

Corso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico en la Baja Edad Media

MARIA TERESA FERRER MALLOL
CSIC. Institución Milá y Fontanals

EL PAPEL DE LOS CORSARIOS EN LA GUERRA MARÍTIMA MEDIEVAL

La guerra marítima en la Edad Media reservaba un papel importante a la iniciativa privada¹, a hombres que reunían el capital necesario para hacerse con un barco y para armarlo con una tripulación, provisiones y armas con los que poder atacar al enemigo. Dado el enorme costo de las grandes flotas oficiales y la imposibilidad de que pudieran controlar todo el espacio marítimo amenazado, la iniciativa privada completaba su acción en los períodos de guerra abierta o la sustituía cuando esas grandes flotas oficiales abandonaban la lucha. Los corsarios constituían para los estados una reserva permanente de naves y hombres preparados para la guerra, que no costaban casi nada al erario público y que podían ser puestos en juego inmediatamente allí donde hiciera falta². Es cierto también que, en tiempo de guerra, los navegantes,

1. Este trabajo forma parte del proyecto de investigación “*La Corona de Aragón potencia mediterránea: expansión territorial y económica en la Baja Edad Media*”, concedido por el Ministerio de Ciencia y Tecnología, con financiación FEDER, en parte, (BHA2001-0192). Se beneficia también de la ayuda otorgada al “grupo de recerca consolidat *La Corona catalano-aragonesa, l’Islam i el món mediterrani*”, por el Departament d’Universitats, Recerca i Societat de la informació para el periodo 2001-2005.

2. Para el estudio del corso es útil una introducción jurídica como la que proporciona J.L. de AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, *El corso marítimo (Concepto, Justificación e Historia)*, Madrid, CSIC. Instituto Francisco de Vitoria, 1950, aunque la obra se centra en la época moderna. También como introducción es provechosa la consulta de obras de divulgación como la de A. MASÍ DE ROS, *Historia general de la piratería*, Barcelona, Editorial Mateu, 1959, porque la autora conocía episodios de corso y piratería en el Mediterráneo medieval por investigación directa. Entre las síntesis: S. BONO, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milán, Mondadori, 1993, aunque la atención prestada a la Edad Media es mínima, contiene un capítulo de fuentes y bibliografía, y J. HEERS, *Los berberiscos*, Barcelona, Ariel, 2002. Por lo que respecta a los trabajos de investigación, continua siendo interesante el artículo de A. GIMÉNEZ SOLER, “El corso en el Mediterráneo”, *Archivo de Investigaciones Históricas*, I (Madrid, 1911), 149-179. Conviene consultar las directrices para el estudio del corso y de la piratería de M. 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). *Actas del I Congreso Internacional de Historia Mediterránea. La Península ibérica y el Mediterráneo centro-occidental (siglos XII-XV)* (Mallorca 1973), 743-749, así como su artículo “De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIV^e-XV^e siècle)”, *Mélanges de l’École Française de Rome*, 87 (1975), 7-25. Cf. también los congresos *Course et piraterie. XV Colloque International Maritime* (San Francisco, 1975), París, Editions du CNRS, 1975, especialmente M. FONTENAY-A. TENENTI, “Course et piraterie en Méditerranée de la fin du Moyen Age au début du XIX^e siècle”, 78-136, y “VIII Jornades d’Estudis Històrics Locals”. *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)* (Palma, 1989), Palma de Mallorca, Institut d’Estudis Balearics, 1990, especialmente para el periodo estudiado aquí: M. BALARD, “Course et Piraterie à Gênes à la fin du Moyen Âge”, 29-40. Cf. también A. UNALI, *Marinai, pirati e corsari catalani nel basso medioevo*, Bolonia, Cappelli ed., 1983. A. DÍAZ BORRÁS, *Los orígenes*

faltos de fletes por la paralización de algunos negocios, veían en en el corso un modo de conseguir ganancias substitutorias³.

La iniciativa privada en la guerra tenía sus inconvenientes; el control que se podía ejercer sobre los corsarios era relativo y la inobservancia de las reglas de juego establecidas solía provocar graves dificultades en las relaciones pacíficas con países amigos y en el normal desarrollo del comercio, puesto que el corsario tenía la necesidad acuciante de cubrir los gastos del armamento, pagar a la tripulación y obtener algún beneficio; si para cubrir gastos y obtener una ganancia había de atacar a súbditos de algún país con el que había paz, lo hacía; siempre podía encontrar algún subterfugio: que el agredido llevaba armas o mercaderías prohibidas a musulmanes, que llevaba mercancías de musulmanes o cautivos para rescatar, que tenía intención de romper un bloqueo etc.

La distinción entre piratas y corsarios es un tema que ha sido debatido en diversas ocasiones. Muchos historiadores han puesto de relieve que es imposible distinguir, en la práctica, a los piratas de los corsarios en el Mediterráneo de la Baja Edad Media, aunque se reconoce que sí hay una diferencia jurídica⁴. Es cierto que en la Edad Media frecuentemente ambas denominaciones se usan de un modo casi equivalente, como nos lo muestra una carta del rey Martín el Humano al monarca castellano, en 1401, felicitándole por las disposiciones tomadas "contra los piratas o cossarios que van por los mares robando e usurpando todo lo que poden, non menos de vassallos et amigos que de stran-yos e enemigos vuestros e nuestros" y otros muchos ejemplos que podríamos aducir⁵. Sin embargo, en algunas ocasiones la diferencia queda clara y se dice que una persona determinada es pirata porque roba a todo el mundo; así, el rey Martín el Humano ordenó en 1409 que Bernat Bisbe fuera apresado y castigado porque iba "a roba de tothom"⁶. El corsario es quien observa unas ciertas reglas de la guerra, contenidas en una licencia

de la piratería islámica en Valencia. La ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana, Barcelona, CSIC, Institución Milá y Fontanals, 1993. P. SIMBULA, *Corsari e pirati nei mari della Sardegna*, CNR. Istituto sui rapporti italo-iberici, Cagliari, 1993, y Id., "I pericoli del mare: Corsari e pirati nel Mediterraneo basso medievale", en *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. GENSINI, Pisa, Centro di Studi sulla civiltà del Tardo Medioevo, San Miniato, 2000, 369-402. Cf. especialmente para el corso con países islámicos M.D. LÓPEZ PÉREZ, *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*, CSIC, Institución Milá i Fontanals, Barcelona, 1995, 577-841, que dedica una tercera parte del libro al corso y a la piratería, estudiados de forma muy bien estructurada. M.T. FERRER MALLOL, *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelona, Institución Milá y Fontanals, CSIC, 2000 y también "Incidència del cors a les relacions amb Orient a l'Edat Mitjana", en M.T. FERRER I MALLOL ed., *Els catalans a la Mediterrània oriental a l'Edat Mitjana*. Jornades Científiques de l'Institut d'Estudis Catalans (Barcelona, 16-17 noviembre 2000), Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 2003, 259-307. J. HINOJOSA MONTALVO, "Piratas y corsarios en la Valencia de principios del siglo XV (1400-1409)", Cuadernos de Historia. Anexos de la Revista Hispania", 5 (1975), pp. 93-116. Otros trabajos más concretos serán citados más adelante.

3. M. BALARD, "Course et Piraterie à Gênes", 30.

4. M. MOLLAT, "De la piraterie sauvage à la course réglementée", 8. M.D. LÓPEZ PÉREZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 577-579, donde resume esa discusión. También lo hace P. SIMBULA, "I pericoli del mare", 371-372.

5. M.T. FERRER MALLOL, "Els corsaris castellans i la campanya de Pero Niño al Mediterrani. Documents sobre El Victorial", *Anuario de Estudios Medievales*, 5 (1968 [1970]), 265-338, doc. 1, artículo reeditado en castellano: "Los corsarios castellanos y la campaña de Pero Niño en el Mediterráneo (1404)", en *Corsarios castellanos y vascos*, 67.

6. M.T. FERRER MALLOL, "Pedro de Larraondo, un corsario vizcaíno en el Mediterráneo oriental (1405-1411)", en *Corsarios castellanos y vascos*, 280.

oficial de corso, mientras que el pirata es simplemente un ladrón del mar. Es decir, el corsario era, en principio, selectivo en sus presas y el pirata no lo era. Esas diferencias no se ajustaban siempre a la realidad, salvo en casos extremos de personas muy escrupulosas o de otras completamente fuera de la ley.

Predominaba un amplio segmento de personas que eran corsarios, pero que cometían actos de piratería porque no observaban siempre las normas impuestas por las autoridades del puerto de donde salían, que prohibían atacar a nacionales de países con los que había paz.

Por ello parece más acertado distinguir entre acciones de corso y acciones de piratería, abandonando la tipificación de las personas para tipificar los hechos. Era acción de corso todo ataque contra enemigos del propio país que se ejecutaba después de haber obtenido una licencia de corso, en la que se especificaban cuáles eran los enemigos y las demás condiciones a observar, entre las que destacaba la obligación de volver al puerto de salida, donde había que librar un impuesto, proporcional a la captura, y atender a las reclamaciones por las extralimitaciones que se hubieran cometido.

La diferenciación entre piratas y corsarios en el análisis de los hechos puede teñirse de apreciaciones subjetivas, puesto que resulta influida por la documentación del observatorio desde donde uno contempla el fenómeno, muchas veces parcial; fácilmente un historiador genovés considerará piratas a todos los corsarios catalanes, incluidos los almirantes de flotas, mientras que a un historiador catalán le parecerán piratas todos los corsarios genoveses. La aplicación del término de pirata es todavía más radical cuando se aplica al corso musulmán. Dentro de la Corona de Aragón, en la Edad Media, el fenómeno tampoco no era contemplado siempre de igual modo; una misma persona, según las circunstancias políticas generales y la necesidad que el rey pudiese tener de ella, podía ser un pirata perseguido o un corsario respetado; es el caso de Diego de Barrasa o de Valderrama, a quien el rey Martín el Humano pidió favores frecuentemente para que colaborase en la defensa de Cerdeña, pero que en 1407 ordenó perseguir y capturar por ejercer la piratería⁷.

Puesto que está extraordinariamente bien documentado, me centraré en el corso del ámbito catalán, incluyendo en él los litorales de Cataluña, Valencia y Baleares y su espacio marítimo, con actividades que se extendían hacia el Mediterráneo central y oriental por un lado y hacia el Atlántico por el otro. Los corsarios que se movieron en ese ámbito fueron tanto catalanes, valencianos y mallorquines como también castellanos, que se integraron en los mismos conflictos y, desde luego, en la otra cara de la moneda, corsarios moros, corsarios genoveses y algunos de otras procedencias, como sicilianos o portugueses. Desde el punto de vista cronológico, me centraré en el siglo XIV y la primera década del siglo XV.

