

Y EXIGENCIA DE PAZ

*The Sea as a Source of Conflicts and Peace Demands**

Eduardo AZNAR VALLEJO**
Universidad de La Laguna

RESUMEN: El artículo analiza un aspecto de la conflictividad en el ámbito marítimo castellano durante la Baja Edad Media: el de los daños producidos por las fuerzas de la naturaleza y por la mano del hombre, así como sus fórmulas de resolución, tanto públicas como privadas. Su hilo conductor es la acción de la monarquía, especialmente en los campos de la jurisdicción marítima y de la diplomacia.

PALABRAS CLAVE: Castilla en la Baja Edad Media. Jurisdicción marítima. Daños en el mar. Resolución de conflictos.

ABSTRACT: Maritime conflicts and hostilities in late-medieval Castile constitute the main concern of this article, which analyzes several aspects that account for such violence and its consequences. The focus lies, on the one hand, on such damages as were produced by both natural and human agents; and on the other hand, on the diverse solutions given to these conflicts, which were articulated from private and public stances. The common leitmotiv is the actions taken by the monarchy, especially in the fields of law and diplomacy.

KEYWORDS: Castile during the Late Middle Ages. Maritime Law. Damages at Sea. Resolution of Conflicts.

* Fecha de recepción del artículo: 2009-05-21. Comunicación de evaluación al autor: 2009-09-18. Versión definitiva: 2009-09-30. Fecha de publicación: 2010-06-15.

** Doctor en Historia. Catedrático de Historia Medieval. Instituto Universitario de Estudios Medievales y Renacentistas (Cemyr), Facultad de Geografía e Historia, Universidad de La Laguna, Campus de Guajara, 38071 Santa Cruz de Tenerife. C.e.: eaznar@ull.es.

Esta investigación se enmarca en el proyecto *El mundo social de las gentes del mar en Andalucía durante la Baja Edad Media* (HUM2007-60166/HIST).

SUMARIO: 0. Introducción. 1. El marco legal. 2. El riesgo del mar. 3. El *riscum gentium*. 4. Conclusiones

0. INTRODUCCIÓN

En Castilla, como en otras naciones europeas, la Baja Edad Media se caracteriza por la convivencia de dos situaciones contrapuestas: la violencia imperante en el medio marino y la necesidad de pacificar un ámbito que garantizaba bienestar económico y proyección política. Dicho contexto no era completamente diferente al existente en tierra, aunque presentaba características particulares. En primer lugar, el mar era un espacio especialmente violento por su doble condición de poco humanizado y alejado de la autoridad del Estado. Además, era frecuentado por gente ruda, que vivía con medios de fortuna inestables. Este carácter era particularmente visible entre marineros y pescadores de altura, que a menudo desarrollaban un tipo de vida nómada. Los mercaderes y pescadores de bajura solían constituir, por contra, grupos más arraigados y con intereses más tangibles que defender. Frente a esta situación, las autoridades públicas se empeñaron en crear un entorno más pacífico, que asegurase la defensa militar y económica del reino, la creación de rentas para el erario público y la primacía política de los monarcas. Para este fin, se articularon medios militares y fiscales, en unos casos directos y en otros mediante convenio con poderes señoriales y colonias mercantiles.

En este artículo, nos ocuparemos de la conflictividad ligada a daños ocurridos en el ámbito marino. Los mismos se pueden agrupar en dos categorías: los provocados o inducidos por las fuerzas de la naturaleza y los debidos a la acción humana. En ambos casos, comenzaremos por analizar la normativa aplicable a cada supuesto. Esto nos permitirá conocer el catálogo de las conductas consideradas como conflictivas. A continuación, analizaremos las infracciones recogidas en las fuentes, para así conocer la importancia real de las respectivas controversias. Por último, contemplaremos los medios de resolución, sean estos judiciales o extrajudiciales.

1. EL MARCO LEGAL

Antes de entrar en detalles, conviene establecer el cuadro general de la jurisdicción marítima castellana, ámbito llamado a resolver estos conflictos. Sus orígenes podemos situarlos en los inicios del poblamiento de la costa cantábrica durante el siglo XII, pero su auténtica eclosión corresponde al siglo siguiente, al compás del incremento de la actividad marítima nacional e internacional.

Las iniciativas al respecto fueron múltiples. La primera que se puede datar fehacientemente es la creación por el *Fuero de Sevilla* (1250) de un Barrio de la Mar, en el que actuaría un alcalde privativo, nombrado por el monarca¹. Sus competencias abarcaban todas las cosas de la mar, *fuera ende homicidios, caloñas, andamientos, deudas, empeños y todas las otras cosas que pertenecen a fuero de tierra*. Las apelaciones correspondían al propio alcalde, acompañado por un consejo de seis hombres buenos, concedores del fuero de la mar y nombrados por él. La última alzada se reservaba al tribunal del rey.

En el seno del barrio de la mar se fueron desarrollando autoridades gremiales, que quedaron sometidas a su alcalde. De las que conocemos, las más antiguas son las del oficio de barqueros, confirmadas por Sancho IV en 1299². En tiempos de Fernando IV aparecen las de pescadores y cómitres. Aunque en el privilegio de los primeros se establece el recurso de alzada para los alcaldes mayores de la ciudad³, pocos meses después el rey estableció que los cómitres, barqueros, pescadores y gente de la mar tendrían alcaldes, cuyas apelaciones conocerían su capitán y el almirante⁴. Alfonso XI reconoció la jurisdicción de los alcaldes de la mar y de los barqueros, pero les prohibió inmiscuirse en las causas propias de los alcaldes de tierra⁵.

¹ Su fecha: 15 de junio de 1250. Publicado por FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M., *Disertación histórica sobre la parte que tuvieron los españoles en las guerras de Ultramar o de las Cruzada, y como influyeron estas expediciones desde el siglo XI hasta el XV en la extensión del comercio marítimo y en los progresos del arte de navegar*, Memorias de la Real Academia de la Historia, V, Madrid, Imprenta de Sancha, 1816, n° XXVI: privilegios concedidos a la gente de la mar, pp. 189-191. Nueva edición BORRERO FERNÁNDEZ, M. (et al.), *Sevilla, ciudad de privilegios. Escritura y poder a través del privilegio rodado*, Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla, 1995, pp. 181-184.

² Córdoba, 30 de diciembre de 1292. B(IBLIOTECA) N(ACIONAL), Manuscritos n° 716, fol. 32. Publicado en TENORIO Y CERERO, N., *El concejo de Sevilla. Estudio de la organización político-social de la ciudad desde su reconquista hasta el reinado de Alfonso XI (1248-1312)*, Sevilla, E. Rasco, 1901, Apéndice n° XXVI, pp. 232-233 (2ª ed. facsímil, Sevilla, Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 1995); y CALDERÓN ORTEGA, J. M., *El Almirantazgo de Castilla: Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*, Madrid, Universidad de Alcalá de Henares, 2003, p. 325.

³ Sevilla, 2 de marzo de 1310. En TENORIO Y CERERO, *El concejo de Sevilla...*, Apéndice n° XXXVI, pp. 249-252.

⁴ Publicado por FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Disertación histórica...*, pp. 194-197. También por BENAVIDES, A., *Memorias de D. Fernando IV de Castilla*, Madrid, Imprenta de José Rodríguez, 1860, Vol. II, pp. 746-749.

⁵ BN, Manuscritos n° 716, Fol. 64v°-69. Publicado por CALDERÓN, *El Almirantazgo de Castilla...*, pp. 329-330.

En el mismo siglo XIII *Las Partidas* legislaron sobre el hecho de la mar⁶. Sus preceptos se ocuparon fundamentalmente de las relaciones entre marineros y maestros, de las establecidas entre éstos y los mercaderes, de la regulación de la *echazón* y de la propiedad de los *pecios*. Además, recordaron la existencia de jueces especialmente establecidos en la ribera de la mar para dar rápida solución a las controversias suscitadas sobre estas cuestiones.

En el siglo siguiente aparece el *Fuero de Layron*⁷. La temprana existencia de esta versión de los *Rôles d'Oléron* muestra el influjo que dichos usos venían ejerciendo en el ámbito castellano. Aunque no se trataba de una legislación real, su uso ante los tribunales del reino se convirtió en norma, costumbre que se mantuvo hasta finales de nuestro período de estudio⁸.

La jurisdicción privativa de la ciudad hispalense se fue insertando en la del Almirantazgo, tal como atestigua, de forma precoz, el ordenamiento del almirante Jofre Tenorio sobre los derechos a percibir por sus oficiales y por los alcaldes de la mar (1318)⁹. Tal simbiosis alcanzó su máxima expresión a comienzos del siglo XV. Como fruto de la misma, en 1420 cuarenta y tres armadores y pescadores renunciaron a sus privilegios y reconocieron la jurisdicción del almirantazgo, tanto en la mar como en el río hasta donde entraba la corriente¹⁰.

La jurisdicción así unificada subsistía en 1512, cuando se realizó una probanza sobre la misma¹¹. Según ésta, correspondía al Almirante conocer las causas civiles y criminales originadas en mares, ríos, playas, puertos, abras, bahías y riberas; y sobre todo lo que allí se hacía y contrataba. Para su aplicación contaba con dos audiencias, cárcel y horca. Dichas instalaciones eran servidas por escribanos, alcaldes y

⁶ *Las Siete Partidas del rey Alfonso el Sabio, cotejadas con varios códigos antiguos por la Real Academia de la Historia*, Madrid, Imprenta Real, 1807, V, IX, 1 a 14.

⁷ M. SERNA VALLEJO, la mejor conocedora del texto, lo fecha en la primera mitad del siglo XIV, adelantando la datación tradicionalmente admitida. Vid *Los Rôles d'Oléron. El "coutumier" marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*, Santander, Centro de Estudios Montañeses, 2004, p. 120.

⁸ Los detalles en SERNA, *Los rôles d'Oléron...*, pp. 125-127.

⁹ BN, Manuscritos nº 716, Fol. 96-97vº. Publicado por CALDERÓN, *El Almirantazgo de Castilla...*, pp. 325-329.

¹⁰ BN, Manuscritos nº 17.789 *Diferentes noticias sobre derechos... antiguos almirantes... por José de Rojas y Contreras. Borrador de diferentes noticias...* nº 6 (22-VI-1420). Cfr. PÉREZ EMBID, F., «El almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe», *Anuario de Estudios Americanos*, 1944, 1, p. 62.

¹¹ A(RCHIVO) D(UCAL) DE A(LBA), Caja 78, nº 15 (1-XII-1512).

alguaciles propios. Este último oficio actuaba en todo el arzobispado de Sevilla, portando su vara de justicia¹².

