y Compañía, 1898.
- LUSIGNAN, Serge. «Le français d'Angleterre et les formes continentales de la langue». En *Les formes de l'échange: Communiquer, diffuser, informer, de l'Antiquité au XVIIIe siècle*, editado por François Brizay, 41-54. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012.
- MACQUARRIE, Alan. *Medieval Scotland. Kingship and nation*. Stroud: Sutton Publishing, 2004.
- MCLAUGHLIN, Megan. «The Woman Warrior: Gender, Warfare and Society in Medieval Europe», *Women's Studies* 17 (1990): 193-209.
- MARQUES, João Martins da Silva. *Descobrimentos portugueses. Documentos para a sua História*. Suplemento al Vol. I (1057-1460). Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1944.
- MARSDEN, Reginald G. ed., *Documents Relating to the Law and Custom of the Sea*. Vol. I. Londres: Navy Records Society, 1915.
- MATHOREZ, Jules «Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne», *Bulletin Hispanique*, 14/2 (1912): 119-126.
- MATHOREZ, Jules. «Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne», *Bulletin Hispanique* 14/4 (1912): 383-407.
- MEIER, Dirk. *Seafarers, Merchants and Pirates in the Middle Ages*. Suffolk: Boydell Press, 2009.
- MOAL, Laurence. *L'étranger en Bretagne au Moyen Age. Présence, attitudes, perceptions*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 2008.
- MOLLAT, Michel. «De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIVe-XVe siècle)», *Mélanges de l'Ecole française de Rome. Moyen-Age, Temps modernes* 87 (1975): 7-25.

- MOLLAT, Michel. «Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (XIII^e-XV^e siècles)», *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980): 743-749.
- MOLLAT, Michel. «El Consulado de Burgos en las ciudades francesas». En *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, editado por Floriano Ballesteros Cabañero, vol. II, 301-319. Burgos: Diputación Provincial de Burgos, 1994.
- MORANVILLÉ, Henri, ed., *Chronographia Regnum Francorum*. París, Société de l'Histoire de France, 1893.
- MOURE, José Luis. *La llamada versión abreviada de la Crónica de los Reyes de Castilla de Pero López de Ayala*. Tomo 2. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1991.
- MÚJICA, Serapio. *Curiosidades históricas de San Sebastián*. Bilbao: Banco de España, 1900.
- MURUGARREN BARRIO, Miguel. «Sobre Harry Pay, marino y pirata. Piratería en el Canal de La Mancha a finales del siglo XIV y principios del XV», *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, LIII (1997): 469-491.
- MUSARRA, Antonio. *Medioevo marinaro*. Bolonia: Il Mulino, 2021.
- NAEGLE, Gisela. *Frieden schaffen und sich verteidigen im Spätmittelalter / Faire la paix et se défendre à la fin du Moyen Âge*. París: Fondation Maison des Sciences de l'homme - Deutschen Historischen Institut, 2010.
- NAVARRO GONZÁLEZ, Alberto. *El mar en la literatura medieval castellana*. Tenerife: Universidad de La Laguna, 1962.
- NICOLAS, Nicholas Harris. *Royal Navy, from the earliest times to the wars of the French Revolution*. Londres, Richard Bentley, 1847.
- NIEUWENHUYSEN, Andrée Van y John BARTIER, *Ordonnances de Philippe le Hardi, de Marguerite de Male et de Jean Sans Peur 1381-1419*. Tomo I. Bruselas: Bronnenuitgave van de Koninklijke Commissie voor de uitgave der oude wetten en verordeningen, 1965.
- NORMAN PALMER, John Joseph y Brian POWELL, eds., *The Treaty of Bayonne (1388) with Preliminary Treaties of Trancoso*. Exeter: Universidad de Exeter, 1988.
- Ó MÁILLE, Tomás. «A poem to Tuathal Ó Máille», *Revue celtique*, XLIX (1932): 166-181.
- ORELLA UNZUE, José Luis. *Libro Viejo de Guipúzcoa del bachiller Juan Martínez de Zaldivia* San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1991.
- ORTIZ REAL, Javier. *Cantabria en el siglo XV. Aproximación al estudio de los conflictos sociales*. Santander: Tantín, 1985.
- OTAZU, Alfonso «“El cantar de Bretaña”: un poema inédito de fines del siglo XV en la lengua vasca», *Fontes linguae vasconum: Studia et documenta*, 19 (1975): 43-70.
- PARTIDAS, *Las*. Edición facsimilar de 1555 con glosas de Gregorio López. Madrid: Boletín Oficial del Estado, 1999.
- PAULI, Reinhold, ed., *Drei volkswirtschaftliche Denkschriften aus der Zeit Heinrichs VIII von England zum ersten Male Herausgegeben*. Göttingen, Dieterich'sche Verlags-Buchhandlung, 1878.
- PAVIOT, Jacques. *Portugal et Bourgogne au XVe siècle*. Lisboa-París: Centre Culturel Calouste Gulbenkian, 1995.