7. "...n'Huguet de Volterra, en Ffranci Çacirera e mossèn Diago de Barrasa, patrons de certes naus armades, exercent piràtica ab lurs còmplices e sequaces...": M.T. FERRER MALLOL, "Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano: Diego González de Valderrama, alias Barrasa (1410)", en *Corsarios castellanos y vascos*, 239.

UN NEGOCIO. UN MERCADO.

LOS ÁMBITOS DE ACTUACIÓN DEL CORSARIO

El corsario era un profesional de la guerra naval, un hombre que reunía tanto los conocimientos de la navegación como los de la guerra, y era, además, un empresario. Tener un barco preparado para ejercer la guerra exigía un capital importante, ya que un barco era caro, mantener-lo en buen estado de navegabilidad comportaba muchos gastos cada año y, finalmente, tener este barco armado, es decir, con tripulación y combatientes, con las provisiones y la munición necesarios, representaba un coste elevadísimo.

Para que esta empresa funcionase era preciso un "mercado" de guerra donde se pudiese trabajar; los corsarios catalanes y también los castellanos tenían un "mercado" de este tipo que no faltaba nunca: el de los países musulmanes del Magreb, con los que había casi siempre estado de guerra; era un ámbito de guerrilla marítima muy próximo, casi doméstico, y era el que exigía una inversión menor, tanto en el tipo de nave como en el armamento; respondía a una necesidad de defensa ineludible porque los corsarios berberiscos ejercían una tremenda presión sobre las costas y el transporte marítimo catalán o castellano; además, cualquier incursión contra barcos o tierras del Islam se beneficiaba de la consideración de guerra por la fe. La Iglesia apoyaba también ese tipo de guerra. Por ejemplo, en 1322, el papa Juan XXII otorgó, incluso, cinco años de indulgencia a los mallorquines que armasen en corso contra moros o diesen limosna para la guerra⁸, lo que ennoblecía la actividad del corsario.

Sin embargo, resultaba mucho más interesante para el empresario corsario, desde el punto de vista económico, el "mercado" de las guerras de los estados cristianos, donde podía desarrollar su actividad de manera privada o se podía enrolar en armadas oficiales, con ganancias más seguras, estipuladas en un contrato. Este "mercado" tampoco faltó a los corsarios catalanes en los siglos XIV y XV a causa de los numerosos conflictos abiertos.

Un conflicto siempre latente durante los siglos XIV y XV era el que enfrentaba a catalanes y genoveses. A fines del siglo XIII ya había habido incidentes a causa del bloqueo impuesto por los genoveses a Pisa, que los neutrales no aceptaban, y a principios del siglo XIV la actuación de la Compañía catalana en Oriente provocó una violenta reacción genovesa con innumerables ataques corsarios no sólo en Oriente sino también en Occidente, en los que los catalanes se llevaron la peor parte, puesto que no hay que olvidar que los genoveses estaban curtidos en ese tipo de lucha contra venecianos y contra pisanos; a partir de 1317 y durante unos diez años, la dedicación al corso de los genoveses gibelinos, exiliados de su ciudad, después de haber pasado el poder a manos de los güelfos, provocó un gran aumento de los ataques a catalanes, tanto en el Mediterráneo occidental como en el oriental⁹.

8. J.M. QUADRADO, *Privilegios y franquicias de Mallorca*, ed. facsímil por R. URGELL, Palma de Mallorca, Conselleria d'Educació i Cultura, 2002, 42, doc. 118. A. GARCIA SANZ, *Història de la Marina Catalana*, Barcelona, Aedos, 1977, 123. IDEM, *Llibre del Consolat de Mar*, III-1. *Estudi Jurídic*, Barcelona, Fundació Noguera-Fundació S. Vives i Casajuana, 1984, 51.

9. M.T. FERRER I MALLOL, "Catalans i genovesos durant el segle XIII. El declivi d'una amistat", *Anuario de Estudios Medievales*, 26/2 (1996), 783-823. ID., "I mercanti italiani in terre catalane nei secoli XII-XIV", *Archivio Storico del Sannio*, III (1998). *Economia e Territorio nel Medioevo*. Incontro di Studi (Barcelona, 1996). Atti, 41-101. ID., "Incidència del cors a les relacions amb Orient". Sobre el corso en Génova en el

Sin embargo, fue la conquista catalana de Cerdeña en 1323¹⁰ la que abrió un conflicto que ninguno de los tratados de paz firmados entre ambas partes consiguió resolver hasta que esa conquista no estuvo bien consolidada, cosa que requirió un siglo. Catalanes y genoveses se enfrentaron en una primera guerra breve, de 1325 a 1327, otra más dura de 1331 a 1336 y otra larga y agotadora de 1351 a 1360¹¹. Durante la última de esas guerras se organizaron grandes flotas, pero la extensión del ámbito de lucha -todo el Mediterráneo- obligó a promover los armamentos en corso de particulares, que se regularon en unas conocidas ordenanzas de 1356. También se recurrió con frecuencia a los armamentos mixtos entre el rey y los corsarios, como veremos¹². En 1360, la sentencia arbitral del marqués de Monferrato, publicada en 1362, hizo cesar las hostilidades entre catalanes y genoveses, aunque la paz no quedó bien establecida hasta 1378.

Esas guerras crearon un resentimiento popular muy fuerte entre catalanes y genoveses, una fractura que los tratados de paz no consiguieron cerrar. Los toscanos de la compañía Datini en Mallorca lo comentaban: "stretta et coperta nemistà é la loro (de los genoveses) con costoro (los catalanes)"¹³. La paz oficial coexistía con multitud de incidentes, muchos de los cuales se centraban en el entorno de Cerdeña y Córcega. En 1370, teóricamente en época de paz, Génova presentó al rey Pedro el Ceremonioso una lista de daños recibidos por sus súbditos para su indemnización. La lista contiene veintinueve reclamaciones que se refieren a veintisiete incidentes ocurridos entre los años 1366 y 1369 salvo algunos pocos casos pendientes del 1361. La lista no incluía los damnificados de Bonifacio, muy numerosos, que iban en un libro a parte, que no

siglo XIII: L. BALLETO, "Mercanti, pirati e corsari nei mari di Corsica (sec. XIII)" en *Miscellanea di Storia italiana e mediterranea per Nino Lamboglia*, Génova, 1978, 171-262. Ib., "Armamenti per la guerra di corsa e uomini per la corsa, en *Genova del Duecento. Uomini nel porto e uomini nel mare*, Génova, 1983, Id., "Raffo de Gualterio, mercante, corsaro e pirata del secolo XIII", en *Genova, Mediterraneo Mar Nero (secc. XIII-XV)* Génova, Civico Istituto Colombiano, Studi e Testi, I, 1976, 9-19. M. BALARD, "Course et Piraterie à Gênes", 31.

10. A. ARRIBAS PALAU, *La conquista de Cerdeña por Jaime II de Aragón*, Barcelona, Instituto de Estudios Mediterráneos, 1952. V. SALAVERT Y ROCA, "El tratado de Anagni y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón", *Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón*, V (Zaragoza, 1952), 290-360. Ib., *Cerdeña y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón: 1297-1314*, Madrid, CSIC, 1956, 2 vol. F.C. CASULA, *La Sardegna catalano-aragonesa: Perfil històric*, Barcelona, 1985 (Episodis de la Història, 258). R. CONDE Y DELGADO DE MOLINA, *La Sardegna aragonesa*, en *Storia dei Sardi e della Sardegna. II. Il Medioevo*, Milano, Jaca Book, 1987. F.C. CASULA, *La Sardegna Aragonesa. I. La Corona d'Aragona*, Sassari, Chiarella, 1990.

11. Sobre la guerra con Génova en época de Alfonso el Benigno: J. MUTGÉ VIVES, "El consell de Barcelona en la guerra catalano-genovesa, durante el reinado de Alfonso el Benigno", *Anuario de Estudios Medievales*, 2 (1965), 229-256. Sobre la guerra en época de Pedro el Ceremonioso: G. MELONI, *Genova e Aragona all'epoca di Pietro il Cerimonioso*, Pádua, Cedam, 1971-1982, 3 vol. Sobre la continuación larvada de las hostilidades a través de la guerra en corso, a pesar de los tratados de paz: M.T. FERRER I MALLOL, "La pace del 1390 tra la Corona d'Aragona e la Repubblica di Genova", *Miscellanea di Storia Ligure in memoria di Giorgio Falco*, Génova, 1966, 151-191. y "Antecedenti e trattative per la pace del 1402 fra la Corona catalano-aragonesa e Genova: un tentativo per porre fine alla guerra di corsa", *Archivio Storico Sardo*, XXXIX (1998). *Studi in memoria del Prof. Giancarlo Sorgia*, 99-138.

12. A. DE CAPMANY, *Memorias Históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, reed. anotada de E. GIRALT Y RAVENTÓS Y C. BATLLE Y GALLART, Barcelona, Cámara Oficial de Comercio y Navegación, 1961, II, 254-257, doc. 171.

13. G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca. Il Carteggio datiniano dall'isola (1387-1396). II** Documenti*, Florencia, Le Monnier, 2003, doc. 223 del 3-9 de noviembre de 1395.

se conserva. La mayor parte de los daños eran pequeños, entre 100 y 500 florines de valor, pero algunas capturas eran de mayor importancia y una llegaba a los 5.372 florines; seguramente las capturas mayores ya habían provocado una reclamación individual y la lista presentada por el embajador genovés recogía sólo las de aquéllos que no podían emprender la reclamación por su cuenta; el área de los incidentes era generalmente en torno a las islas de Cerdeña y Córcega y en el brazo de mar entre las islas y la costa italiana. Siete de las capturas fueron obra de los capitanes o patrones de las galeras reales que defendían los mares de Cerdeña: Gilabert de Cruïlles, capitán de cinco galeras armadas, Olf de Pròixida, Francesc d'Averçó, Berenguer Pujades o Sespujades y Berenguer Morey¹⁴.