Dicha jurisdicción era completamente autónoma y en el interrogatorio se citan remisiones de causas desde la justicia concejil, los alcaldes de corte, de la Casa de Contratación y desde el propio Consejo Real. Las deposiciones de los dieciséis testigos acreditan ejecuciones de malhechores y transgresores de la jurisdicción, así como la incoación de causas por reyertas y muertes próximas al río, por actos de piratería y por entradas en navíos. También correspondía al almirantazgo el conocimiento de las causas contra corsarios, como reconoció Juan II ante las quejas de don Alfonso Enríquez¹³.

En la práctica, la delimitación competencial no parece haber sido tan nítida, a juzgar por las constantes disputas con otras jurisdicciones, especialmente las municipales. Así, el caso de un barco robado, cuando transportaba aceite y mercancías desde Sevilla a Vejer, no fue conocido por el almirantazgo hasta su remisión por el Consejo, habiendo sido inicialmente conocido por el corregidor de Jerez¹⁴. Y en una causa sobre el robo de mercancías dentro de una nave, los imputados fueron emplazados tanto ante las autoridades sevillanas como ante los jueces del almirantazgo, aunque fue esta última instancia la que sustanció el asunto¹⁵. Para mayor confusión, hay que recordar que en la toma de posesión del Almirante en 1429, su lugarteniente sentenció casos parecidos a éstos (robo de nave y hurto de barca) como parte de las solemnidades de dicho acto¹⁶.

¹² En 1499 hubo pleito entre Sevilla y Guillén Rodríguez sobre el oficio de alguacil del Almirante, que éste había usado de 1497 a 1499 con *vara, penando, sacando prendas y llevando presos*. No se inserta la resolución, aunque sí la real cédula de de 18 de marzo de 1494 para que el Asistente enviase el pleito y dejase usar el oficio como se había hecho en tiempos de los anteriores almirantes. ADA, Caja 77, nº 105 (18-IX-1503).

¹³ BN, Manuscritos nº 17.789 *Borrador diferentes noticias...*, nº 1: Sobrecarta (6-III-1412) de otra de Enrique III a favor de don Diego Hurtado de Mendoza (22-III-1399). También en ADA., Caja 77, nº 52, Fol. 84vº-85vº y Caja 78, nº 58, Fol. 16vº-19. Publicado por CALDERÓN, *El Almirantazgo de Castilla...*, pp. 332-333 y 335. Sobre esta cuestión CALDERÓN ORTEGA, J. M. y DÍAZ GONZÁLEZ, F. J., «Los almirantes de Castilla y el conocimiento de los pleitos de corsarios: reflexiones en torno a un documento de Enrique III de 1399», en *Las innovaciones en la Historia del Derecho. Actas de las I Jornadas de Historia del Derecho "Ramón Carande"*, Madrid, Servicio de Publicaciones, Universidad Rey Juan Carlos, 2000, pp. 111-141.

¹⁴ RUFO Y SERN, P., *Documentación andaluza en el Registro General del Sello*, Huelva, Universidad de Huelva, 1996, nº 1394 (13-VI-1478).

¹⁵ RUFO, *Documentación andaluza...*, nº 1425 (3-VII-1478).

¹⁶ BN, Manuscritos nº 17.789 *Borrador diferentes noticias...*, nº 10: Quejas de Alfonso Rodríguez, jurado de Sevilla, sobre la nao; y de Gonzalo Alfonso sobre el hurto de ciertas cosas que estaban en el río y valían 100 doblas moriscas. Cfr. PÉREZ EMBID, «El almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones...», pp. 46-47.

En otras ocasiones, la disputa con las autoridades municipales no versaba sobre el propio proceso, sino sobre cuestiones anexas al mismo. En el requerimiento del teniente de almirante para que las justicias del Puerto de Santa María le ayudasen en la pesquisa contra los autores de una saca de armas, las autoridades concejiles respondieron estar prestas a darle favor en lo relacionado con la jurisdicción del almirantazgo, pero no en cuanto a la pesquisa, *porque correspondía a ellas la justicia por el duque de Medina Celi*¹⁷.

En el campo internacional la situación era igualmente equívoca. En 1441, ante la reclamación del marqués de Ferrara por el asalto en Pisa a un navío de uno de sus súbditos, el rey comitió el asunto al Almirante, quien ordenó prender en Cartagena a los culpables¹⁸. Y dos años después, el monarca revocó una sentencia de su juez de comisión, para respetar la jurisdicción del Almirante en la causa de un saque contra varios genoveses¹⁹. Por el contrario, en 1460 el teniente de almirante hubo de requerir al asistente de Sevilla para que no conociese en ciertas causas de mercaderes genoveses, florentinos y venecianos, de quien se decía juez de comisión; pues ello iba contra su jurisdicción y la citada comisión fue ganada alegando que tales mercaderes eran fatigados por jueces extraordinarios, lo que no era el caso del almirantazgo²⁰. Y dieciocho años más tarde, un asalto contra mercaderes ingleses, juzgado inicialmente por el almirantazgo, pasó luego al Consejo Real²¹.

Desde comienzos del siglo XV se pretendió extender la jurisdicción del almirantazgo a todo el reino. La base legal para ello fue lo dispuesto por Enrique III, al conceder el oficio a don Alonso Enríquez²². Los intentos de éste por ver reconocidos sus derechos fracasaron en La Coruña, a pesar de haber obtenido sentencia fa-

¹⁷ ADA, Caja 78, nº 8: Transporte en barco de 195 espadas, para cargarlas en una nao surta en la bahía (18-VII-1505).

¹⁸ A(RCHIVO) G(ENERAL) DE I(NDIAS), Patronato, leg. 295, nº 118: Orden contra Machín de Salas y Pedro de Chachiola que asaltaron el navío cuando se dirigía a Sevilla (18-XII-1441).

¹⁹ AGI, Patronato, leg. 295, nº 117: Causa de Bartolomé Serrad contra Juanoto Salvago, Salvage Salvago, Pedro Estato, Rafael Grillo, Morre Aderrugo y Pedro Batista Doria, estantes en Sevilla (10-XII-1443). También en ADA, Caja 77, nº 42. Publicado por CALDERÓN, *El Almirantazgo de Castilla...*, pp. 356-360.

²⁰ ADA, Caja 77, nº 62.

²¹ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L., *Política Internacional de Isabel la Católica: Estudio y documentos*. Valladolid, Instituto Isabel la Católica de Historia Eclesiástica, 1965-1972, Vol. I, nº 75: ejecutoria contra Juan Guerra (11-VIII-1478).

²² ADA, Caja 77, nº 56, fol. 87vº-88rº (4-IV-1405). Publicado por CALDERÓN, *El Almirantazgo de Castilla...*, pp. 333-335.

vorable²³, y consiguieron éxitos temporales en Santander y San Vicente de la Barquera²⁴.

Su hijo don Fadrique volvió a la carga y consiguió en 1442 confirmación de los privilegios del Almirante no sólo en el arzobispado de Sevilla y obispado de Cádiz, sino también en Cartagena, en La Coruña y demás puertos de Galicia, en Santander y San Vicente, en los lugares de Guipúzcoa y condado de Vizcaya y en las Asturias de Santillana y Oviedo, *aunque hasta la fecha no los hubiera ejercido en algunos lugares*²⁵. Sin embargo, sólo pudo aplicarlos tres años después en Castro Urdiales, Laredo y Bilbao, donde tuvieron una existencia efímera²⁶.

El retroceso del almirantazgo fuera de Andalucía es patente en la segunda mitad de la centuria. En 1461, Enrique IV autorizó a los procuradores de la Hermandad de Guipúzcoa para conocer las causas en que se vieren implicados, en la mar y fuera de sus puertos, los vecinos de dicha provincia²⁷. Cinco años más tarde, el mismo rey reconoció la competencia de la citada hermandad en las presas marítimas²⁸. Por otra parte, una real cédula de 1494 reconoció la jurisdicción privativa del prior y cónsules de la universidad de mercaderes de Burgos, organizada desde entonces en Consulado²⁹. Las provincias vascongadas quedaron exentas de dicha demarcación y desde 1511 contaron con consulado en Bilbao³⁰. Además, la jurisdicción del almirantazgo fue expresamente rechazada en el *Fuero de 1527*, por ser contraria a la práctica consuetudinaria³¹.

²³ Ejecutoria de Juan II de 26 de agosto de 1421. Publicada por CALDERÓN, *El Almirantazgo de Castilla...*, pp. 337-343. Los pormenores del conflicto en dicho autor, pp. 171-173.

²⁴ BN, Manuscritos nº 17.789 *Borrador Diferentes noticias...*, nº 11 y 12: Carta y sobrecarta de Juan II a dichos concejos (4-I-1429 y 14-I-1429). Los pormenores en CALDERÓN, *El Almirantazgo de Castilla...*, pp. 173-174.

²⁵ PÉREZ EMBID, «El almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones...», p.53, nota 90.

²⁶ PÉREZ EMBID, «El almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones...», p.53, nota 91.

²⁷ MARTÍNEZ DÍEZ, G., «Los Almirantazgos de Castilla y de las Indias después de 1492», en *Poder y presión fiscales en la América española (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Trabajos del VI Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano en homenaje al Dr. Alfonso García-Gallo, Valladolid, Universidad de Valladolid, 1986, pp. 67-92, en concreto p. 73. Encuadramiento general de la cuestión en ORELLA UNZUÉ, J. L., «Las Hermandades vascas en el marco de la Santa Hermandad como instrumento de control de delitos e impartición de penas», *Clio&Crimen*, 2006, 3, pp. 68-133.

²⁸ CASARIEGO, J. E., *Historia del Derecho y de las instituciones marítimas del mundo hispano*, Madrid, José Ruiz Alonso Impresor, 1947, p. 259.

²⁹ *Novísima Recopilación*, IX, II, I y II (en *Los Códigos españoles concordados y anotados*, Madrid, Imprenta de la Publicidad, 1847-1851, vol. IX, pp. 166-168.

³⁰ *Ibidem*.

³¹ MARTÍNEZ DÍEZ, «Los Almirantazgos...», p. 73.

En 1503, los reyes ampliaron la actuación del almirantazgo en la zona meridional, al conceder a los Enríquez el almirantazgo del reino de Granada³². A pesar de la impronta andaluza en la repoblación de dicho reino, los nuevos tiempos dificultaron su aceptación³³. Tras diversas alternativas, ligadas a la decidida oposición de la sociedad local, el oficio se consolidó en 1512, aunque limitado a la vida de su titular³⁴. Los esfuerzos del almirantazgo por tutelar determinados aspectos del funcionamiento de la Casa de Contratación encontraron idéntica oposición. La real cédula para que el alguacil de dicha casa fuese puesto por el almirante y usase el oficio con su poder fue acatada pero no cumplida³⁵. A pesar de ello, conocemos nombramientos posteriores a la fecha del rechazo³⁶.