- PAZ Y MELIÁ, Antonio. *El cronista Alonso de Palencia: su vida y sus obras*. Madrid: Adamant Media Corporation, 2006 [1.ª edición 1914].
- PESSANHA, Fernando. «La expedición del corsario portugués don Gonçalo Camelo a las costas de Huelva en 1336», *Huelva en su historia*, 15 (2021): 9-14.
- PRESTWICH, Michael. *Armies and Warfare in the Middle Ages: The English Experience*. New Haven: Yale University Press, 1996.
- PRESTWICH, Michael. *Edward I, English monarchs*. New Haven and London: Yale University Press, 1997.
- PRÉTOU, Pierre. *L'invention de la piraterie en France*. París: Presses Universitaires de France, 2021.
- PRIOTTI, Jean-Philippe. «Nantes et le commerce atlantique: les relations avec Bilbao au xvie siècle», *Annales de Bretagne*, 100, 3 (1993): 265-283.
- PUHLE, Matthias. *Die Vitalienbrüder: Klaus Störtebeker und die Seeräuber der Hansezeit*. Frankfurt/Main: Campus Verlag, 2012.
- PULGAR, Hernando del. *Crónica de los señores Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel de Castilla y de Aragón*. Valencia: Imprenta de Benito Monfort, 1770.
- RIVERA MEDINA, Ana María, ed., *Ports in the Medieval European Atlantic. Shipping, Transport and Labour*. Woodbridge: Boydell & Brewer, 2021.
- RIVERA MEDINA, Ana María. «The 'Mutualisation' of Maritime Risk in the Crown of Castile, 1300-1550». En *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, editado por María Fusaro, Andrea Adobati y Luisa Piccinno, 169-192, Cham: Palgrave Macmillan, 2023.
- RODRÍGUEZ GARCÍA, José Manuel. «La acción de las flotas de guerra en la época de Alfonso X (1240-1285)», Alcanate. *Revista de Estudios Alfonsíes*, XII (2020-2021): 163-182.
- RODRÍGUEZ DE MONTEAGUDO, M.ª Carmen. «Los preliminares de la Guerra de los Cien Años y el desarrollo mercantil de la marina de Castilla», *Estudios de historia de España* 1 (1988): 71-88.
- ROMANO, Egidio. *Glosa castellana al Regimiento de Príncipe*. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2005.
- ROMERO PORTILLA, Paz. «Fronteras de aire. Portugal, León y Castilla en el siglo XIII», *Cuadernos de Estudios Gallegos*, LXII/ 128 (2015): 47-81.
- RYMER, Thomas, ed., *Foedera, conventiones*. Vol. I/1 (1066-1272). Burlington: Tannerritchie Publishing, 2006.
- RYMER, Thomas, ed., *Foedera, conventiones*. Vol. I/2 (1272-1307) (Burlington: Tannerritchie Publishing, 2007.
- RYMER, Thomas, ed., *Foedera, conventiones*. Vol. 5 (1338-1357). Burlington, Ontario: Tannerritchie Publishing, 2007.
- RYMER, Thomas, ed., *Foedera, conventiones*. Vol. 11 (1441-1475). Burlington, Ontario: Tannerritchie Publishing, 2007.
- RYMER, Thomas, ed., *Foedera, conventiones*. Vol. 12 (1475-1502). Burlington, Ontario: Tannerritchie Publishing, 2007.