Refiriéndose al período anterior a la paz de 1403, los mercaderes barceloneses aseguraban que cuando un catalán y un genovés se encontraban en el mar el uno intentaba capturar al otro y los robos eran tantos que casi parecía guerra:

“grans robaries entre los sotsmeses del senyor rey e sotsmeses del comú de Jènova, en tant que les fustes de les dites nacions qui anaven per la mar se tenien per dit los patrons de aquelles, si's encontraven una fusta ab altra, de pendre la una l'altra aquell que pus poderós fos, prenent e robant a aquell la dita fusta e tots los béns qui dins aquella eren, e açò era tant entroduït entre les dites lles nacions que quasi sabia a guerra”¹⁵.

Los representantes de la compañía Datini coincidían con esa descripción de las relaciones catalano-genovesas: “chatalani e genoessi rubano l'uno a l'altro in mare”¹⁶.

Algunos conflictos endémicos habían ido conduciendo a esa situación. La guerra en Cerdeña fue casi permanente desde poco después de la conquista, pero especialmente la guerra de los Arborea contra el dominio catalán, dejó ese dominio reducido a unas pocas plazas, básicamente Cállor y el Alguer desde 1353 hasta que entre 1408-1409 se organizó la expedición en la que encontró la muerte el primogénito y rey de Sicilia, Martín el Joven, pero que fue el paso definitivo para la recuperación del territorio perdido y la conquista de las tierras de Arborea¹⁷. Los sardos de Arborea habían

14. E. PUTZULU, “Pirati e corsari nei mari della Sardegna durante la prima metà del secolo XV, en *Actas del IV Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, I, Palma de Mallorca, 1959, 155-171. M.T. FERRER I MALLOL, “La conquesta de Sardenya i la guerra de cors mediterrani”, en *Els Catalans a Sardenya*, Generalitat de Catalunya, Barcelona, 1985, 35-40. Id., “El cors català contra Gènova segons una reclamació del 1370”, en *Sardegna, Mediterraneo e Atlantico tra Medioevo ed Età Moderna* (“Studi Storici in memoria del Prof. Alberto Boscolo”), a cura di L. d'ARIENZO, Roma, Deputazione di Storia patria per la Sardegna y Bulzoni ed., 1993, II, 271-290. Id., “Barcelona i la política mediterrània catalana: el Parlament de 1400-1401”, en “XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona”, (Sassari-Alghero, 1990), *La Corona d'Aragona in Italia (secc. XIII-XVIII): I. Il “regnum Sardiniae et Corsicae” nell'espansione mediterranea della Corona d'Aragona*, (Sassari-Alghero, 1990), Vol. secondo. Comunicazioni, I, Sassari, Carlo Delfino ed., 1995, 427-443. A. DÍAZ BORRÁS, “El corso genovés y Valencia en la defensa catalana de Cerdeña durante el siglo XIV”, *ibidem*, 401-415. P. SIMBULA, *Corsari e pirati nei mari della Sardegna*. M.T. FERRER I MALLOL, “Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano”.

15. AHCB (Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona), Marina, caixa s. XIV-XV, cit en M.T. FERRER, “Antecedenti e trattative per la pace del 1402”, 101.

16. Carta de Gaspare Bechalla desde Génova al fondaco Datini en Barcelona: A. BORLANDI, *Il manuale di mercatura di Saminatio de' Ricci*, Genova, Istituto di Storia Medievale e Moderna. Università di Genova-Di Stefano, 1963, 30.

17. Cf. los trabajos de Casula y Conde citados antes y A. BOSCOLO, *La politica italiana di Martino il Vecchio re d'Aragona*, Pádua, Cedam, 1962. Id., “Problemi Mediterranei dell'epoca di Pietro il Cerimonioso (1353-1387)”, en *VIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, II, vol. III, Valencia, 1973, 65-100.

sabido aprovechar el momento en que la Corona de Aragón se encontraba comprometida en grandes guerras: contra Génova, desde 1351, o contra Castilla, desde 1356 hasta 1369¹⁸ y no pudo atender a tantos frentes. Esas guerras habían supuesto unos gastos enormes para sostener ejércitos y flotas y provocaron el agotamiento de los recursos de la Corona, que hubo de hipotecar una gran parte del Patrimonio, rentas, impuestos y jurisdicciones¹⁹. Por ello, la Corona no pudo destinar el dinero necesario a la defensa de las plazas catalanas en Cerdeña, que se aseguró, en momentos de apuro, demasiado frecuentes, con la confiscación de cargamentos de naves para destinar el producto de su venta al pago de los soldados. No siempre hubo en la isla las fuerzas navales suficientes para mantener el bloqueo de los puertos de Arborea y defender el espacio marítimo vecino. Esa situación fomentó la dedicación al corso de los catalanes residentes en la isla y atrajo a corsarios castellanos o catalanes no residentes que, a cambio de colaboraciones puntuales en la defensa y en el aprovisionamiento de las plazas catalanas, mediante el desvío de naves a la isla, encontraron acogida en Cálter o en el Alguer, donde podían vender su botín y abastecerse²⁰.

Otro foco conflictivo vecino era Córcega. La Corona de Aragón, a causa de las dificultades encontradas en el dominio de Cerdeña, no pudo acometer la conquista de la otra parte del reino concedido por la Santa Sede a Jaime II, la isla de Córcega, pero apoyó al partido filocatalán en la isla, que se enfrentaba con el partido filogenovés, sostenido por Génova. Parte de esa lucha se desarrolló en el mar, alentando también acciones corsarias²¹. A fines del siglo XIV se abrió otro frente de inestabilidad en

M.T. FERRER I MALLOL, "La guerra d' Arborea alla fine del XIV secolo", en *Giudicato d' Arborea e Marchesato di Oristano: proiezioni mediterranee e aspetti di storia locale*. Atti del I° Convegno Internazionale di Studi (5-8 dic. 1997), a cura di Giampaolo MELE, Oristano, ISTAR, 2000, 535-620. Sobre la repercusión de la guerra en Cerdeña desde 1408-1409 en las relaciones con Génova: M.T. FERRER I MALLOL, *Dos registres de l' "Officium Maris" de Gènova (1402-1403, 1408-1410)*, "Atti del I Congresso Storico Liguria-Catalogna (Bordighera-Génova, 1969), Bordighera, 1974, 248-348.

18. M.T. FERRER I MALLOL, "Causes i antecedents de la guerra dels dos Peres", *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, LXIII (1987), 445-508. Id., "La frontera meridional valenciana durant la guerra amb Castella dita dels dos Peres", en *Pere el Cerimoniós i la seva època*, Institutió Milà i Fontanals. CSIC, Barcelona, 1989, 245-357. Id., "La Corona catalano-aragonesa i Castella (segles XII-XIV). Elements de coincidència i de divergència", Lleida, Universitat de Lleida-Institut d'Estudis Ilerdencs, 2002, 55-102 (El Comtat d'Urgell, 2). J.V. CABEZUELO PLIEGO, *La guerra de los dos Pedros en las tierras alicantinas*, Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert (Diputación Provincial de Alicante, 1991. Para la etapa final de la guerra: P.E. RUSSELL, *The english intervention in Spain and Portugal in the time of Edward III and Richard II*, Oxford, 1955.

19. M.T. FERRER I MALLOL, "El patrimoni reial i la recuperació dels senyories jurisdiccionals en els estats catalano-aragonesos a la fi del segle XIV", *Anuario de Estudios Medievales*, 7 (1970-1971), 351-491.

20. M.T. FERRER I MALLOL, "Els corsaris castellans i la campanya de Pero Niño", 271, 292-293 y la traducció castellana: 19, 42-43. Id., "La conquesta de Sardenya i la guerra de cors mediterrani", 35-40. Id., "Barcelona i la política mediterrània catalana, 427-443. Id., "Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano", 99-242. Id., "Arnau Aymar, capità i corsari de Mallorca (segles XIV-XV)", *Randa*, 51 (2003). Homenatge a Miquel Batllori, 4, 51-75. R. CARINENA I BALAGUER-A. DÍAZ BORRÁS, "Corsaris a Oristany i reclamacions castellanes a València a les acaballes del segle XIV: l'incident protagonitzat per en Joan Martínez d' Eslava i els seus companys", en *La Sardegna e la presenza catalana nel Mediterraneo*. Atti del VI Congresso (III internazionale) di Studi Catalani, Cagliari, (1995), a cura di P. MANINCHEDDA, Cagliari, CUEC, 1998, I, 128-153. P. SIMBULA, *Corsari e pirati*.

21. M.G. MELONI, "Arrigo della Rocca: un nobile corso al servizio del re d'Aragona", *Medioevo. Saggi e Rassegne*, 18 (1993), 9-26. M.T. FERRER I MALLOL, "Il partito filocatalano in Corsica dopo la morte di

Sicilia²². El acceso de la reina María al trono de la isla en 1377, suscitó la protesta de la rama central de la dinastía barcelonesa reinante en la Corona de Aragón, que también reclamaba la sucesión, pero fue sobre todo la elección de marido para la reina lo que motivó la inestabilidad, ya que Pedro el Ceremonioso quería estrechar los lazos dinásticos con la rama siciliana a fin de mantener la isla dentro del ámbito de influencia de la Corona de Aragón. La reina María fue raptada por el conde Guillem Ramon de Montcada, en enero de 1379, quien la puso en manos de nobles enviados por su abuelo, Pedro el Ceremonioso, que la custodiaron en Sicilia hasta que, por razones de seguridad, fue trasladada a Cagliari en 1382 y a Cataluña en 1384. Durante esa época los asuntos de Sicilia provocaron la presencia de flotillas catalanas en la zona con los daños consiguientes. La expedición a Sicilia de Martín el Humano en 1392, siendo infante, para reinstaurar a la reina María, desposada entonces con su hijo Martín el Joven, supuso la apertura de un nuevo frente bélico en el que los corsarios tuvieron oportunidad de integrarse²³.

Sin embargo, no fueron los únicos conflictos que desequilibraron esa área del Mediterráneo occidental. El Cisma de Occidente tuvo un reflejo en el mar; algunos corsarios catalanes se pusieron al servicio del papa Clemente VII desde el primer momento, por ejemplo Jaume Marrades y Jaume Rigolf y también Pere Bernat, a pesar de la oposición del rey Pedro el Ceremonioso, que quería mantener su neutralidad; en 1379 el rey se comprometió a no permitir ningún armamento en sus reinos contra Urbano VI ni en ayuda de su adversario²⁴ y dispuso castigos muy duros contra el barcelonés Berenguer Morey, en 1380, como veremos, y contra el mallorquín Pere Guaita que sirvieron a Clemente VII en el mar²⁵.