El fracaso de la extensión de la jurisdicción del almirante al conjunto de los puertos del reino supuso el mantenimiento en la mayor parte del territorio del orden competencial tradicional: cofradías, autoridades locales y órganos centrales de gobierno. Sirva, de muestra, el caso de Luarca, cuyas ordenanzas establecen: *que ningún hombre de este nobilísimo gremio pueda ser preso y juzgado por hechos de la mar, sino de sus alcaldes, salvo si con dolo hiciera muerte de hombre; y de los hechos de la tierra a de juzgar el merino junto con los alcaldes de la mar. Y, para mayor justicia, que so se alcen al rey, como otorgó a esta puebla el privilegio del señor rey don Alonso*³⁷.

2. EL RIESGO DEL MAR

La conflictividad acerca de los daños ocasionados por las fuerzas de la naturaleza se inicia con el tema de los pecios. En el siglo XIII, *Las Partidas* recuerdan la obligación de devolverlos a sus dueños, *a pesar de costumbres y privilegios*³⁸. Además, condenan dos formas de naufragio no accidental: el hundimiento por ma-

³² ADA, Caja 78, n° 4 (27-VIII-1503).

³³ Los pormenores en CALDERÓN, *El Almirantazgo de Castilla...*, pp. 177-191.

³⁴ ADA, Caja 78, n° 14 (12-VIII-1512). Publicado por CALDERÓN, *El Almirantazgo de Castilla...*, pp. 403-405.

³⁵ ADA, Caja 78 n° 16: real cédula de 13 de diciembre de 1511 y requerimiento a los oficiales de la Casa de 16 de febrero de 1512.

³⁶ BN, Manuscritos n° 17789 *Diferentes noticias...*, n° 34: Alonso Jofre, teniente de almirante, nombra a Lorenzo Pinelo como alguacil de la Casa de Contratación (7-IV-1512); n° 44: El Consejo acordó suspender, a petición del almirante, el nombramiento de Diego Romero (18-VII-1529); n° 43: nombramiento de Pedro de Saravia como alguacil (25-VI-1529). Por no poder servir el oficio, se le sustituye por Francisco de Carvajal, quien toma posesión el 11-IX-1529.

³⁷ SÚAREZ ÁLVAREZ, M^a. J., «El “novilísimo gremio” de mareantes de Luarca», *Asturiensia Medievalia*, 1975, 2, p. 257.

³⁸ *Las Siete Partidas...*, V, IX, 7.

rineros codiciosos y las señales engañosas para hacer encallar los navíos³⁹. Tales prácticas prueban lo frecuente de esta situación y lo provechosa que resultaba para las poblaciones costeras. Este recordatorio seguía siendo válido en la época del *Ordenamiento de Alcalá* (1348)⁴⁰ y en la de las Cortes de Toledo de 1480⁴¹, que añaden la prohibición de llevar derechos a las embarcaciones refugiadas en puerto.

La rotundidad de la ley se enfrentaba, no obstante, con la dificultad de establecer los derechos de propiedad, sobre todo cuando no quedaban supervivientes; y la necesidad de recompensar a los participantes en el salvamento. Esta situación llevó a reglamentar la *trovadura* en las ordenanzas locales. Las de Plencia reservan la quinta parte de lo hallado a las dos primeras pinazas que se acercaren a ella, repartiéndolo el resto a partes iguales entre las que acudieren⁴². Esta distribución se guardaba en caso de que no apareciera el dueño en el plazo de dos años. En caso contrario, los *hombres buenos*, que actuaban de depositarios, debían entregar los bienes al maestre, mercader u otra persona que probase ser su dueño. Las ordenanzas de Luarca (1468) establecen la venta de los pecios por los alcaldes y que los dineros obtenidos se repartan como si de pesquería mayor se tratase, reservando tres quiñones para las limosnas y luces, más el quiñón real y otros derechos⁴³. También contemplan la personación del propietario, aunque lo hacen sin plazo y reservándole únicamente la mitad de los bienes, quedando el resto *para el citado repartimiento*. Este sistema se usaba tanto para restos *atopados* en la mar como para naufragios ocurridos en las rocas, aunque en este caso advierten que si era producto de señales engañosas, los pecios pasarían íntegramente al rey y los culpables serían ahorcados. En algunos contratos de flete se estipula el reparto de la también llamada *buena ventura* entre transportistas y mercaderes, aunque desconocemos en que proporción se hacía⁴⁴.

³⁹ *Las Siete Partidas...*, V, IX, 10 y 11.

⁴⁰ *Ordenamiento de Alcalá*, título XXXII, ley L (en *Los Códigos españoles...*, vol. I, pp. 443-483).

⁴¹ *Cortes de los antiguos reinos de León y de Castilla*, Madrid, Real Academia de la Historia, 1866 y ss., tomo IV, p. 151.

⁴² Ordenanza 28. Publicadas por ERKOREKA GERVASIO, J. I., *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Vitoria, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1991, p. 590.

⁴³ Ordenanza 16. Publicadas por SUÁREZ ÁLVAREZ, «El “novilísimo gremio”...».

⁴⁴ CLAVIJO HERNÁNDEZ, F. (ed.), *Protocolos de Hernán Guerra (1510-1511)*, Santa Cruz de Tenerife, Aula de Cultura del Cabildo Insular de Tenerife-Instituto de Estudios Canarios, 1980, nº 276: Diego Luis fleta su navío a Francisco López y a Bartolomé Varea para llevar a Cádiz 25 toneladas de trigo, cobrando 550 mrs. por cada una, más las *averías* acostumbradas. Si el maestre tuviera “alguna buena ventura” en el viaje tendrá que dar parte a los mercaderes (24-VIII-1510).

A tenor de lo anterior, las reclamaciones sobre pecios fueron relativamente frecuentes. Los ejemplos abundan especialmente al comienzo del período y en los casos de forasteros. Así se desprende de un estudio sobre las relaciones anglo-castellanas en el primer cuarto del siglo XIV. Durante el mismo, las fuentes inglesas recogen siete ocupaciones de pecios castellanos⁴⁵. El principal argumento de los reclamantes es que existían supervivientes, por lo que sus bienes no podían ser considerados *restos de naufragio* o *despojos de la mar*. El propio monarca inglés reconoció dicha relación, al preservar los bienes de ciertos mercaderes castellanos “en consideración a la intervención del príncipe Juan y a pesar de que la investigación encontró que ningún ser viviente había escapado del naufragio”.

Para ponerse a cubierto de esta contingencia, los mercaderes castellanos en Brujas obtuvieron privilegio en 1366, declarándolos *francos de confiscación* de todos los bienes que por naufragio se hundiesen en la mar o fuera de ella y fuesen salvados en la región de Flandes⁴⁶. A cambio, debían pagar los gastos de quienes los hubiesen rescatado, tasados según la ley de Brujas. La citada prerrogativa suponía, además, que los cónsules podían efectuar la reclamación, lo que evitaba la personación de los afectados o sus derechohabientes.

Otra de las razones para tales demandas fue la arrogación señorial de los antiguos derechos de naufragio. Todos los casos que conocemos afectan a puertos de la jurisdicción del duque de Medina Sidonia⁴⁷. Conviene añadir que en el caso de Cádiz y Rota, tal situación tuvo carácter legal desde 1472 a 1497, al conceder Enrique

⁴⁵ EGILUZ ORTIZ DE LATIERRO, F., «Veinticinco años de fricciones en el comercio marítimo cantábrico (1301-1325)», *Boletín de la Institución Sancho el Sabio*, 1978, XXII, pp. 89-113, Apéndice nº 23, 24, 25, 26, 35, 37 y 51.

⁴⁶ GILLIODTS VAN SEVEREN, L., *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges. Recueil de documents concernant le commerce maritime et interieur, le droit des gens public et privé, et l'histoire économique de la Flandre. Première partie: de 1280 à 1550*, Bruges, Imprimerie de Louis de Plancke, 1901, p. 57: Reclamación de los cónsules de las mercancías de la nave «rota», de la que era maestre Nicolás de Lantzo (29-IV-1454); y pp. 62-63: tasación de los gastos ocasionados por dicho rescate, incluidos los aparejos (29-VIII-1454).

⁴⁷ A(RCHIVO) G(ENERAL) DE S(IMANCAS), R(egistro) G(eneral) del S(ello), III, nº 3616: Para que se guarde la ley de Cortes (Toledo, 1480), a petición de Pedro Ochoa de Iturriaga, vecino de Bilbao, maestre de la nao Santa María, que estando en el puerto de Santi Petri se abrió y se hinchó de agua, impidiéndole los alcaldes de Chiclana, por orden del duque de Medina, hacerse cargo de ella (27-X-1484); y VI, nº 461: Al duque de Medina y a las justicias de Vejer, Conil y Chiclana para que se devuelvan a Fortuño de Salde, vecino de Elgoibar, y demás personas que se citan, las mercancías que están en poder de particulares, que les corresponde como dueños de naves zozobradas (6-II-1489). GONZÁLEZ GALLEGO, I., «El Libro de los Privilegios de la Nación Genovesa», *Historia, Instituciones, Documentos*, 1974, 1, pp. 275-358. Apéndice nº 39: A quienes encuentren mercancías de algún barco genovés afectado por las tormentas las devuelvan. Carta dada a propósito de una carraca que embarrancó en Sanlúcar (15-II-1432).

IV por juro de heredad los quintos y pecios de dichas poblaciones a Rodrigo Ponce de León, lo que fue confirmado por los Reyes Católicos en 1476, aunque limitándolo a la vida del marqués⁴⁸.

Por último, no hay que descartar el hundimiento voluntario como causa de enfrentamiento, ya que conocemos algún ejemplo⁴⁹.

Aspecto conexo con el anterior es el de los daños producidos en la embarcación para asegurar su salvamento. *Las Partidas* establecieron que los producidos por la corta de mástiles y antenas a causa de la tormenta debían de ser compartidos por los mercaderes⁵⁰. En cambio, en caso de desperfectos fortuitos éstos quedaban exonerados, dado que pagaban el alquiler de la embarcación. Casuística similar se aplicaba en la colisión con rocas o encallamiento en la costa, pues si tales males eran fruto del azar debían correr por cuenta de la embarcación, pero si la causa era el deseo de los comerciantes de *aventurarse* a tierra, por temor a perderse, los mismos quedaban obligados a contribuir⁵¹. Las leyes de Layrón matizan este supuesto, obligando a los maestros a consultar con los mercaderes la necesidad de cortar el mástil o los cabrios y de abandonar las anclas⁵². Además, los daños ocasionados debían ser evaluados antes de descargar las mercancías y si ello comportaba retrasos era preciso pagar los correspondientes fletes.