- RUSSELL, Peter E. *The English Intervention in Spain and Portugal in the Time of Edward III and Richard II*. Nueva York: Oxford University Press, 1955.
- SABLON DU CORAIL, Amable. *La guerre de Cent Ans. Apprendre à vaincre*. París: Pasés composés, 2022.
- SASSOFERRATO, Bartolo de. *De insula*. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1979.
- SAXO GRAMÁTICO, *Historia danesa (Gesta Danorum)*. Libros I-IX. Madrid: Miraguano, 2013.
- SECOUSSE, ed., *Ordonnances des roys de France de la troisième race 1374-1382*. Volumen VI. París: Imprimerie Royale, 1741.
- SHERBORNE, James. «The Battle of La Rochelle and the War at Sea, 1372-5», *Bulletin of the Institute of Historical Research*, 42 (1969): 17-29.
- SICKING, Louis. *El almirantazgo y la armada de los Países Bajos durante los reinados de Felipe I y Carlos V*. Santander: Ediciones Universidad Cantabria, 2017.
- SJURSEN, Katrin E. «Pirate, Traitor, Wife: Jeanne of Belleville and the categories of Fourteenth-Century French Noblewomen». En *Medieval elite women and the exercise of power, 1100-1400*, editado por Heather J. Tanner, 135-156. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2019.
- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. *Patrimonio documental de Santander en los archivos de Cantabria (1253-1515)*. Santander: Gobierno de Cantabria, 1998.
- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. *Colección documental de la villa medieval de Santander en el Archivo General de Simancas (1326-1498)*. Santander: Ayuntamiento de Santander, 1999.
- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. *Santander en la Edad Media: patrimonio, parentesco y poder*. Santander: Universidad de Cantabria, 2002.
- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. «La primera internacionalización de la economía española en la baja Edad Media: de la «Hermandad de la Marina» del Cantábrico a la «Nación de la Costa de España»». En *Economia e instituições na Idade Média: novas abordagens*, editado por Jesús Ángel Solórzano Telechea y Mário Paulo Martins Viana, 155-182. Ponta Delgada, Centro de Estudos Gaspar Frutuoso, 2013.
- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. *Colección documental de Cantabria en el Archivo General de Simancas. Registro General del Sello (1047-1480)*. Santander: Asociación Cántabra de Estudios Medievales, 2016.
- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel y Fernando MARTÍN PÉREZ, eds., *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media. Movilidad, conectividad y gobernanza*. Madrid: La Ergástula, 2020.
- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. «La Costeira do gran Mar de España en los horizontes de la política marítima y naval de Alfonso X», *Alcanate: Revista de estudios Alfonsíes*, 12 (2020-2021), 13-56.
- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel e Inazio CONDE MENDOZA. «Por mares de plata salada. Los reinos ibéricos entre el Mediterráneo y el Atlántico en

la Edad Media». En *Entre la tierra y el mar: Cádiz, frontera atlántica de Castilla en la Baja Edad Media*, coordinado por Rafael Sánchez Saus y Daniel Ríos Toledano, 15-58, Madrid: Sílex, 2022.

SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. «The economic impact of maritime piracy and privateering in the Bay of Biscay at the end of the Middle Ages». En *Políticas y estrategias socioeconómicas en la ciudad medieval atlántica*, editado por Jesús Ángel Solórzano Telechea, David Ditchburn y María Álvarez Fernández, 31-43. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2023.

STRACHEY, John y Richard BLYKE, eds., *Rotuli Parliamentorum ut et petitiones, placita in parlamento tempore Edwardi R. III*. Volumen II. Londres: editorial sin identificar, 1775.

SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis. *Intervención de Castilla en la Guerra de los Cien Años*. Valladolid: Industrias Gráficas ESPE, 1950.

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

SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis. *Política internacional de Isabel la Católica: estudio y documentos*. Volumen 1. Valladolid: Instituto «Isabel la Católica» de Historia Eclesiástica, 1965.

SUMPTION, Jonathan. *The Hundred Years War: Divided Houses*. Volumen III. Leicester: Faber and Faber, 1991.

SWEETMAN, Henry Savage, ed., *Calendar of documents relating to Ireland (1171-1251)*. Vol. 1. Londres: Longman & co., 1875.

TANGUY, Jean. *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVII^e siècle*. Paris: Armand Colin, 1956.

THOMPSON, Edward Maunde, ed., *Adae Murimuth continuatio chronicarum. Robertus de Avesbury de gestis mirabilibus regis Edwardi Tertii*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012 [1.^a ed., 1889]

TORRES FONTES, Juan. *Fueros y Privilegios de Alfonso X el Sabio al Reino de Murcia*. Murcia: Real Academia Alfonso X, 1973.

TOUCHARD, Henri. *Le commerce maritime breton á la fin du Moyen Age*. Paris: Les Belles Lettres, 1967.

TRUAX, Jean A. «Anglo-Norman women at war: valiant soldiers, prudent strategists or charismatic leaders?». En *The circle of war in the Middle Ages: essays on medieval military and naval history*, editado por Donald, J. Kagay y Andrew Villalon, 111-125. Rochester: Boydell & Brewer, 1999.

UNALI, Anna. *Mariners, pirates i corsaris catalans a l'època medieval*. Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona, 1985.