Arrigo della Rocca", *Medioevo. Saggi e Rassegne*, 24, 65-87. Cf. también G. SORGIA, "Fazioni in Corsica all'epoca di Alfonso il Magnanimo", en *Studi di Storia Aragonesa e spagnola*, Sassari, Palumbo, 1962. Id., *Sardegna i Còrsega des de la infeudació fins a Alfons el "Magnànim"*, Barcelona, R. Dalmau ed., 1968 (Col. Episodis de la Història). L. BULFERETTI, "Le mire aragonesi sulla Corsica nelli ultimi anni del regno di Alfonso il Magnanimo", en *IV Congreso de Historia de la Corona de Aragón. Actas y Comunicaciones*, I, Palma de Mallorca, 1959, 193-200. Desde las fuentes genovesas: G. PETTI BALBI, *Genova e Corsica nel Trecento*, Roma, Istituto Storico Italiano per il Medioevo, 1976. Id., "La pirateria nel Trecento: un episodio bonifacino", *Medioevo, Saggi e Rassegne*, 10 (1985), 29-39. J.A. CANCELLIERI, "Corses et Génois: éléments pour une phénoménologie de la colonisation dans la Méditerranée médiévale", en *Etat et colonisation au Moyen Age et à la Renaissance*, sous la direction de M. BALARD, Lyon, La Manufacture, 1989, 35-53. Id., *Bonifacio au Moyen Âge. Entre Gênes, Corse, Sardaigne et Méditerranée*, Ajaccio, CRDP de Corse, 1997.

22. Para un panorama amplio del corso en Sicilia: H. BRESI, "Course et piraterie en Sicile (1250-1450)", *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980). *Actas del I Congreso Internacional de Historia Mediterránea. La Península ibérica y el Mediterráneo centro-occidental (siglos XII-XV)* (Mallorca 1973), 751-757. H. BRESI, "La course méditerranéenne: XII^e-XV^e siècles, en *L'exploitation de la mer: La Mer, Moyen d'Echange et de Communication* (Juan les Pins, 1986), 91-110 reed. en *Politique et Société en Sicile, XII^e-XV^e siècles*, Variorum, 1991.

23. A. BOSCOLO, *La politica italiana di Martino il Vecchio*, 11-28, 53-73. M.T. FERRER I MALLOL, "La política siciliana de Pere el Cerimoniós", en *Els catalans a Sicília*, Generalitat de Catalunya. Departament de Cultura, Barcelona, 1992, 35-40. M.R. LO FORTE SCIRPO, *Cronaca di un rapimento e di un riscatto*, "XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona", (Sassari-Alghero, 1990). *La Corona d'Aragona in Italia (secc. XIII-XVIII)*, 2. *Presenza ed espansione della Corona d'Aragona in Italia (secc. XIII-XV)*, 3, Sassari, Carlo Delfino ed., 1996, 545-555 y. Id., *C'era una volta una regina... Due donne per un regno: Maria d'Aragona e Bianca di Navarra*, Nápoles, Liguori ed., 2003, 14-99.

24. ACA, C, reg. 1264, ff. 149 v.-150 r. (1379, agosto, 17), f. 167 r. (1379, septiembre, 17) y reg. 1258, ff. 162 v.-163 r. (1379, octubre, 3).

25. ACA, C, reg. 1265, f. 89 v. (1379, diciembre, 19), 96 v., 102 r., 104 r., 115 r. (1380, enero, 2, 6, 12 y 15).

La lucha de los Anjou de Provenza para conseguir el trono de Nápoles y expulsar a los Anjou-Durazzo, que lo ocupaban, también se constituyó en un foco de tensiones. Tanto Luis I como Luis II de Anjou consiguieron el apoyo de los papas de Aviñón, que veían en la implantación de esa familia en Nápoles una vía para entrar en Roma y unificar bajo su tiara la Iglesia dividida por el Cisma de Occidente²⁶. Desde 1382-1383 esos preparativos militares fueron motivo para la contratación de diversos capitanes catalanes y castellanos, especialmente a partir de 1389-1390, en que Luis II de Anjou consiguió implantarse en Nápoles durante unos diez años, como Arnau Aymar, Gerau Desguanees, Pere Guaita y Pere Fluvia, entre los primeros y como Juan González de Moranza y más adelante Diego González de Barrasa o de Valderrama, Nicolás Jiménez o Juan de Castrillo entre los segundos. Todos estos capitanes practicaron también el corso, ajustándose más o menos a la lista de enemigos de los Anjou.

Las empresas de los Anjou de Provenza y la guerra de Cerdeña fueron los conflictos en los que se implicaron los corsarios castellanos presentes en el Mediterráneo. Esa función militar, frecuentemente intermitente, les daba cobertura para ejercer el corso y unos puertos donde fondear, proveerse y vender el botín. Cuando actuaron por cuenta propia, se atuvieron con bastante constancia a unas reglas de conducta: atacar sólo o con preferencia a genoveses y florentinos. Los primeros porque eran, extraoficialmente, los enemigos tradicionales de los catalanes y, aunque hubiera formalmente paz, había una mayor comprensión para los transgresores; los segundos porque apoyaban a Ladislao de Anjou-Durazzo en el conflicto napolitano y por lo tanto eran enemigos de Luis de Anjou²⁷. La única excepción fue Pedro de Larraondo que se inclinó por el bando contrario, es decir por el de los genoveses, como veremos.

El nombre de Larraondo nos lleva a considerar el caso de las islas del Levante mediterráneo donde se refugió, que eran dominios de familias o de instituciones genovesas, no controladas directamente por el común, que no se responsabilizaba de sus actos, y que se convirtieron en bases de apoyo de corsarios que atacaban a los catalanes, en una ruta especialmente sensible como era la de Alejandría y Beirut, por donde circulaban cargamentos de gran valor. Me refiero concretamente a la isla de Lesbos (Miti-lene en la Edad Media), en manos de la familia Gattilusio, y a la de Quíos, en manos de una Maona genovesa; en el tratado con Génova de 1413, se procuró que ambas islas y también Enos, quedaran comprendidas en el tratado para dar una seguridad a los catalanes de que no iba a continuar la impunidad de esos centros de piratería²⁸.

Aunque los focos principales de conflictividad y de incidentes de corso fueron los que acabo de reseñar, se produjeron episodios de piratería o de corso entre todos los pueblos del Mediterráneo y del Atlántico²⁹.

26. N. VALOIS, *La France et le Grand Schisme d'Occident*, II, París, 1896. A. CUTTOLO, *Re Ladislao d'Angiò-Durazzo*, Nápoles, A. Berisio ed., 1969², p. 207-239.

27. M.T. FERRER, "Los corsarios castellanos y la campaña de Pero Niño", en *Corsarios castellanos y vascos*, 29. Id., "Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano: Diego González de Valderrama, alias Barrasa (+1410)", 107 y 111. Id., "Arnau Aymar", *Randa*, 51 (2003). *Homenatge a Miquel Batllori*, 4, 51-75, concretamente 73.

28. M.T. FERRER, "Pedro de Larraondo", 260-265. Cf. también L. BALLETO, "Chio dei genovesi tra rivolta maonese, corsari catalani ed attacchi veneziani", *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), 479-489.

29. Centrándonos sólo en los territorios ibéricos, cf. noticias de incidentes entre catalanes y castellanos en: J. MURGÉ I VIVES, "Activitat piràtica entre catalano-aragonesos i castellans a la Mediterrània Occidental

LA REGLAMENTACIÓN DEL CORSO

La práctica del corso parece haber sido bastante libre en el siglo XII. Las disposiciones más antiguas que se conocen en Cataluña son las que se ocupan de regular el aspecto fiscal de esa actividad, una es una concesión de franquicia a los navegantes barceloneses, del 4 de julio de 1118, y otra una regulación del reparto del botín que se ha atribuido generalmente al 1129 y que más adelante comentaré. La mención de un moro cautivo entre los derechos a pagar al conde demuestra que entonces la actividad corsaria se limitaba a los ataques contra embarcaciones o tierras islámicas³⁰.

Desde mediados del siglo XIII comenzó a reglamentarse el corso, cien años antes de lo que señalaba M. Mollat para el Atlántico³¹. Los ataques piráticos entre cristianos creaban problemas entre los estados marítimos por lo que se vieron obligados a imponer restricciones a esa actividad. Durante el reinado de Pedro el Católico se habían producido incidentes con Génova, que un tratado entre esa ciudad y la confederación catalano-aragonesa, en 1230, tuvo que solucionar; en ese mismo tratado se estipuló, además, la capacidad mutua de apresar y castigar a los corsarios y piratas en el territorio de la otra parte contratante³². En 1250, Jaime I el Conquistador prohibió los armamentos en corso a causa de los perjuicios que los corsarios causaban al país³³; desde entonces, quien quisiera armarse había de pedir licencia, que venía a ser una excepción a la regla. Desde 1283, como mínimo, la concesión de licencias quedó centralizada en manos de los batlles generales o procuradores de cada uno de los estados marítimos, o a veces en las del mismo rey, para evitar concesiones indebidas³⁴. En 1288 se precisó

durant el regnat de Jaume II", *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 11 (Alicante, 1996-1997), 445-457 y "La piratería entre la Corona de Aragón y los reinos de Castilla y Portugal", *V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval* (Cádiz, 1-4 de abril de 2003"). y M.T. FERRER, *Corsarios castellanos y vascos. Sobre incidentes entre catalanes y portugueses*; M.T. FERRER I MALLOL, "Productes del comerç catalano-portuguès segons una reclamació per pirateria (1408)", *Miscel·lània de Textos Medievals*, 6 (1992), 137-163, Id., "Rodrigo Díez, caballero y corsario. Capturas en los mares portugueses (1395-1396)", en *Os reinos ibéricos na Idade Média. Livro de Homenagem ao Professor Doutor Humberto Carlos Baquero Moreno*, coord. L.A. DA FONSECA, L.C. AMARAL, M.F. FERREIRA SANTOS, Oporto, 2003, 1141-1146 y en curso de publicación: "Incidentes piráticos entre catalanes y portugueses a fines del siglo XIV y comienzos del XV", en *Homenagem ao Prof. Dr. José Marques*.

30. F. CARRERAS Y CANDI, "Ordinacions urbanes de bon govern a Catalunya (segles XIII a XVII)", *Boletín de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona*, 11 (1923-1924), 294. A. GARCIA I SANZ, *Llibre del Consolat de Mar*, III.1, 50.