Los daños en las embarcaciones también podían deberse a causas fortuitas, como ocurría en algunas colisiones. En este caso, la norma era que los perjuicios debían repartirse entre las naves afectadas y las mercancías cargadas en ellas⁵³. Esto siempre que no hubiese existido malicia por parte de la que embistió, pues en caso contrario la responsabilidad recaía sólo en ella. En otras ocasiones, los quebrantos nacían del amarre en zonas muy próximas. Para evitar este supuesto, estaba ordenado que la primera nave requiriese a la segunda para que cambiase de posición, so pena de correr con los gastos⁵⁴. Además, en caso de necesidad debían balizarse las

⁴⁸ A(RCHIVO) H(ISTÓRICO) N(ACIONAL), Osuna, leg. 183, nº 4 a, b y c.

⁴⁹ AGS, RGS, 23 de mayo de 1500, fol. 70: Fernán González, armador vecino de Sevilla, solicita ejecución de una sentencia que ganó contra Juan Ortiz, vecino de Lequeitio. Éste fue condenado en rebeldía por el Almirante a pagar 2.000 doblas por el hundimiento de la nao "Dios Padre", propiedad de Fernán González y que había sido fletada por Antonio de Rasi, mercader veneciano.

⁵⁰ *Las Siete Partidas...*, V, IX, 4.

⁵¹ *Las Siete Partidas...*, V, IX, 5.

⁵² Las diversas versiones del fuero en SERNA, *Los rôles d'Oléron...* Aunque son prácticamente iguales, citamos por la del Manuscrito 716 de la BIBLIOTECA NACIONAL, en este caso la ley 9.

⁵³ SERNA, *Los rôles d'Oléron...*, ley 15.

⁵⁴ SERNA, *Los rôles d'Oléron...*, ley 16.

anclas, avisando así a otros navegantes. Estos cuidados debían reforzarse en la bajamar, como recuerdan las ordenanzas de Luarca⁵⁵.

Los conflictos por menoscabos en las mercancías superaban a los generados por daños en las embarcaciones. Los mismos podían atribuirse a los transportistas, a causas naturales o a la necesidad de preservar la seguridad de la nave.

Para conjurar el primer peligro, las leyes y los contratos de fletes exigían una serie de condiciones a los navíos⁵⁶. Las más directamente relacionadas con nuestro tema eran: contar con un casco estanco y buenas zonas de estiba, disponer de un número suficiente de tripulantes y proporcionar suficientes vituallas a los animales. *Las Partidas* completan tales normas con otra: los maestros son responsables de los daños producidos por navegar durante el *mare clausum* (11 de noviembre a 10 de marzo) o por hacerlo en zonas peligrosas sin prevenir a los mercaderes⁵⁷.

Los males imputables a la naturaleza eran fruto de la conjunción de elementos propiamente naturales (oleaje, lluvia, salinidad, humedad...) y de imperfectos sistemas embalaje. Estos últimos se agrupaban de acuerdo con material empleado en su fabricación: madera, barro, textil y fibras vegetales. Los más abundantes eran los primeros, utilizados para gran número de productos, caso del vino, harina, aceite, pescado, vinagre, etc. Entre ellos, los de mayor capacidad y uso eran los toneles, que constituían la base del aforamiento de los navíos. Por debajo se situaban las botas, pipas, cuartos, cajas, barriles... Los recipientes cerámicos más corrientes eran las jarras, que solían ser *enceradas*. Su utilización más frecuente era para aceite, pero también servían para vinagre, pez, jabón y productos similares. Más raramente se empleaban garrafas, cántaros y botijas. La jerga, cañamazo y lienzo servían para hacer costales y sacas para harina, granos y paños.

Parte de la carga viajaba bajo cubierta, donde había que estibarla mediante estructuras de madera y *arrumarla* con corchos, para evitar que se desplazara o que chocara entre sí. Otra parte se instalaba en cubierta mediante *pañoles*, compuestos de maderas ligeras y textiles.

En tales circunstancias, evitar la mengua y el deterioro de los productos resultaba casi imposible. La única regulación al respecto es la contenida en el Fuero de Layrón, que establece que si el daño era imputable a los medios empleados por la tripulación, sería ésta quien lo pagase, salvo que hubiese recibido beneplácito pre-

⁵⁵ SUÁREZ ÁLVAREZ, «El “novilísimo gremio”...», ordenanza 11.

⁵⁶ Un exhaustivo análisis en MARTÍNEZ GIJÓN, J., «La práctica del fletamento de mercancías con las Indias (siglo XVI)», *Historia, Instituciones, Documentos*, 1983, 10, pp. 119-155.

⁵⁷ *Las Siete Partidas*..., V, IX, 9.

vio de los mercaderes⁵⁸. Dicha disposición queda suavizada, no obstante, por la cláusula que señalaba que en caso de controversia sobre el vertido de vino a causa del temporal, la dotación podía justificarse con el juramento del maestro y más de dos marineros.

La dificultad para asegurar el transporte de ciertas mercancías propició la aparición de soluciones ingeniosas, aunque no exentas de polémica. Es el caso de la adoptada por un maestro genovés, que cargó toneles vacíos para poder recoger el aceite que rezumase durante la travesía y luego requirió el pago del flete⁵⁹.

También tenían consideración de accidentes naturales los daños acaecidos durante el trasbordo a barcos y otras embarcaciones menores para su descarga. Por esta razón, debían ser compartidos por los mercaderes⁶⁰.

La última gran causa de la conflictividad sobre mercancías era la *echazón*. Consistía esta práctica en aligerar la carga de los navíos para evitar su hundimiento. Como en el caso de los pecios, la primera preocupación del legislador fue garantizar a los dueños de los bienes rescatados su propiedad⁶¹. A continuación, reglamentó el coste de la operación, repartiéndola entre todos los concernidos. *Las Partidas* establecieron que los afectados eran todos aquellos que llevaban mercancías, incluyendo en este concepto joyas, haberes amonedados y siervos⁶². Además, recordaron que el pago debía realizarse aunque la nave terminase por zozobrar⁶³. El *Ordenamiento de Alcalá* y las *Ordenanzas de Montalvo* presentan una redacción similar a la del texto alfonsí⁶⁴, mientras que el *Fuero de Layrón* contiene algunas precisiones. En primer lugar, que la echazón debía ser consultada con los mercaderes, aunque primase la opinión de la tripulación⁶⁵. Y en segundo, que la valoración realizada al

⁵⁸ SERNA, *Los rôles d'Oléron...*, ley 10.

⁵⁹ GILLIODTS VAN SEVEREN, *Cartulaire...*, p. 31: Jean Pausan, maestro de la carraca genovesa, requiere a Gillaume el flete de 30 toneles, que llenó durante el transporte de 101 toneles de aceite desde Sevilla a La Esclusa, aduciendo que adoptó esta medida por hacerse el viaje en verano y ser el tiempo cálido (13-I-1448).

⁶⁰ *Las Siete Partidas...*, V, IX, 8.

⁶¹ *Las Siete Partidas...*, V, IX, 7. También en el *Ordenamiento de Alcalá*, de donde pasa a las *Ordenanzas Reales de Castilla*, título XII, ley 3. Vid. *Los Códigos españoles...*, vol. VI, p. 472.

⁶² *Las Siete Partidas...*, V, IX, 3.

⁶³ *Las Siete Partidas...*, V, IX, 6.

⁶⁴ Del *Ordenamiento de Alcalá* pasa a las *Ordenanzas Reales de Castilla*, título XII, ley 4. Vid. *Los Códigos españoles...*, vol. VI, p. 472.

⁶⁵ SERNA, *Los rôles d'Oléron...*, ley 8.

llegar a tierra tendría en cuenta el precio de las mercancías y el valor de los fletes, aunque debía de dejar francas las *quintaladas* de los marineros⁶⁶.

Al margen de lo dispuesto en la ley, otra forma de resolver las disputas sobre los daños sufridos por las mercancías, era acudir a la práctica asegurativa⁶⁷.

Aunque en el ámbito castellano la reglamentación del seguro es más tardía que en otros estados europeos, ello no supone inexistencia de dicho instrumento durante la Baja Edad Media. Es más, la pujante economía del reino en dicha época hubo de servirse tanto de modelos propios (los de Burgos y Sevilla, principalmente) como de aquellos existentes en otros mercados aseguradores (Barcelona, Génova, Florencia, etc.)⁶⁸. Aunque cada contrato debía resolverse a tenor de lo dispuesto en él y, por extensión, de la tradición aseguradora de la plaza donde se concertó, los problemas a resolver y la forma de abordarlos crearon un fondo común, más allá de los detalles sobre plazos o porcentajes. En la materia que nos ocupa dichos elementos comunes eran: 1) las cantidades suscritas no cubrían totalmente el valor de las cosas aseguradas; 2) cada asegurador respondía en proporción a la suma que había asegurado y del tipo de riesgo que había cubierto. De éste podían excluirse aspectos tales como la *baratería* del capitán y la tripulación, actos cuya responsabilidad correspondía al asegurado (confiscación por impago de impuestos, derecho de marca, etc.), cualidades o vicios de la cosa asegurada (agriado del vino, muerte del ganado

⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁷ Aunque existen ejemplos de seguros sobre el casco de la embarcación y de seguros mixtos sobre el buque y su carga, lo más habitual es que se refieran a mercancías. Un buen panorama en GARCÍA Y SANZ, A., «El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI», *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, Burgos, Diputación Provincial de Burgos, 1994, pp. 443-498.

⁶⁸ Desde 1483 existen menciones a seguros *al uso de las gradas de Sevilla*. Es lógico pensar que la fijación de la norma exigió una larga experiencia previa. Vid. BONO, J. y UNGUETTI-BONO, C., *Los protocolos sevillanos de la época del Descubrimiento*, Sevilla, Junta de Decanos de los Colegios Notariales de España-Colegio Notarial de Sevilla, 1986, 19-4: Seguro por 300 doblas de 34 botas de romanía enviadas a Londres (23-X-1483). Los primeros ejemplos de seguros burgaleses datan de 1481, aunque también en este caso debemos imaginar una dilatada tradición. Vid. CASADO ALONSO, H., «Comercio internacional y seguros marítimos en Burgos en la época de los Reyes Católicos», *Congresso internacional Bartolomeu Dias e a sua época: actas. 3, Economia e comércio marítimo*, Porto, Universidade do Porto, 1989, pp. 585-608. La utilización de seguros de otros orígenes podía obedecer a contratos firmados en un puerto extranjero para comerciar con Castilla, a la presencia de aseguradores forasteros en puertos castellanos o a la aseguración hecha en el extranjero para cubrir el transporte entre Castilla y un tercer país. Vid. AZNAR VALLEJO, E., «El “Mediterráneo Atlántico” en los orígenes del “capitalismo comercial”», *Congresso internacional Bartolomeu Dias e a sua época: actas. 3, Economia...*, p. 27. HEERS, J., «Le prix de l'assurance maritime à la fin du Moyen Âge», *Revue d'Histoire Economique et Sociale*, 1959, 37, pp. 423-440 y 728-733. GARCÍA SANZ, A. y FERRER MALLOL, M^a. T., *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 1983.

o esclavos, humedad en tejidos, ...), contingencias del viaje, como demoras, etc.; 3) los contratos debían respetar la *buena fe asegurativa* en sus elementos básicos, como eran la incertidumbre del riesgo, la realidad de los bienes asegurados, su justa valoración, etc.; y 4) era preciso probar el daño, acto que daba lugar al consiguiente resarcimiento, bien por cobro de *averías* o bien mediante el derecho de *abandono* o *dejación* a favor del asegurador.