VAQUER BENNASSAR, Onofre. *El comerç marítim de Mallorca, 1448-1531*. Palma de Mallorca: El Tall, 2001.

VIANA, Mário Paulo Martins. *Estudos e documentos sobre o almirantado português da Idade Média*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 2019.

VIGIL MONTES, Néstor. «La copia de tratados diplomáticos en el archivo regio inglés por parte de la primera embajada permanente de los Reyes Católicos en Inglaterra (1487-1508)», *Studia Histórica. Historia Moderna*, 43/2 (2021): 39-70.

VILLON, François. *Poesía*. Madrid: RBA, 2000.

VIÚLA DE, Tiago A. Faria. «Maritime Conflict among Hundred Years' War Allies. Conflict Management in the Mediterranean and the Atlantic, 1200-1800: Actors, Institutions and Modes of Disputes Settlement». En *Conflict management in the Mediterranean and the Atlantic, 1000-1800: Actors, Institutions and Strategies of Dispute Settlement*, Editado por Louis Sicking y Alain Wijffels, 198-216. Leiden: Brill, 2020.

WARNER, George, ed., *The Libelle of Englyshe Polycye*. Oxford: Clarendon Press, 1926.

WENDOVER, Roger de. *Chronica sive Flores historiarum*. Volumen IV. Londres: Sumptibus societatis, 1842.

WINK, Jurriaan y Louis SICKING, «Reprisal and diplomacy: conflict resolution within the context of Anglo-Dutch commercial relations c1300-c1415», *Comparative Legal History*, 5 (2017), 1-19.

8. Apéndice documental

Documento 1 (1496, junio, 26)

Carta de emplazamiento dada a Thomas Gigandon, bretón, vecino de la villa de Morlaix, en el Ducado de Bretaña, a petición de Pedro del Hoyo, vecino de Laredo, quien se siente agraciado por una cédula real en la que se le ordenaba depositar en cierta persona una nao y las mercaderías que por él habían sido tomadas, de «buena guerra», al dicho Thomas en la Costa de Galicia.

Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Legajo 1496-06, 114

Don Fernando e donna Ysabel e etc. A vos Thomas Gigandón, bretón, vesino de la villa de Morles, que es en el Ducado de Bretanna, y a vos Sancho de la Obra, vesino de la villa de Laredo, procurador que vos desides del dicho Tomás, y a cada uno de vos. Salud e graçia.

Sepades que Pero del Hoyo, vesino de la dicha villa de Laredo, se presentó ante nos en el nuestro consejo, en grado de suplicación, agravio e nulidad, o en la mejor forma y manera que podya e con derecho devya de una nuestra çédula que nos mandamos dar a vuestro pedimiento por la qual dis que nos manamos deposytar en poder de vos el dicho Sancho Gonçales una nao y çiertas mercaderías que por él fueron tomadas de vuenta guerra a vos el dicho Tomás en la Costa de la Corunna, regno de // [fol. 1vº] Galizia, e que fuesen quitadas de poder de Hernando del Hoyo, vesino de la dicha villa de Laredo, en quanto commo avyan seydo secrestadas por Juan de Deça, nuestro corregidor de la dicha villa de Laredo, segund que más largamente en la dicha nuestra çédula dis que se contiene, la qual dyxo que

hera muy injusta e agraviada contra él por çiertas razones que ante nos en el nuestro consejo dixo e alegó por sus petyçiones, e nos suplicó e pydió por merçed mandásemos dar por ninguna la dicha nuestra çédula e commo ynjusta e muy agraviada y etc. la mandásemos rebocar e le mandásemos tornar e restituыр libremente la dicha nao e mercaderías que por él avyan seydo tomadas a vos el dicho Thomás, pues él dis que avya tomado de buena guerra e las avya podydo muy tomar, segund lo que por nos es- //(fol. 2r^o) tava mandado. Çerca de lo suso dicho fue acordado que devyamos mandar dar esta nuestra carta en la dicha rasón e nos tovímoslo por bien porque vos mandamos que del dya que esta nuestra carta y etc. emplasamiento en forma con término de veynte dyas, e non fagades ende al por alguna manera, e etc.

Dada en la vylla de Muros a xxvi dyas de junio de xcvi annos. Alcoçer e Villaón, y Helo e Yliescas e Oropesa.