31. M. MOLLAT, "De la piraterie sauvage à la course réglementée", 9-11.

32. M.T. FERRER, "Catalans i genovesos durant el segle XIII", 785-787.

33. A. HUICI MIRANDA (+)-M.D. CABANES PECOURT, *Documentos de Jaime I de Aragón*, Valencia, Anubar, 1976, doc. 538, 355 (Textos Medievales, 50). A. GARCIA I SANZ, *Llibre del Consolat de Mar*, III.1., 51. R.I. BURNS, "La piratería: superficie de contacto cristiano-musulmán a la València conquerida", en *Moros, cristians i jueus en el regne croat de València*, Valencia, 1987, 179-184. A. DÍAZ BORRÁS, *Los orígenes de la piratería islámica*, 20-22.

34. Sólo conocemos, de momento, la disposición válida para Valencia: L. ALANYÀ, *Aureum Opus regaliū privilegiorum civitatis et regni Valentie*, Valencia, 1515, reed. Valencia, Anubar, 1972, con índice de M.D. CABANES PECOURT, Petri primi, cap. 15, 122 (Textos Medievales, 33). A. GARCIA I SANZ, *Llibre del Consolat de Mar*, III.1., 51. M.D. LÓPEZ PÉREZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 580-581. A. DÍAZ BORRÁS, "La legislación valenciana relativa a la guerra de corso durante la Edad Media", en *El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico militar y sus repercusiones en España*. V Jornadas Nacionales de Historia militar (1995), Cátedra General Castaños, Sevilla, 1997, 353-373, concretamente 359.

que el corsario había de librar fianza y presentar fiadores o avaladores que asegurasen el cobro de la fianza en caso de infracciones de las reglas; se estableció también que había de regresar al lugar en donde había armado y que a su llegada el botín había de ser retenido, de manera preventiva, hasta aclarar su legalidad. Si había constancia de que el corsario había atacado a amigos debía ser encarcelado y el botín retenido para su devolución³⁵. Se trata de una disposición para Cataluña, pero debió despacharse otra similar para Valencia puesto que en los primeros años del siglo XIV el rey indicaba que en ese reino era el batlle real el que debía recibir las fianzas que concretaba en su disposición³⁶. En las Baleares, el rey Pedro el Ceremonioso, después de la reincorporación del reino de Mallorca a su corona, en 1343, también prohibió los armamentos en corso sin previa licencia real³⁷ y en 1353 exigió que los corsarios prometieran al gobernador, antes de salir, que no atacarían a nadie que estuviera en paz o tregua con el monarca, bajo pena de 3.000 libras, por lo que habían de presentar fiadores³⁸; en la práctica, sin embargo, la aplicación de esas reglas siempre fue más laxa en las islas a causa del peligro constante del corso islámico³⁹.

El punto más importante de la licencia era, sin duda, la fianza que se señalaba y los fiadores que habían de responder de ella. La fianza era proporcional a la envergadura de la embarcación: 15.000 florines por una galera, 10.000 por una galeota de 25 bancos, 6.000 por una de 20, 4.000 por un leño de remos, aunque esas fianzas variaban o se producían errores⁴⁰. En 1381, el rey se lamentaba en carta al primogénito del error cometido en otorgar una licencia a Bernat Arboçar, de Tarragona, para armar un leño de quince bancos para entrar en corso contra moros, puesto que no había dado fianza más que de 150 libras y, a juzgar por lo que había hecho el primer día, en que había tomado vituallas en un mas de Salou sin pagarlas, se esperaba que provocaría daños. El infante había pedido que esa licencia se revocase, pero el monarca quería que se implicase en el caso el veguer de Tarragona, por haber pedido poca fianza⁴¹.

En las autorizaciones, libradas por el rey o sus oficiales, denominadas más tarde patentes de corso, se indicaba cuáles eran los enemigos a los que se podía atacar. Los corsarios habían de jurar no atacar a gente de países que se encontrasen en paz con la Corona catalano-aragonesa. También se establecía si el corsario había de entregar una parte proporcional de las presas al rey o bien era liberado de esa obligación, en

35. A. de CAPMANY, *Memorias Históricas*, II, doc. 43, 66-67. *Constitucions i altres drets de Catalunya*, edición facsímil de la de 1704, Barcelona, Ed. Base, 1973, II, llib. 4, tít 16, caps 1 i 2, 151. A. GARCIA SANZ, *Història de la Marina Catalana*, 121-123. IDEM, *Llibre del Consolat de Mar*, III.1., 51. Id., "El dret marítim medieval a la Corona d'Aragó", en *La Corona d'Aragó. El Regne de València en l'expansió Mediterrània (1238-1492)*, València, Corts Valencianes, 1991, 97-105, concretamente, 98-99.

36. A. DÍAZ BORRÁS, "La legislación valenciana relativa a la guerra de corso", 359. Id., *Los orígenes de la piratería islámica*, 23-24.

37. J.M. QUADRADO, *Privilegios y franquicias de Mallorca*, 45, doc. 12. A. GARCIA SANZ, *Història de la Marina Catalana*, 123. Id., *Llibre del Consolat de Mar*, III.1., 52.

38. A. de CAPMANY, *Memorias Históricas*, II, 244.

39. M.D. LÓPEZ PÉREZ, "Piratería y corsarismo en el Mediterráneo occidental medieval: el control de las actividades corsarias en Mallorca a finales del siglo XIV y principios del XV", en *La Mediterrània. Antropologia i Història*, "VII Jornadas de Estudios Históricos Locales" (Palma de Mallorca, 1988), Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Balearics, 1990, 173-203.

40. J. HINOJOSA, "Piratas y corsarios en la Valencia de principios del siglo XV", 100.

41. ACA, C, reg. 1276, 59 r.-v. (1381, septiembre, 23).

consideración a los cuantiosos gastos del armamento y a su utilidad pública, aspectos de los que trataremos más detenidamente más adelante; una vez el corsario contaba con la autorización para salir en corso, había librado fianza y fiadores y había jurado no atacar a amigos del país, podía lanzarse a la búsqueda de enemigos y de botín⁴².

Especialmente a causa de los tratados de paz con Génova, concretamente los de 1386 y 1390, se impuso desde entonces otra restricción sobre los armamentos en corso: la limitación de los puertos donde se podían armar naves en corso, a causa de los abusos que se producían por parte de muchos corsarios, que atacaban a gentes con las que había tratado de paz vigente. Siendo menor el número de puertos autorizados, se podía extremar el control. Por parte de la Corona de Aragón esos puertos eran Barcelona, Valencia, Mallorca, Ibiza, Cállez y l'Alguer, mientras que Génova podía armar en la misma Génova, en Savona, Albenga, Ventimiglia, Portovenere, Pera, Caffa, Famagusta y Quíos⁴³. De todos modos, no fue hasta 1397 que el rey Martín el Humano prohibió al batlle general "dellà Xixona" —la gobernación meridional del reino de Valencia— conceder licencias de armar en corso, argumentando que tal competencia correspondía desde antiguo al batlle general del reino de Valencia y que era mejor que estuviera en manos de una sola persona; el rey reconocía que el batlle "dellà Xixona" no había obrado sin base legal, sino en vigor de algunas cartas reales; en contra de lo que afirmaba el monarca, resulta probado por la documentación que el batlle "dellà Xixona" había ejercido esa competencia al menos desde principios del siglo XIV; lo que le privaba de ella era, más bien, una conjunción de los compromisos internacionales a los que he aludido, las presiones del batlle general del reino de Valencia para asegurar su preeminencia y, sobre todo, algunos abusos por parte de corsarios que habían armado en esa zona.

A causa de los excesos que siempre se producían, se intentaba desde la corte concienciar a los oficiales reales de la importancia de controlar los armamentos. En 1369, Pedro el Ceremonioso ordenaba a Berenguer Carròs, conde de Quirra, a los gobernadores generales de Logudor y de Cállez y a los consejos municipales de Cállez y el Alguer que no permitiesen que se armase ningún barco en Cerdeña si no daba seguridades de no atacar a los genoveses ni a otros que no estuvieran en guerra con él, salvo si se les encontraba entrando o saliendo de las tierras de Arborea, que eran enemigas. El rey había tenido que indemnizar los ataques a genoveses que se habían producido, por ello les recomendaba que no permitieran el armamento a gente que no fuera de fiar y les anunciaba que los daños que hicieran los corsarios los restituirían los oficiales⁴⁴.

QUIENES ERAN LOS HOMBRES QUE SE DEDICABAN AL CORSO

Los mercaderes o los patrones de embarcaciones comerciales figuran entre la gente que se dedicaba ocasionalmente al corso. Muchas veces, sus acciones corsarias respondían al deseo de vengarse por las depredaciones de las que ellos mismos habían

42. M.T. FERRER I MALLOL, "Jurisdicció i control de la navegació a la ribera i mar de Barcelona", *Anales de la Universidad de Alicante*, II. Historia Medieval", 12 (1999), 113-133.

43. M.T. FERRER, "La pace del 1390", 163.

44. Archivio di Stato di Cagliari, B 7, f. 13 r.-v. (1369, junio, 18).

sido objeto; aprovechaban las oportunidades que se presentaban cuando encontraban en inferioridad de condiciones a las propias a algún connacional de quien les había atacado. Hay que aclarar que las naves mercantes podían llevar a cabo esas acciones de guerra porque solían ir bien armadas, incluso con armas de fuego desde fines del siglo XIV⁴⁵ y solían llevar a bordo algunos ballesteros. Al menos procedían así catalanes, genoveses, venecianos etc., que se encontraban inmersos en guerras abiertas o larvadas por el predominio en el Mediterráneo. Durante las guerras, las naves mercantes también atacaban embarcaciones enemigas, si la ocasión parecía propicia⁴⁶. Los rumores que corrían sobre los armamentos y las malas intenciones de los demás obligaban a armarse y a navegar dispuestos a atacar. En 1378, el rey Pedro el Ceremonioso había sabido que se rumoreaba que la nave de Bernat de Gualbes, que se encontraba en Mallorca, camino hacia Levante, llevaba gente de armas para atacar a genoveses. Ordenó hacer una inspección a bordo para que fuera detenida, si llevaba realmente más gente de lo que era habitual en un viaje a Ultramar, pero después el monarca supo que los genoveses, a causa del temor que tenían a la nave de Gualbes, habían armado otra para atacarla y habían embarcado en ella muchos ballesteros. Ante esa noticia, el rey Pedro el Ceremonioso cambió de opinión y autorizó a Gualbes a asoldar gente con la que poder defender su nave, aunque había de jurar no tomar la iniciativa de atacar genoveses, sólo defenderse⁴⁷. Es un ejemplo de como la desconfianza mutua podía generar incidentes.