A falta de documentación sobre la práctica aseguradora en Castilla, otras fuentes recogen el espíritu jurisprudencial de la misma. Es el caso, por ejemplo, de la prueba del daño. En un proceso de echazón de 1454 se discute todavía si era preciso que las mercancías figurasen en un contrato de flete o si bastaba que estuviesen recogidas en el memorial o registro de la nave⁶⁹. Otro ejemplo corresponde a un contrato de *préstamo a la gruesa*. En él, el demandado afirmaba que no debía devolver los 58 ducados recibidos para el *forneamiento* de su nao, porque ésta había sido tomada por turcos⁷⁰. A lo que el demandante reponía que los mercaderes que la habían fletado habían pagado el valor de la embarcación y de las mercancías perdidas. En la misma línea podemos reseñar un pleito por responsabilidad de no haber abonado la avería y otros derechos en el puerto de Tavira, lo que se tradujo en un retraso de un mes y la imposibilidad de unirse la flota de Flandes⁷¹.

3. EL RISCUM GENTIUM

Los daños ocasionados por el hombre sobrepasaban en número y gravedad a los provocados por los rigores de la naturaleza. Su reiteración dio lugar a una amplia normativa al respecto, tanto a nivel nacional como local.

⁶⁹ GILLIODTS VAN SEVEREN, *Cartulaire...*, p. 58: La nave de Juan Martínez de Otasca, vecino de Bilbao, se vio obligada por *tempestad de mar y fortuna contraria* a arrojar al mar gran cantidad de hierro y retornar a España. Los mercaderes que habían consignado la carga en el contrato de flete pretendían recuperar todo el hierro que quedó en el barco, mientras que los restantes pretextaban que por falta de tiempo no pudieron proveerse de tal contrato, por lo que habían inscrito el hierro en el registro del maestre. Los jueces árbitros sentenciaron que sólo se debían admitir los artículos declarados en la carta de flete, pero para evitar grandes daños reconocieron un 10 % a los otros cargadores (6-V-1454).

⁷⁰ A(RCHIVO) CH(ANCILLERÍA) V(ALLADOLID), Reales Ejecutorias, Caja 172,11: Reclamación de Martín de Azcoitia, vecino de Azcoitia, contra Pedro de Aarhus, vecino de San Sebastián (19-VIII-1502).

⁷¹ ACHV, Registro de Reales Ejecutorias, Caja 117,22: Reclamación de Diego de Zaballa, morador en Aduri, contra Fortuno de Catalinaga, a quien acusa de dicho retraso y de otros daños: intentar matar al maestre de su nao y llevarle varios marineros, al llegar a Lisboa por vientos contrarios; y acusarle de robar la mercancía, por lo que fue preso y torturado hasta dar fianzas, cuando después de una tormenta llegó a Inglaterra sin arboladura ni artillería, que hubo de reparar a su costa (14-XII-1497).

Las leyes de la monarquía trataron, en primer lugar, de asegurar a los mercaderes y transportistas dedicados a esta actividad, anulando el principio de la responsabilidad colectiva. Por esta razón, el *Ordenamiento de Alcalá* y las *Ordenanzas Reales* prohibieron que se prendiese a navíos y comerciantes que trajesen mercancías al reino⁷². Luego, reforzaron esta política mediante seguros a particulares y colectivos.

Entre estos últimos destacan los concedidos a los genoveses, dado su relevante papel en la economía castellana. En ocasiones, consisten en formulaciones genéricas de protección por tiempo determinado⁷³; pero en otras se recogen pormenores harto significativos. Así sucede cuando se les defiende de la imputación de llevar armas a tierra de moros, esgrimida en los asaltos contra ellos; cuando se señala que la medida se toma a petición de los arrendadores del almojarifazgo mayor de Sevilla, lo que vuelve a señalar su importancia económica; o cuando se precisa que se les protege a pesar del pleito con el Almirante, lo que muestra su ascendiente político y que, además de víctimas, eran actores en el conflicto⁷⁴. La protección de la monarquía llegó a ser tan firme que nombró a un representante para impedir los agravios que recibían, incluidos los del propio concejo de Sevilla⁷⁵; alentó a los vecinos de Cádiz para que luchasen contra los corsarios que les atacaban⁷⁶; y les autorizó a cargar en sus propias embarcaciones, aceptando el argumento de que en Castilla existía gran número de corsarios y que los navíos mercantes del reino carecían de medios de defensa⁷⁷. Los barcos genoveses eran, por contra, muy potentes, lo que explica que la requisitoria contra Martín de Zalla y otros corsarios fuese diri-

⁷² *Ordenamiento de Alcalá*, título XXXII, ley LI; *Ordenanzas Reales de Castilla*, Libro VI, título XII, ley II (en *Los Códigos españoles...*, vol. I y II, pp. 481 y 472).

⁷³ GONZÁLEZ GALLEGO, «El Libro de los privilegios...», Apéndice nº 5: Seguro por dos años, a petición del concejo de Sevilla (12-II-1326) y nº 34: salvoconducto a los mercaderes genoveses a causa de los agravios que reciben, especialmente por parte de sus deudores (4-XII-1426); SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. III, nº 46: Prórroga del seguro por dos años (15-VIII-1490).

⁷⁴ GONZÁLEZ GALLEGO, «El Libro de los privilegios...», Apéndice nº 33 (29-VI-1410); nº 42 (30-VI-1451); y nº 45 (23-VIII-1489). El último aspecto, la violencia ejercida por los ligures, puede verse también en SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. 3, nº 22 (22-IX-1489).

⁷⁵ GONZÁLEZ GALLEGO, «El Libro de los privilegios...», Apéndice nº 36 (23-IX-1429).

⁷⁶ AGS, RGS, XI, nº 3996 (26-XI-1494).

⁷⁷ GONZÁLEZ GALLEGO, *El Libro de los privilegios...*, Apéndice nº 32 (25-VIII-1399).

gida a sus cónsules⁷⁸. Otras naciones, caso de Venecia o la Corona de Aragón, también recibieron seguros generales, aunque de manera más esporádica⁷⁹.

Los seguros individuales podían otorgarse a naturales del reino o, más habitualmente, a extranjeros, y presentan un amplio abanico de posibilidades. Podían concederse por períodos de tiempo⁸⁰, para operaciones comerciales concretas⁸¹, a fin de reclamar bienes⁸²... Incluso podían utilizarse para poner a cubierto un puerto castellano de los ataques de otros lugares del reino, como en el seguro a las embarcaciones llegadas a Moguer, concedido a petición de don Pedro de Portocarrero, que se quejaba de los ataques de los hombres del duque de Medina Sidonia⁸³.

Las cartas de concesión suelen indicar los límites del seguro, que corresponden a prohibiciones de carácter general, caso de los productos vedados⁸⁴, a estados de beligerancia, bien de índole general (tierra de moros)⁸⁵ o bien de índole circunstancial (Portugal, Francia)⁸⁶, y a regímenes comerciales especiales (Guinea, Indias, Canarias)⁸⁷. En sentido contrario, pueden autorizar los destinos habitualmente

⁷⁸ GONZÁLEZ GALLEGO, *El Libro de los privilegios...*, Apéndice nº 41 (21-V-1443).

⁷⁹ SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. II, nº 66: Seguro a venecianos (3-II-1485); vol. I, nº 39: Para que no se cometan robos ni agravios contra Aragón, Venecia y otros países amigos (14-IV-1477).

⁸⁰ RUFO, *Documentación andaluza...*, nº 825: Seguro por dos años a favor de Jácome Monti, mercader de Asti, y Jorge Aimar, mercader genovés. Se les prohíbe realizar mal a los castellanos, sacar moneda y mercancías vedadas, ir al rescate de Guinea, Islas Canarias o Portugal sin licencia de S. M. y traer mercancías no permitidas (4-XI-1477).

⁸¹ RUFO, *Documentación andaluza...*, nº 824: seguro a favor de Diego de Vivero, vecino de Sevilla, en viaje a Valencia; y SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. 2, nº 73: Seguro a Eduardo Branton, inglés, que carga en Cádiz para Venecia (15-VII-1485).

⁸² TORRE, A. DE LA y SUÁREZ FERNÁNDEZ, L., *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1958-63, vol. II, nº 412: Seguro a Juan de Pinedo, portugués, para reclamar la nave y paños que le fueron tomados en Ribadeo (12-XI-1489).

⁸³ AGS, RGS, (s. d.)-febrero-1489, fol. 218. Caso parecido, aunque no medie en él amenaza concreta, es el otorgado a los mercaderes que se trasladasen a Cádiz para contratar. AGS, RGS, X, nº 1607 (15-VI-1493).

⁸⁴ RUFO, *Documentación andaluza...*, nº 774: Seguro a favor de Mateo de Riba, Antonio Soto, Guillermo y otros mercaderes, con tal que no vayan a Portugal ni saquen cosas vedadas.

⁸⁵ RUFO, *Documentación andaluza...*, nº 1677: Seguro a favor de Juan Sánchez de Villada, vecino de Lepe, para llevar sus mercancías a los reinos de Aragón y a otros lugares que no sean Portugal, La Mina de Oro o tierra de moros (18-XI-1478).

⁸⁶ RUFO, *Documentación andaluza...*, nº 734: Seguro a favor de Niculoso Buchardo, mercader veneciano, con tal que no saque mercancías para Portugal o Francia ni las traigan de dichos países (15-X-1477).