Documento 2 (1496, julio, 12)

Carta por la que se ordena que no demanden fuera de estos reinos a Juan del Hoyo, el de arriba, a Juan del Hoyo de Maida, a Juan del Hoyo de Laredo y a Pedro de La Cosa, maestros de naos, los cuales, teniendo cargadas sus naves con fruta, vino y otras mercancías, en La Coruña, a la espera de buen tiempo, se les ordenó que fuesen a la Costa de Vizcaya, donde fueron embargadas sus naves para unir las a la flota que tenía que transportar a la Archiduquesa de Flandes.

Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Legajo 1496-07, 102

Don Fernando y donna Ysabel e etcétera. A todos los mercaderes y tratantes de estos nuestros reynos a quyen lo de yuso en esta nuestra carta contenido toca e atanne, e a cada uno o qualquier de vos a quyen esta nuestra carta fuere mostrada. Salud e graçia.

Sepades que Juan del Hoyo el de arryba, e Juan del Hoyo de Mayda, e Juan del Hoyo de Laredo, e Pero de la Cosa, maestros de naos nos hisieron relación por su petición disiendo que ellos tenyan sus naos cargadas de frutas e vinos e otras mercaderías nuestras e de otros mercaderes que les fletaron las dichas sus naos para Flandes e dis que estando ellos en la çibdad de la Corunna esperando buen tiempo para seguir el dicho viaje, don Carlos Enriques, nuestro corregidor de la dicha çibdad les mandó de nuestra parte que non seguisen el dicho viaje, e que fuesen a la costa de Vizcaya a tomar más compannya para poder pasar porque se desya que en la Canal de Flandes avya çierta armada de franceses que los esperavan, e dis que ellos se fueron a la dicha costa de Vizcaya e que estando en ella para seguir el dicho viaje, Juan de Deça, nuestro //(fol. 1v^o) corregidor de la vylla de Laredo, e Garçía de Arse, nuestro corregidor de la çibdad de Burgos, les mandaron de nuestra parte que non partiesen de allí fasta tanto que partiese toda la flota junta que ha de ser con la archeduquesa, nuestra muy cara e muy amada hija, al condado de Flandes, e que a cabsa de ello dis que non han partido ny seguido el dicho viaje e dis que se temen e reçelan que vosotros les pedistes los intereses e asignaciones de las dichas merca-

derías, desciendo que a su cabsa venieron después e que ellos son obligados a vos los pagar e que sobre ello les fatygaras en pleitos fuera de estos nuestros reynos en lo que dis que ellos recibirían mucho agravio e dapno, por ende que nos suplicas- van e pidían por çerca de ello les mandamos prover, mandando que pues las dichas sus naos fueron embargadas por nuestro mandado para yr en la dicha armada, vos mandamos que tomásedes e reçibyésedes las mercaderías que en las dichas sus naos cargastes e que pasedes los maravedíes que sobre ello dis que debéis e mandado que non les fagades en pleito sobre lo suso dicho, commo la nuestra merced fuese, lo qual visto por los del nuestro consejo con nos consutado, fue acordado // [fol. 2rº] que debíamos mandar dar esta nuestra carta en la dicha rasón e nos tovimoslo por bien, porque vos mandamos a todos e a cada uno de vos que agora en adelante non pidades ny demandedes en ninguna ny algunas çibdades e villas e logares fuera de estos nuestros reynos a los dichos maestros ny alguno de ellos las dichas mercaderías de suso declaradas, ny sobre ello ny sobre cosa alguna ny parte de ello, non les pidades ny demandedes cosa alguna, segund derecho pretendiese aver o tener contra ellos o contra uno de ellos ge lo pidades e demandedes en estos nuestros regnos e señoríos e ante las justicias de ellos, e non en otra parte alguna de fuera de ellos, y los unos ny los otros e etçétera.

Dada en Muro a xii de julio de xcvi.

Documento 3 (1516, diciembre, 11)

María Peres de Ugarte, Catalina de Pisuetan y Teresa de Arriaga, viudas y vecinas de la villa de Lequeitio, exponen ante la reina Juana I, que tenían unas cartas de marca y represalia contra los súbditos del rey de Francia desde hacía muchos años para resarcirse de una cuantía de 13.000 coronas de oro, por lo daños que ellas, los padres de unas y el marido de otra habían recibido. Solicitan que se ordene a las autoridades de Lequeitio, Castro Urdiales y otros lugares que liberen las propiedades y los barcos que están tienen retenidos para poder venderlos en subata.

Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Legajo 1516-12, 263.

Doña Juana y don Carlos, su fijo, e etçétera. A todos los corregidores, asistentes, alcaldes y otras justyçias e jueces qualesquier, asy del nuestro noble e leal condado e señorío de Viscaya, commo de todas las otras çibdades, villas e lugares de los nuestros reynos e señoríos, e a cada un de vos a quyen esta nuestra carta fuere mostrada. Salud e graçia.