También había bastantes patrones de naves mercantes que alternaban el transporte marítimo con temporadas dedicadas al corso contra Berbería. Por ejemplo, Bernat Amat, que con su galeota solía hacer la ruta de Levante como transportista, con viajes comerciales documentados en 1400, 1401 y 1402, armó en 1404 contra moros de Berbería y nuevamente lo hizo en 1406, aunque en esta última ocasión se trataba de un viaje de doble uso, mercantil y de corso, ya que pensaba llevar mercaderías⁴⁸. María Dolores López indica otro caso significativo, el del mallorquín Joan Ripoll, quien durante treinta años, entre 1376 y 1408, alternó los viajes mercantiles a los puertos del Magreb con los armamentos en corso contra las mismas zonas con las que había comerciado antes. Para muchos patrones, el corso constituyó una actividad complementaria⁴⁹. En este grupo de mercaderes y patrones que ocasionalmente practicaron el corso podemos situar también a Martí Vicenç⁵⁰, Mateu y Salvador

45. Los registros del batlle general de Cataluña conservan licencias para embarcar "ballestes de tro" o bombardas en las naves mercantes de Francesc Saclosa (1379), Francesc Fogassot (1379), Bartomeu Vidal (1381), Berenguer Guerau (1382) etc.: M.T. FERRER, "Jurisdicció i control de la navegació", 118. Son citas bastante más antiguas que las procedentes de Perpiñán, indicadas por A. JAL, *Glossaire Nautique*, París, 1848 (reed. anastática de la Bottega d'Erasmo, Turín, 1964), 305, con referencias de 1393, 1394 y 1406.

46. Es el caso del mercader Bernat Tàrascó: B. GARÍ-E. VARELA, "¿Comercio o piratería? Mercancía y botín en el libro de cuentas de un mercader catalán del siglo XIV", en *Oriente e Occidente tra Medioevo ed età Moderna. Studi in onore di Geo Pistarino*, a cura di L. BALLETTTO, Genova, Glauco Brigati, 1997, 357-378.

47. ACA, C, reg. 1261, f. 61 v.-62 r. (1378, marzo, 23).

48. M.T. FERRER MALLOL, "Incidència del cors a les relacions amb Orient, 283-284. ACA, C, reg. 2181, f. 156 v. (1406, diciembre, 16) y f. 166 r.-v. (1407, enero, 22). Los cónsules de la mar de Barcelona no querían respetar el *guiatge* que el rey le había concedido.

49. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 625-626.

50. En 1398 se armaba en Barcelona para ir en corso, junto con Pere y Guillem Oliver y Pere Ferrer: ACA, C, reg. 2230, f. 70 r. (1398, abril, 27).

Gelats⁵¹, Pere Roig, de Valencia⁵², mientras que Jaume Anglès y Martí Fuster, de esta última ciudad, o Guillem Morató, de Dénia, o Huguet Voltrera parecen haber tenido dedicación total al corso⁵³.

Supongo que también debió pertenecer a este grupo social Andrea Gargiola o Gajola, un siciliano que durante el año 1392 atemorizó a mercaderes y navegantes. La situación de guerra en Sicilia, después de la llegada de la flota del infante Martín y de los reyes de Sicilia, quizás alentó su dedicación al corso. En abril de 1392 se decía que esperaba en Porto Pisano una nave veneciana que volvía de Flandes, la cual ante estas noticias, de las que tuvo conocimiento en su escala en Mallorca, modificó su viaje y se dirigió directamente a Venecia. En junio, dos naves venecianas que volvían de Flandes y de Inglaterra tampoco se arriesgaron a dirigirse a Porto Pisano y marcharon a Venecia⁵⁴.

No podemos olvidar el caso de algunos renegados, como el de un valenciano llamado Fuster, que se puso al servicio del rey de Túnez. Se decía de él que, después de cautivar ciento cincuenta personas en una de sus correrías, había tirado al mar unos cincuenta prisioneros, de ocho a diez después de apedrearlos, mientras que el resto habían muerto de hambre y sed. También se decía que el sultán de Túnez le había prometido de veinte a treinta embarcaciones para que quemase el puerto de Ciutat de Mallorca, cosa que finalmente no realizó⁵⁵. Parece que participó o bien organizó el ataque a la alquería de s'Arracó, cerca de Andratx, en Mallorca, y seguidamente en el de Torreblanca en el litoral septentrional del reino de Valencia, en septiembre de 1396, o quizás a fines de agosto⁵⁶.

Durante el siglo XIV encontramos, además, a muchos nobles y caballeros ejerciendo el corso, algunos de una manera ocasional o por periodo breve de tiempo, otros durante una etapa más larga, convirtiéndose de hecho en profesionales del corso, como veremos. Era una actividad que se avenía con su preparación militar y con sus posibilidades financieras, al menos con su crédito. Hay que tener en cuenta, efectivamente, que el corso de altura necesitaba capitales fuertes para los barcos, naves o galeras, tanto en propiedad como en arrendamiento, y especialmente para las tripulaciones, que habían de ser muy numerosas, así como para las armas, para las provisiones etc. No todos los que lo deseaban, pues, podían dedicarse al corso, al menos como capitanes, aunque ya veremos que había gente que, sin mucho dinero, conseguía armar

51. ACA, C, reg. 2231, f. 92 v. (1400, junio, 21)

52. En 1398 había robado una nave genovesa, cargada de trigo en Port de Buc, en el reino de Francia: ACA, C, reg. 2230, ff. 76 v.-77 v. y 79 r.-80 r. (1398, mayo, 1).

53. M.T. FERRER, "Los corsarios castellanos y la campaña de Pero Niño", 22-23, 44 y "Vida, aventuras y muerte de un corsario", 117, 137, 145, 147 y 208, doc. 50 y 239-240, doc. 76, en *Corsarios castellanos y vascos*. A. BOSCOLO, *La politica italiana di Martino*, 105-106. J. HINOJOSA, "Piratas y corsarios en la Valencia de principios del siglo XV, 98-99.

54. G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca*, docs. 233, 280, 363 p. 564-565, 673. 838.

55. M.T. FERRER I MALLOL, "El Piero da Rabat catelano, corsaro crudelissimo, de la novel·la LIV de Giovanni Sercambi, és Pere Fuster, corsari valencià renegat?", *La cultura catalana en projecció de futur. Homenaje a Josep Massot*, Castelló de la Plana, 2004, 215-222.

56. J. SASTRE MOLL, "Aportación mallorquina a la Armada Santa", *Butlletí de la Societat Arqueològica Luliana*, 37 (1979), 167-199, 485-518, en concreto, 167. A. DÍAZ BORRÁS, *Los orígenes de la piratería islámica*, 147-152, sobre las armadas de 1398 y 1399 cf. 152-201 y los mapas que acompaña. Continúa siendo útil la consulta de A. IVARS CARDONA, *Dos creuades valenciano-mallorquines contra Berberia*, Valencia, 1921.

embarcaciones para el corso. Los caballeros veían en el corso un modo de satisfacer su ambición de poder y de conseguir fortuna.

Un caso significativo es, entre fin del siglo XIII y los primeros años del XIV, Roger de Flor, freire de la orden del Temple, que abandonó la orden y se dedicó al corso durante unos años, primero en Oriente y después al servicio del rey Federico de Sicilia, hasta que en 1303 pasó a Oriente con la Compañía Catalana. En 1301 había realizado una incursión en la playa de Barcelona con cuatro galeras y un leño armado. Pidió comprar vituallas y como se le respondió que había que consultar al rey, las tomó por la fuerza a los navíos que se encontraban en la playa y además robó a barcas catalanas de carga. Al año siguiente, la costa catalana estaba prevenida porque merodeaba entonces con seis galeras y un leño de cien remos, con los que había estado pirateando por Toulon y la zona de Provenza; aún estando prevenidos, tomó un leño en el puerto de Palamós⁵⁷.

Algunos caballeros se dedicaron al corso como consecuencia de dificultades políticas en su país, como por ejemplo, un exilio. Es el caso del castellano Juan de Castriello, a quien se acusó de haber participado en el asesinato de un caballero partidario del conde Alfonso Enríquez, bastardo del rey Enrique II. Fue protegido, en un primer momento por el duque de Benavente, pero al ser expulsado éste del consejo de regencia tuvo que exiliarse y ponerse al servicio de Luis de Anjou⁵⁸.

También el exilio propició la dedicación al corso de un noble siciliano de ascendencia catalana, Guillem Ramon de Montcada, conde de Augusta, famoso por haber raptado a la reina María de Sicilia del poder de su tutor, Artal de Alagón, en enero de 1379, y haberla puesto en manos de su abuelo, el rey Pedro el Ceremonioso; cuando, en 1382, no se la pudo mantener con seguridad en Sicilia, fue llevada a Cálter y con ella se retiró también Guillem Ramon de Montcada y su familia, puesto que habría sufrido las represalias de Artal de Alagón. Las posesiones que el infante Martín le había concedido en Cataluña no produjeron rentas suficientes para sostener su rango y el de su familia, por lo que los vendió al conde de Urgell; con el dinero que obtuvo, compró y armó en Castilla dos naves con las que comenzó a dedicarse al corso, siguiendo el modelo de los numerosos corsarios que en parte contribuían a la defensa de la isla y a mantener el bloqueo de los puertos de Arborea y en parte creaban problemas internacionales con capturas de naves y mercancías de súbditos de países amigos; suscitó reclamaciones de Pisa, de Génova, de Francia y del sultanato de Babilonia, creando un grave problema para los mercaderes catalanes y sobre todo barceloneses que comerciaban en Alejandría y Beirut. En algún momento parece que llegó a reunir una flota de ocho naves, gracias a las embarcaciones que tomaba, y se decía que en sus almacenes en Cálter tenía mercaderías por valor de más de 100.000 florines. Su carrera corsaria sufrió un grave contratiempo cuando en 1387 la ciudad de

57. A. RUBIÓ I LLUCH, *Diplomatari de l'Orient Català (1301-1409). Col·lecció de documents per a la història de l'expedició catalana a Orient i dels ducats d'Atenes i Neopàtria*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 1947 (hay reedición facsímil cuidada por M.T. FERRER I MALLOL, del 2001: *Memòries de la Secció Històrica Arqueològica*, LVI), docs. 2, 3 y 7. M.M. COSTA, "Palamós medieval: aspectes de la defensa de la vila", *Estudis sobre Temes del Baix Empordà*, 1 (1981), 142.