⁸⁷ TORRE, A. DE LA, *Documentos sobre relaciones internacionales de los Reyes Católicos. 6: 1498-1504*, Barcelona, Patronato Marcelino Menéndez Pelayo, 1966, nº 38: Don Fernando

prohibidos. Es el caso de los norteafricanos, habilitados para el comercio o para el rescate de cautivos⁸⁸; y el de los países coyunturalmente enemigos, cuyo acceso quedaba abierto para la recogida de los bienes en ellos depositados⁸⁹. La fuerza del seguro era tal que dejaba en suspenso cualquier sentencia, incluida la de muerte, y garantizaba un período de salvaguardia tras su finalización⁹⁰.

La acción preventiva de la monarquía se orientó, en segundo lugar, a la articulación de medidas disuasorias. Por esta razón, las *Ordenanzas Reales* mantenían a fines de la Edad Media la ley de Alfonso XI, que disponía la construcción de navíos y la realización de armadas por la mar *para excusar los robos y represalias*⁹¹. Por la misma causa, los reyes organizaron expediciones para combatir a los corsarios. Tal vez, la más conocida es la confiada a don Pero Niño en el Mediterráneo. Fue ejecutada contra corsarios castellanos que atacaban tanto a marinos extranjeros como a naturales del reino. *El Victorial* precisa la personalidad de algunos de ellos: Nicolás Jiménez de Cádiz y un grupo de castellanos y aragoneses al servicio del antipapa Benedicto XIII. Al tiempo, afirma que otros cristianos *que no les hacían mal ninguno* eran respetados; aunque de esta gracia se excluían quienes se hubiesen apoderado de bienes de castellanos e, incluso, de musulmanes, lo que les confería un amplio poder de intervención⁹². La organización de esta campaña corrió a cargo del

concede seguro y salvaguarda a Martín Centurión, mercader genovés estante en la corte, a su sugro y hermanos, con prohibición de ir o enviar cosas a las Indias (25-IX-1503). Vid además notas 80 y 85.

⁸⁸ AGS, RGS, II n° 3245: Salvoconducto y seguro para Sidi Mahomed Abencerraje, moro al servicio de los Reyes, para el jurado Francisco de la Mar y para otras personas, así moros como cristianos, que van a tierra de moros con ciertas mercancías (18-IV-1480); y RUFO, *Documentación andaluza...*, n° 896: Los reyes autorizan a Diego de Valencia, vecino de Jerez, para ir con varios moros de su propiedad a Arcila, Tánger y otras ciudades de África y obtener rescate por ellos (27-XI-1477).

⁸⁹ RUFO, *Documentación andaluza...*, n° 915: Los reyes autorizan a Gonzalo de Quemada, vecino del Puerto de Santa María para ir a Lisboa y Olivenza a sacar las mercancías que dejó allí, tomándolo bajo su seguro, junto a su navío y acompañantes, por espacio de doce meses (2-XII-1477).

⁹⁰ RUFO, *Documentación andaluza...*, n° 1425: Las penas de muerte y el pago de 180.000 mrs., más las costas judiciales, dictadas contra Juan Ruiz de Zorrozosa y Juan Ochoa Darguero, quedan en suspenso por el seguro de la reina a este último (3-VII-1478); y n° 720: para que no se hagan prendas o represalias contra los genoveses, a pesar de cualquier carta en contra de ello y hasta dos años de que SS. MM. anularen su seguro por cualquier motivo (14-XII-1477).

⁹¹ *Ordenanzas Reales de Castilla*, Libro VI, título XII, ley V (en *Los Códigos españoles...*, vol. VI, pp. 472-73).

⁹² La “aplicación práctica” de dichos límites, en ésta y en otras campañas, en FERRER I MALLOL, M^a. T., *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelona, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2000.

monarca, que aportó las embarcaciones, parte de las armas y las pagas de los marinos y militares. A esta contribución hay que sumar la proveniente del botín, que se repartía entre el rey y los participantes. Su alto valor explica el interés de otros navíos por sumarse a la empresa, incluido uno de Aragón. No fue la primera de tales expediciones, pues dos años antes una galera y dos galeotas, capitaneadas por Iñigo López de Mendoza, fueron enviadas al mismo escenario y con idéntico fin⁹³. Y tampoco fue la última, ya que las mismas se repiten hasta el reinado de los Reyes Católicos⁹⁴. Por la misma razón, los reyes potenciaron la navegación *en conserva*, tal como recogen diversas reuniones de Cortes⁹⁵.

Por último, la acción reguladora de la monarquía se cuidó del resarcimiento de daños. Sus preceptos fundamentales se encuentran en el código de *Las Partidas*⁹⁶. El primero establece que cuando se pagaba a los corsarios por dejar libre a las personas y bienes que viajaban en el navío, todos debían contribuir con sus haberes; en cambio, si el daño afectaba a mercancías concretas, eran sus dueños quienes debían correr con los daños. El segundo se ocupa de los bienes recuperados por la fuerza y dispone la devolución a sus dueños siempre que comerciasen con países cristianos, pues en caso contrario quedaban para los barcos que los hubiesen capturado.

La normativa local también contempla este problema, lo que vuelve a incidir en su amplio desarrollo. A modo de ejemplo, podemos mencionar las *Ordenanzas de Plencia*, que estipulan que los robados por corsarios debían de ser socorridos⁹⁷; y el acuerdo del concejo de Pontevedra, que aseguró a los mercaderes que acudían a su puerto, en el sentido de que sus navíos y mercancías no serían *prendados ni penorados*⁹⁸.

⁹³ FERRER I MALLOL, *Corsarios castellanos...*, p. 68.

⁹⁴ AZNAR VALLEJO, E., «La organización de la flota real de castellana el siglo XV», en GONZÁLEZ JIMÉNEZ M. y MONTES ROMERO-CAMACHO, I. (eds.), *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*, Sevilla, Sociedad Española de Estudios Medievales-Diputación de Cádiz, 2006, pp. 323-339.

⁹⁵ *Cortes...*, III, p. 264: Para que los maestros guarden la conserva en los viajes a Francia, Bretaña y Flandes (Toledo, 1436, nº 5) y p. 325: para que cuando zarpen tres o más barcos lo hagan en conserva (Madrigal, 1438, nº 15).

⁹⁶ *Las Siete Partidas...*, V, IX, 12 y 13.

⁹⁷ Ordenanza 5. Publicadas por ERKOREKA, *Análisis histórico-institucional...*, p. 583.

⁹⁸ FILGUEIRA VALVERDE, J., *Archivo de Mareantes*, Pontevedra, Instituto Social de la Marina, 1946, Apéndice nº 38 (1437).

A pesar de todas estas prevenciones y de algunas condenas a la horca⁹⁹, el catálogo de los daños ocasionados por mano humana es amplísimo. Los más habituales eran los producidos por el apresamiento de la carga. Normalmente, no consta la relación pormenorizada de la misma, contentándose las fuentes con indicar el artículo principal que la caracterizaba (trigo, azúcar, paños, etc) o su valor¹⁰⁰. En ocasiones, sobre todo cuando se trata de productos valiosos, figura consignada una cantidad que parece muy alejada del tonelaje de la embarcación, lo que nos plantea la duda de si formaba parte de una presa más amplia o si su alto precio rentabilizaba la operación por sí mismo¹⁰¹. No era raro que la captura de mercancías fuese acompañada del casco de la embarcación y de otros bienes de la nave, como aparejos, armas y vituallas¹⁰². Entre los bienes complementarios también podía figurar el dinero, aunque conviene señalar que excepcionalmente éste podía constituir una mercancía más, sobre todo cuando se trata de remesas para el pago de guarniciones¹⁰³. Otros daños estaban relacionados con la captura de las

⁹⁹ ADA, Caja 78, nº 15: Testimonio de Antón García *el viejo*, en el que asegura haber visto ahorcar a dos vizcaínos que andaban salteando por la mar (1-XII-1512). AGS, Consejo Real, leg. 82, nº 17: Pleito sobre la mitad de una nao, embargada a Antón de Garay, ahorcado por pirata (1510).

¹⁰⁰ TORRE y SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Documentos referentes a las relaciones con Portugal...*, vol. II, nº 327: Carta al corregidor de Jerez para que haga justicia a Juan Martín, portugués establecido en Mallorca, a quien asaltaron una carabela cargada de trigo frente al cabo de Palos (9-X-1483); SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. 2, nº 38: Orden de prisión contra Martín de Zarauz y Ochoa de Asua que asaltaron frente a Saltes una nao bretona con mercancías que podían valer 6.000 doblas castellanas, matando a 2 hombres e hiriendo a otros muchos. Además se apoderaron de las armas pertrechos y mantenimientos (5-XII-1483).

¹⁰¹ GONZÁLEZ GALLEGU, *El Libro de los privilegios...*, nº 44: Mandamiento contra Juan Pérez de Azpeitia, que tomó a Polo de Usodemar y Francisco de Marín, genoveses, 4 balas de grana, a pesar del seguro y alegando que eran mercancías de enemigos. Además desoyó la orden regia para devolverles dicha mercancía y les robó un barco con ropa que valía 6.000 doblas (23-X-1477).

¹⁰² Vid notas anteriores y posteriores.

¹⁰³ SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. 2, nº 44: Comisión al licenciado Rodríguez de Baeza sobre el robo cometido delante de la Rochela por Pascual de Ayete, vecino de San Sebastián, contra el bretón Guillén Durge, al que robó la fusta, con las mercancías, armas, vituallas y aparejos, además de 50 coronas de oro, todo lo cual llevó a vender a Fuenterrabía (28-II-1484); TORRE y SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Documentos referentes a las relaciones con Portugal...*, vol. II, nº 407: Orden al corregidor de Guipúzcoa, para que obligue a Juan Ibáñez, vecino de Motrico, a devolver los 200.000 mrs. que tomó de una carabela que el rey de Portugal enviaba a Tãnger con la paga de la guarnición y otros 200.000 mrs. de súbditos suyos (15-VI-1489).

tripulaciones y viajeros. El objetivo de este tipo de acción era la obtención de un rescate y podía ser total o parcial¹⁰⁴.

La violencia que habitualmente había que emplear y la necesidad de hacer desaparecer testigos y pruebas, agravaban los pérdidas. El primer factor queda patente en el ataque de unos vizcaínos contra una nao de ingleses y portugueses en Huelva, que fue reducida con numerosos tiros de lombardas¹⁰⁵. El segundo, en el hundimiento de navíos o el abandono de sus tripulantes¹⁰⁶.