Sepades que Marya Peres de Ugarte, e Catalina de Pisueta, e Teresa de Arriaga, mujeres byudas, vecinas de la villa de Lequeitio, nos hicieron relación por su pe- tyçión, desyendo que ha muchos años que les fue conçedida carta de marca e re- presaría contra los súbditos e naturales del rey de Françia en quantía de treze mil coronas de oro e cierto rescate e costas que sus padres, e marido, e ellas rescivie- ron de daño, la qual fue suspendida cierto tiempo y después les fueron dadas carta

e sobrecartas para que la dicha represaría se executase, y para ello diez que hicieron çierta armada con ayuda de parientes y amigos suyos en que gastaron en çauntya de más de quatro mill ducados de oro. Y dis que andando el bachiller de Ybaseta, su pariente, y en su nombre, en exercuçión de la dicha represaría, se le hanegaron çiertos navíos en la costa de Yrlanda e él murió dende a pocos días en un lugar de la dicha costa, por manera que se perdió casi toda la presa que avía fecho de que a ellas han recresçido dos daños muy grandes, lo uno non ser pagadas de la dicha re-
presaria y lo otro que bien han gastado los dichos quatro mil ducados y más que buscaron prestados y non tienen de qué los pagar.

Por ende, que nos suplicavan pues el dicho gasto se hiso por virtud de la di-
cha represaría e carta y sobre cartas que les fueron conçedidas, mandamos que çier-
tos vienes que de la dicha presa y están secretados en las villas de Castro de Urdiales
e Lequetio e otras partes por los jueces de ellas fuesen vendidos y del valor de ellos
fuesen pagadas de las dichas costas y gastos que han fecho en exercuçión de la dicha
represaría, pues todos ellos aun non bastara para ser pagadas de las dichas costas o
comme la nuestra merçed fuese, lo qual visto e es favor que vos mandamos a todos
e a cada uno de vos en vuestros lugares e jurisdicçiones, que luego veades lo suso fe-
cho, e llamadas e oydas las partes a quyen atañe, breve e sumariamente syn dar lu-
gar a luengas ny dylaçiones de maliçia, salvo solamente la verdad savyda, vista la di-
cha carta de marca y carta y sobre cartas fagades e administredes a las dichas partes
complimiento de justyçia por manera que ella la alcançen e por // [fol. 1vº] defeto
de ella, las dichas Mari Peres, e Catalina, e Teresa non tengan rasón de se quejar
más sobre ello ante nos e los unos nin los otros non fagades ende al e etçétera.

Dada en la villa de Madrid, a once días del mes de desyembre de mil e qui-
nientos e diez e seis años. Arçobispo de Granada, liçençiatu Polanco, liçençiatu
Aguyrre. Doctor Cabrero. Liçençiatu Quella. Escrivano, Castañeda.

Documento 4 (1517, abril, 5)

La reina Juana I ordena que las justicias de Lequeitio averigüen el nombre de los vecinos de Bayona a los que pertenecen ciertas mercancías, fustas y carabelas que tienen retenidas y su valor sea entregado a hombres buenos hasta que se determine si María Peres de Ugarte, Catalina de Pisuetan y Teresa de Arriaga tienen derecho a percibirlo por sus cartas de marca.

Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Legajo 1516-12, 263.

Doña Juana e don Carlos, su fijo, e etçétera. A vos el que es o fuere nuestro
corregidor e juez de resydençia de nuestro noble e leal condado e señorío de Vis-
caya o a vuestro logartenyente en el dicho oficio e a cada uno de vos a quyen esta
nuestra carta fuere mostrada. Salud e graçia.

Sepades que Ochoa de Çalonyz, en nombre de Marya Peres de Ugarte, e Ca-
talina de Pisuetan, e Teresa de Arriaga, mujeres byudas, vecinas de la villa de Le-
queitio, nos hiso relaçión por su petyçión, desyendo que avía muchos años les fue