58. M.T. FERRER, "Los corsarios castellanos y la campaña de Pero Niño", en *Corsarios castellanos y vascos*, 36.

Barcelona forzó una acción represiva contra el conde, que había acudido a Tarragona a vender su botín, y quemó sus dos naves; ese castigo ejemplar se volvió más tarde contra la ciudad porque una de las naves o bien había sido prestada por el castellano Pero Fernández de Villegas o bien nuestro noble se la había robado y por lo tanto tuvo que pagar una indemnización; aunque la quema de las naves parece haber cortado la carrera corsaria de Guillem Ramon de Montcada, no fue así con su influencia; tres años después disfrutaba de nuevo del favor real y colaboró en la expedición a Sicilia del infante Martín, lo que le permitió recuperar sus posesiones en la isla, adquirir otras y ocupar altos cargos⁵⁹.

Otros nobles de alto linaje se dejaron tentar por esa actividad, por afán de aventura y de hacer fortuna. A fines de 1377, por ejemplo, Guerau de Queralt armaba una galera en corso en Barcelona, en principio contra moros, excepto el rey de Granada, aunque si el rey le necesitaba podía convocarle para servirle dos meses, bajo ciertas condiciones económicas. Mientras actuara por su cuenta, le concedió franquicia de la parte del botín correspondiente al rey⁶⁰. Finalmente, en mayo de 1378, se puso al servicio del rey de Chipre, no sólo para acompañar a su futura esposa, Valentina Visconti, hija del señor de Milán, a la isla, en la pequeña flota a las órdenes de Hug de Santa Pau, sino también para ayudarle a recuperar Famagusta, que había sido ocupada por los genoveses entre 1373 y 1374; volvió en 1379 y tuvo dificultades con el rey por causa de sus ataques a genoveses⁶¹.

Si bien la actividad de Guerau de Queralt, a pesar de algún abuso, entra más bien en el ámbito de la guerra, ejercida a favor de un país amigo, aunque contra otro país amigo, la de Nicolau d'Abella, otro noble catalán, se inclina más hacia la piratería. Ya en 1389, consta que pirateaba por los mares de Alicante con dos galiotas, la suya y la de Jaume Roca⁶². En 1397, se apoderó cerca de Toulon de dos leños languadocianos,

59. P. SIMBULA, *Corsari e pirati nei mari della Sardegna*, 209-233 y 343-491, doc. 3, que contiene el proceso de 1387 contra un oficial que le otorgó *guiatge* y en el que se resumen sus correrías. Cf. también A. LÓPEZ DE MENESES, "Correspondencia de Pedro el Ceremonioso con la soldanía de Babilonia", *Cuadernos de Historia de España*, XXIX-XXX (Buenos Aires, 1959), 336-337, doc. XXXI. Id., "Los consulados catalanes de Alejandría y Damasco en el reinado de Pedro el Ceremonioso", *Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón*, VI (Zaragoza, 1956), 107-111 y docs. XXV, XXIX-XXXII; Ch.-E. DUFOURCO, "Documents inédits sur la politique ifriqiyenne de la Couronne d'Aragon", *Analecta Sacra Tarraconensia*, XXV (Barcelona, 1954), 287 y Id., "Catalogue chronologique et analytique du registre 1389 de la Chancellerie de la Couronne d'Aragon, intitulé *Guerre sarracenorum 1367-1386*", *Miscel·lània de Textos medievals*, 2 (Barcelona, 1974), 148, 149 i 151-152, núms. 299, 302 y 310. M.T. FERRER, "Incidència del cors a les relacions amb l'Orient", 280. Sobre la indemnización que tuvo que pagar Barcelona por una de las naves quemadas: AHCB, Llibre del Consell, 28, ff. 72 r.-73 r. (1403, agosto, 9).

60. ACA, C, reg. 1259, ff. 132 r.-133 v. (1377, diciembre, 20).

61. L. de MAS LATRIE, *Histoire de l'île de Chypre sous le règne des princes de la maison de Lusignan*, París, 1852-1861, 3 vol. G. HILL, *A History of Cyprus*, Cambridge, 1948. Cf. sobre la intervención genovesa en Chipre: G. MELONI, *Genova e Aragona*, III, Pádua, 1982, 112-119, 122-125, 130-131 y P. W. EDBURY, "Cyprus and Genoa: the origins of the war of 1373-1374", *Actes du II Congrès international d'études chypriotes*, Nicosia, 1986, II, 108-126. Sobre la flotilla catalana en Chipre: M.T. FERRER I MALLOL, "Noves dades per a la biografia de Ramon de Perellós, autor del viatge al Purgatori de Sant Patrici", *Miscel·lània en honor del doctor Casimir Martí*, Barcelona, Fundació Salvador Vives Casajuana, 1994, 215-230, y "La reina Leonor de Chipre y los catalanes de su entorno", en curso de publicación en el Homenaje a Michel Balard.

62. J. HINOJOSA, "La piratería y el corso en las costas alicantinas durante la Baja Edad Media", en VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals. *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban* (ss. XV-XVIII) (Palma, 1989), Palma de Mallorca, 1991, 55-69.

que transportaban trigo y vino por cuenta de genoveses. La esposa de un vecino de Marsella, Duran de Roca, se quejó también de que el mismo noble había tomado el leño de Joan Pelegrí, de la misma ciudad, cuando volvía de Génova, cargado de vituallas, y se había llevado el leño, con su marido a bordo. Algo más tarde, el rey tuvo que excusarse con el gobernador de Génova porque Nicolau d'Abella había tomado, con sus dos galeras armadas, una naveta de Bartolomeo de Fuce, de Levanto, cargada de vino y de malvasía, cuando volvía de Creta⁶³.

Otro noble que ejerció el corso –más bien la piratería– con mayor y más larga dedicación que Nicolau d'Abella, fue Rodrigo Díez, un noble valenciano, hijo de otro Rodrigo Díez, doctor en leyes y señor de Artana, consejero muy adicto al rey Pedro el Ceremonioso, de quien fue canciller mientras era infante, luego vicecanciller cuando era rey y después gobernador del reino de Valencia (1344-1347) y *batlle* general de dicho reino desde 1348. Si el padre había sido muy respetable, el hijo no lo fue en absoluto y alguna de sus fechorías fue poco honorable, como la de apoderarse de la nave catalana que le había acogido en Lisboa cuando se encontraba sin recursos en esa ciudad. Fue encarcelado, tanto en Castilla como en Mallorca y suscitó numerosas reclamaciones de Portugal, Castilla y otros países⁶⁴.

Entre los caballeros o donceles de Cataluña, Valencia o Mallorca que se dedicaron al corso, compaginándolo con servicios oficiales a la Corona, figuran Bort Deslava, Guerau Desguanecs y Arnau Aymar; desempeñaron muchas misiones oficiales, en la guarda de Cerdeña, en la conducción de embajadas etc., pero fueron responsables también de numerosas transgresiones, porque alternando los servicios a su propio rey, a Luis de Anjou o al papa de Aviñón, las distintas fidelidades podían entrar en contradicción entre sí; por ejemplo, los florentinos eran considerados enemigos por Luis de Anjou, pero no por la Corona de Aragón y los mismos catalanes podían ser atacados por corsarios connacionales suyos si frecuentaban los puertos napolitanos, después de la retirada de Luis II de Anjou en 1400⁶⁵. Otros, como Joan Álvarez de Espejo, de Orihuela, fueron más netamente corsarios o incluso podríamos decir piratas⁶⁶.

A veces, la ruina económica parece haber empujado a algún patrón a ejercer la piratería. Cuatro partícipes de una nave, Tommaso Billiotti, florentino, Francesc Vidal, Joan Bernat y Francesc Fàbregues expusieron al rey, en 1407, sus noticias de que el patrón de su nave, el valenciano Miquel Geronès, que sólo poseía una sexdena de la misma, había decidido dedicarse a la piratería, para huir del acoso de sus acreedores puesto que se exponía a ser arrestado en cualquier puerto a donde fuera por razón de comercio. Por ello el monarca ordenó al gobernador de Menorca, donde se encontraba la nave que, a cargo de los denunciantes, pusiera tripulación que fuera de fiar en la nave y que con el marinero Joan Gibert, procurador de aquellos, la enviara a Barcelona,

63. M.T. FERRER, "Antecedenti e trattative per la pace del 1402", 104.

64. M.T. FERRER, "Rodrigo Díez, caballero y corsario" y ACA, C, reg. 1960, f. 147 v. (1394, octubre, 24).

65. Cf. noticias sobre estos corsarios en M.T. FERRER, "Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano", 136, 145, 235-236 y "Arnau Aymar". M.T. FERRER, "Antecedenti e trattative per la pace del 1402", 106.

66. M.T. FERRER I MALLOL, "La batllia general de la part del regne de València dellà Xixona (s. XIV)", *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 6 (1987), 279-309, concretamente, 295-296. M.T. FERRER, "Antecedenti e trattative per la pace del 1402", 104.

donde también podría embarcar el patrón, siempre que no tuviera posibilidad de llevársela para piratear⁶⁷.