Frente a lo que se suele pensar, los lugares de comisión eran mayoritariamente las zonas litorales, especialmente las próximas a las entradas de puertos o aquellas constituidas por cabos u otros accidentes geográficos¹⁰⁷. La explicación de este hecho se encuentra en el carácter esencialmente costero de la navegación de la época, por más que se conociese la navegación de altura¹⁰⁸. No faltan ataques sobre

¹⁰⁴ RUFO, *Documentación andaluza...*, n° 1.914: Comisión al doctor Alcocer, para que entienda en la petición de tres mercaderes de San Juan de Luz contra vecinos de Palos, Huelva y Moguer, que atacaron su carabela y les robaron arneses, dinero y otros bienes, valorados en 1.000 doblas castellanas. Posteriormente, cuando uno de ellos se trasladó a las citadas villas para reclamar justicia fue amenazado y le robaron los testimonios y escrituras que llevaba como prueba. Más tarde, otros vecinos de las mismas villas los abordaron cuando se dirigían a La Coruña con 2 carabelas, que les tomaron cargadas de sal, dinero y otras mercancías, valorado todo en 4.000 doblas, y arrojaron a 9 hombres al mar, llevando otros 9 presos (7-VIII-1479); TORRE y SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Documentos referentes a las relaciones con Portugal...*, vol. II, n° 198: Orden al asistente de Sevilla para que haga justicia a Mateo Fernández y Antón Yáñez, escuderos del rey de Portugal, que fueron hechos prisioneros por vecinos de Sevilla en el puerto de Cartagena, so pretexto de invitarlos a comer en su nao. Por este medio robaron su carabela, el dinero que en ella tenían y apresaron a la tripulación, de la que sólo liberaron a los dos escuderos y a un paje para que los sirviera (20-I-1480).

¹⁰⁵ SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. 2, n° 54: Comisión al licenciado de la Fuente y al alcalde mayor de Jerez, para que hagan restituir los bienes, que se están “malbaratando” en los puertos del reino (5-X-1484). Los atacantes, Martín de Zarauz y Ochoa de Asua, habían sido denunciados unos meses antes por asaltar una nao bretona y utilizaban una embarcación llamada *La Robada*. Vid nota 100.

¹⁰⁶ EGILUZ, «Veinticinco años de fricciones...», doc. n° 16: Para que se haga justicia a Luke Stuyit, mercader de Southampton, cuyo barco, cargado de vino, fue asaltado por españoles en el trayecto entre Gascuña y la citada ciudad. Tras saquear la carga, la embarcación fue agujereada para hundirla (8-VIII-1308). Un amplio elenco de crueldades contra las tripulaciones puede verse en CAUNEDO DEL POTRO, B., *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya (1475-1492)*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, 1983, pp. 210-212. Vid además notas anteriores.

¹⁰⁷ Los detalles en AZNAR VALLEJO, E., «Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la Baja Edad Media», *En la España Medieval*, 1997, 20, pp. 407-419.

¹⁰⁸ Un ejemplo sintomático en TORRE y SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Documentos referentes a las relaciones con Portugal...*, vol. I, n° 123: Salvoconducto a Fernando de Lemos y Vasco de Gama para viajar a Tánger, en el que se indica que pueden entrar en el reino *camino derecho hasta cualquier puerto de mar, cercano a la ciudad de Tánger, y desde allí pasar*.

navíos surtos en puerto¹⁰⁹ e, incluso, sobre embarcaciones sacadas a tierra. Un ejemplo de esta última contingencia es sumamente revelador acerca de las tácticas empleadas por los agresores y de su preferencia por las riberas. En él, tres naos francesas atacaron otra de un vecino de Fuenterrabía, a la que *siguieron por la dicha costa adelante fasta que le metieron en el puerto de Vayona e allí dentro en el puerto estando en seco su nao los dichos franceses dis que le robaron todas las dichas sus mercaderías y ropa*¹¹⁰.

La primera vía para la resolución de los conflictos generados por las presas marítimas era la mediación política. Las autoridades de cada país intentaron que sus súbditos cumplieran la legalidad vigente, a fin de evitar las repercusiones de sus actos sobre el comercio nacional e internacional. Por esta razón, exigieron la devolución de lo robado¹¹¹ o la compensación a los mercaderes afectados¹¹², establecieron la separación de responsabilidad de los socios mercantiles de diferente origen¹¹³ e, incluso, salieron por fiadores de sus naturales, para impedir que el enfrentamiento pasara a mayores¹¹⁴. Por la misma causa, ordenaron a sus súbditos no cooperar con los infractores de otro origen, tal como recoge la real cédula a diversos concejos andaluces y al de Cartagena para que no reciban en sus puertos a un patrón genovés que retiene presos en su carraca a vecinos de Mallorca¹¹⁵. También buscaron la res-

¹⁰⁹ RUFO, *Documentación andaluza...*, nº 554: Orden a Esteban de Villacreces y a Pedro Díez de Villacreces, su hermano, para que restituyan a Alfonso Rodríguez de Zamora y Gonzalo Merino, vecinos de Sevilla, un navío que traían de Valencia a Sevilla y que les robaron en el puerto de Gibraltar, donde Esteban de Villacreces, que era su alcaide, les había concedido permiso de estadia. Además, deben compensarles por los doce años transcurridos desde dicho hecho (13-VIII-1477). Vid además nota 105.

¹¹⁰ SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. 3, nº 72 (2-XI-1491).

¹¹¹ SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. 1, nº 91: Los reyes ordenan a Juan Martínez Elduay que devuelva a los franceses las mercancías que robó (6-VI-1480).

¹¹² EGILUZ, «Veinticinco años de fricciones...», Apéndice nº 63: El rey de Inglaterra obliga a vecinos de Sandwich a compensar con 200 marcos a Martín Pérez, mercader de España, por los bienes que le fueron robados y por los daños recibidos (4-X-1324).

¹¹³ TORRE y SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Documentos referentes a las relaciones con Portugal...*, vol. II, nº 395: Orden al asistente de Sevilla para que se averigüe si se restituyeron a ciertos mercaderes florentinos unos esclavos que venían junto a otros de portugueses y fueron requisados en virtud de cartas de marca dadas a Gómez Arias de Inclán, a quien los portugueses habían tomado una carabela (24-I-1489).

¹¹⁴ EGILUZ, «Veinticinco años de fricciones...», Apéndice nº 64: El enviado del rey de España paga 34 libras por la carga de un barco a dos vecinos de Sandwich. Lo hace en lugar de Pedro Sánchez, vecino de Castro Urdiales, huido del reino.

¹¹⁵ RUFO, *Documentación andaluza...*, nº 893: Orden a los concejos de Sevilla, Cádiz, Gibraltar, Cartagena, Sanlúcar y el Puerto de Santa María para que no permitan entrar en sus puertos a Gaspar de Grimaldo, ni le ofrezcan mantenimientos hasta que ponga en libertad a mosén Jordi Sureda, sus hermanos y otros caballeros de Mallorca (24-XI-1477).

tauración de los derechos interrumpidos durante los conflictos bélicos, instando a los suyos a cumplir las paces¹¹⁶ e incluyendo sus bienes en los memoriales de agravios contra antiguos enemigos¹¹⁷.

Paralelamente, los diferentes países hicieron gestiones diplomáticas en apoyo de las reclamaciones de sus ciudadanos, con la amenaza de *concederles otro remedio* en caso de no ser atendidas¹¹⁸. Parte de ellas fueron escuchadas pero otras quedaron sin respuesta aceptable¹¹⁹. Estas últimas provocaron secuestros de bienes y cartas de marca o represalia. Sus promotores son, naturalmente, los reyes, aunque conocemos una carta de represalia otorgada por el duque de Medina Sidonia¹²⁰.

Tales medidas eran contempladas como *un mal necesario*, por lo que se favorecieron soluciones alternativas. Estas podían tener un alcance colectivo, como la concordia establecida por Juan de Arbolancha con el ducado de Bretaña para sustituir la carta de marca por un impuesto¹²¹. En otros casos se trataba de acuerdos entre partes, como el establecido por Esteban Pérez de Cabitos y su hermano Gómez de Arias con Diego Lorenzo y Galianes, patrones de carabelas portuguesas. Por él,

¹¹⁶ TORRE y SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Documentos referentes a las relaciones con Portugal...*, vol. II, nº 198: Orden al asistente de Sevilla para que hagan justicia a Mateo Fernández y Antón Yáñez, escuderos del rey de Portugal, sobre el robo de una carabela y el apresamiento de su tripulación a pesar de las paces entre ambos reinos (20-II-1480).

¹¹⁷ SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. 1, nº 82: Comisión a los jueces para la paz con Francia para que reclamen una carabela de San Vicente de la Barquera (23-XII-1479); y nº 97: para que los embajadores en Francia incluyan en el memorial de agravios el robo de una carabela de Mendoza de Arteaga (14-IX-1480).

¹¹⁸ Una muestra de las realizadas por el rey de Inglaterra en EGILUZ, «Veinticinco años de fricciones...», Apéndice nº 1, 19, 27, 36 y 50. Otra, en este caso de las desplegadas por el monarca castellano, en SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. 2, nº 49, 75, 99, 106, 120, 126; III nº 14, 15, 44; y IV nº 112. En ellas figuran el ducado de Bretaña, los Países Bajos, la Hansa Teutónica y el ducado de Saboya.

¹¹⁹ RUFO, *Documentación andaluza...*, nº 1103: Los Reyes Católicos, a petición de Juan y Lope Suárez, vecinos de Sevilla, y de Francisco Díaz, vecino de Jerez, confirman la carta de marca que se inserta (Olmedo, 27-VI-1467). A pesar de las requisitorias de Enrique IV y las embajadas de D. Juan Manuel, el Dr. de Paz, Hernando del Pulgar y García Franco, nunca pudieron obtener justicia, en vista de lo cual el rey les concedió carta de marca, al igual que haría posteriormente el infante-rey don Alfonso (23-I-1478).

¹²⁰ AGS, RGS, 3-X-1486, Fols. 27 y 31: Comisión para que se atienda la reclamación de Vasco de Vega, vecino y regidor de Muros, asaltado en Gibraltar hace 4 años con la citada carta.

¹²¹ SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. 3, nº 1 (24-I-1489). Los problemas suscitados por la aplicación de dicho acuerdo en diversos puertos del Cantábrico en CAUNEDO, *Mercaderes castellanos...*, pp. 247 y ss.

los lusitanos se pusieron *a derecho* con los titulares de la carta de represalia, lo que supuso el levantamiento del secuestro de sus embarcaciones¹²².

Por la misma razón, los monarcas combatieron las cartas de marca falsas¹²³, las represalias por propia iniciativa¹²⁴ y emplazaron ante sí a aquellos de sus súbditos que habían propiciado represalias contra otros naturales del reino¹²⁵. Las comunidades locales también fueron sensibles a los perjuicios de estos instrumentos, por lo que establecieron acuerdos bilaterales. Sabemos, por ejemplo, que San Sebastián y Bayona habían acordado no ejecutar cartas de marca entre sí¹²⁶.