conçedida carta de marca e represaría contra los súbditos del rey de Françia en quantía de treze mil ducados de oro e cierto rescate e e costas que sus padres, e marido, e ellas resçibieron de daño, y que les avía seydo suspendida cierto tiempo. E dys que después les fueron conçedidas carta e sobrecartas para que se executasen, e que para ello avían fecho çierta armada con ayuda de parientes e amigos en que avían gastado en quantía de más de quatro mill ducados de oro. E que andando el bachiller de Ybaseta, su pariente, y en su nombre, en exercuçión de la dicha represaría, se le avían anegado çiertos navíos en la costa de Yrlanda y él murió de manera que se perdió casi toda la presa que avían fecho e se gastaron los dichos quatro mill ducados y más que buscaron prestados y que para pagar los dichos gastos hera menester que se vendiesen çiertos bienes que se repartieron, estaban secrestados en las villas de Castro de Urdiales e Lequetio e otras partes, sobre lo qual diz que por una nuestra carta mandamos a todas las nuestras justiçias e a cada uno de ellos en su jurisdicìón que llamadas e oydas las partes a quyen atañe, vista la dicha carta de marca y represaría, e cartas e sobre cartas de ella // [fol. 1v^o] fizieran sobre todo ello justiçia, segund que más largamente en la dicha nuestra carta se contiene con la qual diz que la parte de las dicha Marya Peres de Ugarte e sus consortes requirió a los alcaldes hordinarios de la dicha villa de Lequeitio que vendiesen çiertos bienes que por virtud de la dicha carta de marca e represaría, e sobre cartas de ella fueron represados e estaban secrestados en la dicha villa de súbditos del rey de Françia, e del valor de ellos les hiziesen pago de los dichos quatro mil ducados de oro y más de costas e de lo que paresçiese aver gastado en exercuçión de la dicha carta de marca e represaría, e carta e sobrecartas, de lo qual estaba presto de dar ynformaçión, los quales dichos alcaldes diz que mandaron que las dichas partes nombrasen los dueños de los dichos bienes que estaban secretados e de dónde eran vesinos. E porque las dichas partes se agravyaron de ello resçivieron çierta ynformaçión para saber qué mercaderyas e fustas de las que estaban secrestadas perdían e dimynuyan de cada día, e cuyos eran los dichos bienes. E por ellos vista la dicha ynformaçión pusieron e afyxaron sus cartas de hedito en la iglesia de la dicha villa de Lequeitio para que todas las personas que quisiesen, venyesen a comprar las dichas mercaderías y se pregonaron los dichos bienes en almoneda por pregón público, e algunas personas pusieron parte de ellos en presçio especialmente çiertas caravelas con sus aparejos, e pusieron sus dyligençias fasta el dya del dya [sic] del remate.

E por ellos visto todo lo que sobre el dicho caso pasó, dyzieron e pronunçiaron en la dicha cabsa sentençia, por la qual en efeto, mandaron que se çitasen los dueños de los dichos bienes en el reyno de Françia donde eran vesinos e el comisario que estaba acordado que venyese a Vayona a entender en lo de las represarias, segund que más largamente en la dicha sentençia se contiene, de la qual por parte de las dichas Marya Peres de Ugarte e sus consortes fue apelado para ante nos y en grado de la dicha apelación, el dicho Ochoa de Çalonyz, en el dicho nombre, se presentó ante los del nuestro consejo con el proceso y abtos que sobre ellos hicieron e presentó una petyçión en que dixo e alegó çiertas razones por donde dixo que segund las diligencias que estaban fechas para se vender los dichos vienes ante todas cosas los deviamos mandar vender syendo llamados sus dueños por forma de

edito o probeyéndolos de curador conforme a derecho. E nos suplicó lo mandásemos asy faser, y que las dichas sus partes fuesen pagadas de las dichas costas e gastos que han fecho con execuçión de la dicha represaria e carta e sobrecartas puestas justamente se les devían, rebocando la dicha sentençia commo ynjusta por las cabsas en la dicha petyçión contenydas condenando en costas a los dichos alcaldes o commo la nuestra merçed fuese.

Lo qual visto por los del nuestro consejo juntamente con el dicho proçeso fue acordado e etçétera, porque vos mandamos que luego que con esta nuestra carta fuéredes requeridos, nombréys una buena persona para que commo curador de los dichos vienes que sean // [fol. 2rº] secretados en la dicha vylla de Lequeitio por virtud de la dicha carta de marca y represaria, y sobrecartas de ella, de que de suso han mynçión esté presente a ver vender los dichos bienes e mercaderías que están en el dicho secruesto en las personas que más por ellos dyceren, de los quales dichos bienes e mercaderías vos mandamos que vendáys e rematéys todos aquellos que os constaren que aunque se aguardasen se demynuirían e menoscabaryan de cada dya, y los maravedíes que por ellos dyceren vos mandamos que los depositéys en personas que sean llanas y abonadas a las quales dichas personas en quyen asy los depositáredes mandamos que non acudan con ellos a persona alguna fasta que el negoçio sea vysto e determynado, so pena que los pagarían de sus bienes. E en lo que toca a las costas y gastos que las dichas Marya Peres de Ugarte e sus consortes piden, vos mandamos que llamadas e oydas las partes a quyen atañe, brebe e sumaryamente fagáys e administréys sobre ello cumplimiento de justicia a las dichas partes, por manera que la ellas ayan e alcançen, e por defeto de ella las dichas Marya Peres e sus consortes non tengan rasón de se queixar más sobre ello ante nos, e los unos nin los otros non fagades nyn fagan ende al e etçétera.

Dada en Madrid, a çinco dyas del mes de abril de D mill XVII annos. Arçobispo de Granada. Santyago Polanco. Obispo de Almerya. Quella. Castañeda. registrada, liçençiatu Ximénez Castañeda, chançiller.

Documento 5 (1517, julio, 17)

La reina Juana I ordena que se averigüe el motivo por el que el corregidor de Vizcaya no ha cumplido la orden de subastar las mercancías y barcos retenidos en Lequeitio con motivo de una reclamación que hizo María Beltrán de Iraeta y otras mugeres que tenían una carta de marca y represalia.

Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. Legajo 1516-12, 263.

<Doña María Beltrán de Yraeta e sus consortes>

Doña Juana y don Carlos, su hijo, e etcétera. A vos el que es o fuere nuestro corregidor o juez de residençia del nuestro noble e leal condado e señorío de Vizcaya o a vuestro lugar tenyente en el dicho oficio e a cada uno de vos a quien esta nuestra carta fuere mostrada. Salud e graçia.

Bien sabes commo mandamos dar una nuestra carta para vos, sellada con nuestro sello, librada de los del nuestro consejo, su tenor de la qual es este que se sigue:

[Se inserta documento 4: 1517, abril, 5]

E agora, Ochoa de Çalonys, en nombre de doña Marya Beltrán de Yraeta, muger que fue del dicho bachiller de Ybaseta y de las otras mugeres byudas, sus consortes, nos fiso relación por su petyción, desiendo que la dicha nuestra carta non vos fue notefycada a cabsa que quando llegaron con ella a ese condado estavan nonbrados juezes comysarios para que oyesen los danyficados que tenyan nuestras cartas de represarias e les hisiesen pagar los bienes e mercaderyas que les avían sydo tomados e rovados, los quales diz que luego que començaron a conosçer de las dichas cabsas, enbargaron todos los bienes que por virtud de las dichas represarias estavan tomados por nuestros súbditos a los súbditos del dicho rey de Françia.

E diz que porque los bienes que los dichos sus partes tenyan represados non se dyminuyesen e perdyesen, requirieron con la dicha nuestra carta a Sancho Martines de Leyva, nuestro corregidor de la probynçia de Guypuscoa, e nuestro juez comysario en las dichas cabsas para que le constasen de lo que sobre la dicha cabsa avíamos mandado e alçase el dicho embargo, e vos racudiesen a vos las dichas cabsas, porque syn ynpedimiento alguno vos compliédes la dicha nuestra carta. E diz que commo quier que la obedesçió fasta agora non la ha cumplido, antes dys que los dichos juezes comysarios son ydos e non entyenden más en las dichas cabsas, de manera que hasta agora non se ha cumplido // [fol. 2vº] lo que por la dicha nuestra carta vos mandamos que hisiédes e porque de la dylación de ello e ser has (¿) sus partes reçiben mucho daño, nos suplicó en el dicho nombre le mandásemos dar nuestra sobre carta y que la conpliédes syn embargo del dicho secrestio, pues era notorio el daño que las dichas sus partes avían reçibido, y que en la dylación de esto se perderyan los bienes que estaban represados o commo la nuestra merçed fuese, lo qual visto por los del nuestro consejo e çiertos testigos de que ante ellos fue fecha presentaçión, fue acordado que devyamos mandar dar esta nuestra carta para vos en la dicha rasón. E nos tobímoslo por byen, porque vos mandamos que veades la dicha nuestra carta que de suso va encorporada e la goardéys e cumpláys e executéys e fagáys guardar e cumplir e executar en todo e por todo, segund e commo en ella se contyene e contra el tenor e forma de lo en ella contenydo non vayáys nin pa-seys nin consyntays yr nin pasar por alguna, e non fagades ende al.

Dada en Madrid, a xvii días del mes de julio, año del nasçimiento de nuestro senyor Jesu Cristo de myll e quinientos e dies e syete años. Arçobispo. Santiago Polanco. Cabrero. Quoalla. Secretario Castañeda.