Otra vía para solventar estos ataques era la judicial. La misma se podía iniciar mediante incitativas y cartas de comisión de los reyes o mediante denuncia de parte. En principio, la instancia llamada a conocer dichos pleitos era el almirantazgo; pero en la práctica su acción se veía suplantada por otras autoridades, como hemos visto¹²⁷. Los propios reyes, que reconocían la competencia de los almirantes, confiaban las causas a concejos, alcaldes de corte, jueces de comisión, alcaldes de fortalezas, Audiencias y Consejo Real.

Las reclamaciones judiciales generaban largos pleitos e innumerables demoras a la hora de ejecutar sus sentencias. La tardanza en fallar se debía a la complejidad del tema, dadas las dificultades para fijar la titularidad de los bienes y la licitud o no de los ataques.

¹²² TORRE y SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Documentos referentes a las relaciones con Portugal...*, vol. III, nº 351: Orden al teniente de almirante y a la persona que tiene en secuestro las carabelas para que levanten el embargo (15-VI-1485). Casuística semejante encontramos en la orden de desembargo de la nao de Juan de Viena, florentino, retenida en Castro Urdiales, a cambio de fianzas del valor de las mercancías *para estar a derecho con las personas a cuyo pedimiento fue embargada la nao*. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. 2, nº 37 (4-XII-1483).

¹²³ SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. 3, nº 69: Comisión sobre los daños que Iñigo Ortiz, vecino de Lequeitio, causa al comercio de Bretaña al utilizar una carta de marca falsificada. Se da a petición de un vecino de dicha población (28-VIII-1491).

¹²⁴ RUFO, *Documentación andaluza...*, nº 675: Los reyes, en cumplimiento de la sentencia del Consejo en la causa del concejo de Murcia contra Melchor y Diego de Peón, vecinos de Sevilla, ordenan a éstos pagar al duque de Medina Sidonia 15.000 y 30.000 mrs. porque, a causa del robo de una nao a ciertos vecinos de Murcia y Lorca, algunos de los murcianos tomaron represalias contra el duque (26-IX-1477).

¹²⁵ SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. 2, nº 109: Emplazamiento contra vecinos de Guipúzcoa por represalias tomadas por los irlandeses contra Sancho González de la Obra (4-VIII-1487).

¹²⁶ SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. 2, nº 124: Comisión para que se informe sobre dicha costumbre (11-III-1488).

¹²⁷ Vid. notas 14-21 y otras dispersas en todo el texto.

Buena prueba del primer inconveniente la hallamos en la argumentación de Martín Pérez de Fagaza al ser acusado de quebrantar el salvoconducto a favor de Pedro y Gaspar de Grimaldo¹²⁸. Alegó en ella que se limitó a aplicar una carta de marca contra bienes que el segundo tenía *in solidum* con Martín Nou, natural y vecino de Francia, pero que en realidad eran de otros genoveses. Añadió que gastó más de cien ducados en litigar con Martín Nou, cuando éste se opuso a la ejecución, para demostrar que eran de genoveses; y que posteriormente se sometió al arbitraje de dos regidores de Burgos, que le dieron por *quito* de la reclamación de Grimaldo. Similar razonamiento encontramos en otra petición de Pérez de Fagaza para que se impidiese que los genoveses de Sevilla pusiesen al abrigo de las cartas de marca los bienes de compatriotas residentes en Portugal, Inglaterra, Flandes, Francia, Bretaña, Génova y todo el Levante, so color de su seguro en la ciudad hispalense¹²⁹.

En otros casos, la dificultad era física, dado que los infractores huían lejos de los lugares de comisión y trataban de borrar las huellas de sus actos. Sea el caso de Juan Ibáñez Meceta, vecino de Motrico, condenado por haber asaltado con su ballener la carabela de Juan de Lisboa, cuando se dirigía de Lisboa a Tánger¹³⁰. Tras volver a Cádiz y para evitar la acción de la justicia, Juan Ibáñez regresó a Guipúzcoa por tierra, mientras que su hijo condujo el ballener y la presa a Valencia. Aquí, los afectados demandaron justicia ante el baile general, quien propició la libertad de los detenidos, pero no detuvo al hijo de Ibáñez por hallarse bajo *guiaje*. Posteriormente, la información recibida en Valencia fue analizada por el Consejo Real, que condenó al agresor a restituir los bienes. Para el cumplimiento de dicha sentencia, los monarcas dieron ejecutorias en junio de 1490 (más de un año después del incidente) y agosto del siguiente año. Con estas dilaciones, no es de extrañar que algunas reclamaciones se mantuviesen vivas más de doce años¹³¹.

¹²⁸ ACHV, Pleitos Civiles, Zarandona y Walls (OLV), C 931/8: La marca no se aplicó en la mar sino en puerto de Aramele, cerca de Tolosa, donde se ocuparon 6 cargas de seda, que iban camino de Lyon (14-XII-1492).

¹²⁹ SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. 3, nº 32 (22-III-1490).

¹³⁰ La documentación sobre este ataque en AGS, RGS, 8-XI-1490, fol. 36, y en TORRE, A. DE LA, *Documentos sobre relaciones internacionales de los Reyes Católicos. 3: 1488-1491*, Barcelona, Patronato Marcelino Menéndez Pelayo, 1951, 245, nº 82 (23-VI-1489); TORRE y SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Documentos referentes a las relaciones con Portugal...*, vol. II, nº 435 (8-XI-1490); y SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. 3, nº 68 (20-VIII-1491).

¹³¹ RUFO, *Documentación andaluza...*, nº 753: Los reyes, a petición de Esteban de Villacreces, ordenan a Juan de Zuazo, alcaide de Cádiz, y a Rodrigo Álvarez, Pedro Galíndez, Pacheco y Antonio Bernal, vecinos de la citada ciudad, que restituyan a aquél un ballener y una carabela cargada de trigo, aceite, paños y otras mercancías que le robaron, doce años antes, cuando siendo él alcalde de Gibraltar los envió para abastecimiento de su fortaleza, o le paguen por ellos 800.000 mrs. (20-X-1477).

El mejor testimonio de las controversias sobre la licitud o no de los ataques lo encontramos en la casuística creada en torno a las relaciones con el Norte de África¹³². Las mismas comienzan por el marco legal de las relaciones, dado que los intercambios con países infieles estaban teóricamente prohibidos, salvo que contasen con autorización papal. Aunque tal autorización era a menudo un mero formulismo, conocemos manifestaciones tardías de la misma. Además, dicho comercio quedaba sometido, también teóricamente, a la política mercantilista de la Corona, especialmente en lo concerniente a productos *vedados*. Sin embargo, la eficacia de tal política se veía mermada por las numerosas mercedes reales, tanto a sus súbditos como a extranjeros y por la importancia del tráfico ilegal. La razón de éste era estructural, ya que el comercio de Berbería descansaba sobre los productos vedados: cereales, moneda y metales, armas y caballos. A lo anterior hay que sumar la compleja situación política, pues algunas plazas estaban bajo soberanía portuguesa y otras habían concertado paces o seguros con dicha potencia o con Castilla. Y a todo ello había que unir las coyunturas económicas, pues en ocasiones los asaltos nacían de la mala marcha de los viajes de comercio o de pesca. Lo anterior se traducían en una larga lista de licencias y seguros, que muestran la falta de confianza en el ordenamiento general.

Dadas las dificultades en obtener justicia y los daños que podían sufrir las personas y bienes, muchos particulares optaban por rescatarlos o someterse a arbitraje. Esto no excluye la posterior reclamación de represalias por los daños sufridos, incluido el coste del rescate.

La peripecia sufrida por las mercancías sustraídas queda de manifiesto en una reclamación de mercaderes ingleses y portugueses asaltados en Huelva por una nao vizcaína, que llevaba el significativo nombre de *La Robada*¹³³. En ella se indica que *lo levaron todo adonde quisieron e lo andan vendiendo e malbaratando por algunas desas dichas çibdades e villas e lugares e por los puertos dellas*. En ocasiones, los detalles del rescate se convertían en nuevo objeto de controversias, dado el distinto parecer del propietario y su patrón o representante¹³⁴.

La situación de las personas es patente en la real cédula a los capitanes de la mar para que entreguen a Pedro Ortiz de Bolívar todos los portugueses que tomasen, para rescate de dieciséis hombres que le prendieron en una carabela, *contra el*

¹³² Vid. nota 108.

¹³³ Vid. nota 105.

¹³⁴ AGS, RGS, 25 de octubre de 1494, fol. 392: Carta de justicia a petición de Pero Pérez, vecino del Puerto de Santa María, quien acusa a Alonso Pérez de haberse concertado sin su autorización con los ladrones que le robaron 2 carabelas, con 103 moros y ciertos meticales de oro, en el Cabo de Aguer.

*vso e costumbre asentado e guardado entre los viscaynos e los portugueses que es non rescatar las personas, y contra la orden del rey de Portugal que ge los mando dar e non le fueron dados*¹³⁵.

Un ejemplo de arbitraje lo encontramos en el caso de la presa de Juan Ibáñez de Motrico contra bienes del rey de Portugal y del judío Benjamín Merin que pasaba a Tánger, encomendado al doctor Maldonado *por se quitar de debates e costas amas las dichas partes*¹³⁶.

4. CONCLUSIONES

En conclusión, resulta evidente que la alta conflictividad en la mar se debía tanto a condiciones estructurales como coyunturales. Las primeras se encontraban ligadas a la dureza del medio marino y la escasez de medios técnicos para conjurarla, mientras que las segundas lo estaban a la resolución de apremios económicos, nacidos de la mala marcha de las actividades comerciales o pesqueras. Esto último hacía que con frecuencia las víctimas se convirtieran en delincuentes y viceversa. También podemos observar cómo la solución natural a esta situación, la constitución de una jurisdicción marítima unificada o bien articulada y dotada de un poder coercitivo disuasorio, no llegó a fructificar. A pesar de ello, la monarquía, apoyada por los grupos más estables de este medio, se preocupó por dotarlo de unas condiciones favorables que salvaguardasen los intereses políticos y económicos del reino. En su consecución alternaron los medios militares, judiciales, legislativos y diplomáticos propios del “estado moderno”, que reivindicaba el monopolio de la violencia, la primacía del derecho y la justicia real y su papel rector en las relaciones internacionales. Cuando dichos medios fracasaban, se acudía a onerosos acuerdos particulares, que se explican por el alto valor económico de las actividades y bienes concernidos.

¹³⁵ TORRE y SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Documentos referentes a las relaciones con Portugal...*, vol. I, nº 116 (22-IX-1478). Vid. además nota 104.

¹³⁶ SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional de Isabel...*, vol. 3, nº 68 (20-VIII-1491). Vid. además notas anteriores.