Por lo que respecta a los corsarios castellanos que actuaron en el Mediterráneo, destacó durante una temporada Francisco de las Casas, un caso parecido al de Rodrigo Díez, puesto que era hijo de un alto oficial real, Guillermo de las Casas, que había sido tesorero del rey Pedro el Cruel. En 1391 se decía que había salido en corso contra genoveses y por ello algunos mercaderes barceloneses, que sabían que sus mercancías, de vuelta de Flandes —ropas, vervines, ferret etc.— habían sido cargadas en la nave del genovés Giovanni de "Bergatge", otorgaron poderes a un mercader de Sevilla, Alfonso de Casas, para que las reclamara, si eran robadas por este corsario, y les representase en juicios⁶⁸. De momento, lo único que se sabía es que había capturado una nave de la Coruña y otra del genovés Filippo Imperiale, que volvía de Flandes con mercancías de catalanes y también que había tomado bienes de Tommaso Italiano y de Gerardo Gentile⁶⁹. En marzo de 1393 visitó el puerto de Mallorca con tres naves armadas y una barxa; se decía que iría hacia el Estrecho, por lo que las naves que estaban a punto de zarpar aplazaron su salida, hasta unos cuantos días después de su partida por miedo a encontrárselo y ser robadas⁷⁰; en junio, se encontraba en el puerto de Marsella, en cuya entrada diversas galeras genovesas y corsas le esperaban para atacarle; en julio hubo un combate a la salida de ese puerto⁷¹, que debió ser favorable a Las Casas puesto que, en agosto de 1393, se encontraba al servicio del infante Martín en Sicilia con tres naves; era un momento muy difícil para el infante que, a consecuencia de una gran revuelta, sólo controlaba una cuarta parte de la isla, por lo que agradeció mucho esa ayuda, pero le recomendó que no atacara a los genoveses, sus enemigos preferidos, a no ser que ayudasen a los rebeldes. En junio de 1394 se había apostado entre Ibiza y el cabo Martí esperando a naves genovesas; parece que entonces navegaba con una sola nave, aunque con 200 hombres, porque había tenido que dejar las otras dos, que hacían agua, en Cerdeña; en julio, después de haber estado en Ibiza, se dijo que iba hacia Poniente; probablemente quería volver a su país, porque ese mismo mes el rey Juan I le había recomendado al rey de Castilla, por los valiosos servicios prestados a su hermano, y le había rogado que le perdonase los crímenes y excesos que hubiera cometido⁷². La documentación consultada no aclara si había algún lazo de parentesco entre Francisco de las Casas y Bartolomé de las Casas, otro castellano que ejercía el corso en los primeros años del siglo XV, o si se trata, simplemente, de una coincidencia de apellido⁷³.

67. ACA, C, reg. 2182, f. 83 v. (1407, mayo, 16).

68. Los mercaderes barceloneses eran: Francesc de Gualbes, Francesc Cisa, *draper*, Ramon de Casal-dàliga y Berenguer Parell: AHPB (Arxiu Històric de Protocols de Barcelona), Bernat Nadal, 58-73, ff. 186 r.-187 r. y 58-74, f. 39 r. (1391, marzo, 29 y abril, 21).

69. El infante Martín protestó inmediatamente al consejo del rey de Castilla y al Concejo de Sevilla: ACA, C, reg. 2095, ff. 27 v.-28 r. (1391, abril, 10) y 34 r. y reg. 1854, f. 116 r.-v.

70. G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca*, doc. 293-294, p. 691 y 693.

71. E. BARATIER- F. REYNAUD, *Histoire du commerce de Marseille. Le Moyen Age*, II, París, 1951, 50. R. BRUN, "Annales Avignonnaises de 1382 à 1410, extraites des Archives de Datini", *Memoires de l'Institut Historique de Provence*, XIII (1936), 66-67 y 74.

72. ASP (Archivio di Stato di Palermo), C, 22, f. 133 r. (1393, agosto, 7) y ACA, C, reg. 1965, ff. 124 v.-125 r. 143 v.-144 r. (1393, agosto, 12 y septiembre, 2) y reg. 1964, ff. 179 v.-180 r. (1394, julio, 24). G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca*, 706-709 y 716, docs. 303 y 307.

73. ACA, C, reg. 2174, f. 37 v.-38 r. (1402, enero, 12).

Ni los ya citados Juan de Castrillo ni Francisco de las Casas fueron los únicos caballeros castellanos dedicados al corso en el Mediterráneo a fines del siglo XIV y comienzos del XV; hubo unos cuantos, como Juan de Moranza, Diego González de Valderrama, alias Barrasa, y otros. Los nobles de mayor rango, si tenían un barco dedicado al corso, no lo conducían ellos mismos; es el caso del conde Juan Alfonso de Guzmán, que tenía una galeota de veinte bancos, conducida por un criado suyo, llamado Diego Martínez, que en 1380 había salido en corso contra Berbería y, a causa de un temporal, llegó al Alguer, en Cerdeña, y se quedó un tiempo corseando por esa zona, aunque acabó preso por algún abuso y su señor tuvo que pagar una fianza para que lo liberasen⁷⁴.

Algunos de ellos llegaron a ser verdaderos profesionales del corso y a veces de la piratería. Uno de los que operaron más tempranamente en el Mediterráneo fue el caballero Juan González de Moranza, que entró al servicio de Luis I de Anjou y después de Luis II. La suya debió ser una de las ocho galeras castellanas que se encontraban en Marsella a mediados de julio de 1383 para una expedición a Nápoles y en ayuda del papa, sólo seis de las cuales eran las enviadas por el rey de Castilla al papa; desde entonces se encuentran noticias de su presencia en la zona, aunque raramente sirvió a los monarcas catalano-aragoneses. Entre 1400 y 1402 cedió su galera a otro castellano, Juan de Castrillo o Castillo, a quien ya he citado como exiliado⁷⁵.

Mucho más famoso fue Diego González de Valderrama alias Barrasa, personaje que he podido estudiar con detalle gracias a la abundante documentación que da cuenta de sus correrías; incluso su muerte, a los cuarenta y cinco años, fue narrada por una crónica genovesa, cosa bien poco frecuente. Era un miembro de la pequeña nobleza castellana y parece que era originario de la zona cercana a Sevilla. En 1396 ofreció sus servicios a la reina Marfa, lugarteniente de su esposo Martín el Humano, para combatir en Sicilia, y la reina lo recomendó a su marido. Se asoció pronto con otros corsarios castellanos, Diego Sánchez de Portocarrero y Sancho Navarro, y enseguida empezaron a llegar reclamaciones a la corte catalano-aragonesa por sus robos, desde el año 1397. Atacó preferentemente a genoveses y a florentinos. Su ámbito de actuación normal fue el Mediterráneo occidental, aunque también realizó incursiones en el Atlántico, con capturas en el puerto de Cádiz o ante la costa portuguesa y sus puertos de refugio fueron generalmente los de Cerdeña bajo dominio catalán, aunque también frecuentó otros puertos catalanes y valencianos o bien provenzales, especialmente a partir de fines del año 1400, cuando entró al servicio del rey Luis de Anjou para contar con un refugio alternativo, en un momento en que se preparaban medidas contra los corsarios en la Corona de Aragón.

En sus mejores momentos, Barrasa contó con tres naves armadas, es decir, una pequeña flota; su mantenimiento debió ser muy caro, no hay más que ver las dificultades que tenían las autoridades públicas para sostener armamentos parecidos; la viabilidad de ese negocio exigía una alta productividad, es decir, robar mucho y Barrasa lo

74. AHPB, Pere Martí, 17-25, ff. 146 v.-148 r. (1380, diciembre, 10).

75. M.T. FERRER, "Los corsarios castellanos y la campaña de Pero Niño en el Mediterráneo" en *Corsarios castellanos y vascos*, 14-15, 21, 35-36 y "Pedro de Larraondo, un corsario vizcaíno en el Mediterráneo oriental (145-1411), *ibidem*, 253. *Id.*, "Arnau Aymar", 73.

hizo. Sus fechorías provocaron un alud de reclamaciones internacionales, de Génova, de Castilla, de Inglaterra, de Portugal, de Francia, y con frecuencia represalias y arrestos de mercaderes catalanes en los países de los damnificados. Su inmunidad se explica por los servicios que prestaba en Cerdeña y por el hecho de que el monarca recurría a él en situaciones difíciles de las plazas catalanas en dicha isla. Cansada de sus constantes ataques, Génova organizó sigilosamente una flotilla de cuatro galeras y dos naves grandes, equipadas con más de 1.500 hombres, y fue a atacarle en Toulon, donde se encontraba, en 1401. Pero Toulon defendió al corsario y después de un asedio de cinco semanas se llegó a un acuerdo por el que Barrasa y sus hombres fueron llevados a lugar seguro y se entregaron sus naves a los genoveses, que las destruyeron. Si bien se salvó en esta ocasión, en 1402 cayó prisionero de los Lomellini, pero en vez de terminar en la horca tuvo que ser liberado para conseguir que el rey Luis de Anjou soltara a su vez a los embajadores genoveses que estaban negociando en Marsella con los embajadores catalanes la renovación del tratado de paz con Génova. No era la primera vez que Barrasa interfería en las relaciones diplomáticas de la Corona de Aragón con Génova; en 1399, con sus robos a naves genovesas, estuvo a punto de hacer fracasar las negociaciones con la república ligure que el rey Martín había emprendido para rebajar la tensión existente entre ambos estados y en 1402 su captura provocó el paro de las negociaciones.

Barrasa se recuperó con dificultad de tantos infortunios, pero en 1406 ya contaba con una modesta galeota de catorce bancos, con la que se dedicó de nuevo a piratear con otros corsarios, pero entonces el rey ya no le necesitaba y no encontró la benevolencia de otras veces. En 1410, con una nave más bien pequeña, se atrevió a atacar la nave del genovés Paolo Italiano, cinco veces más grande que la suya. En la lucha, que se produjo ante Valencia, resultó derrotado, y sus mismos hombres lo echaron al mar, atado a una piedra, cuando se encontraba herido, creyendo que así podrían conseguir que los genoveses no advirtieran que la nave era la de Barrasa y podrían escapar al terrible castigo que sabían que les esperaba; vana esperanza, los que no habían muerto fueron ahorcados, salvo nueve que fueron liberados, quizás gente muy joven o forzados a servir en la nave⁷⁶.

Hay otros hombres que alcanzaron notoriedad durante un cierto tiempo, aunque no tanto como los dos citados; en 1395 se hizo famoso Álvaro Becerro (citado generalmente como Vezerro o Bizeron), patrón de dos naves armadas castellanas, que capturó tres naves genovesas, una de ellas la de Raffaele Squarciafico. Cuando hubo obtenido rescate de sus presas, se dio a la vela, según se dijo para ir hacia Berbería y después hacia el Estrecho; precisamente fue en Berbería donde encontró la muerte; había descendido en tierra cerca de Ceuta y fue atacado por moros, huyó en bote, pero éste volcó y se ahogó, mientras que algunos de los suyos fueron muertos; su trayectoria como corsario fue, pues, breve⁷⁷.

76. M.T. FERRER, "Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano" en *Corsarios castellanos y vascos*.

77. G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca*, docs. 59, 60, 64, 98, 260, p. 122-125, 135-137, 221, 620-621. ACA, C, reg. 1998, ff. 92 r.-93 r. (1395, agosto, 8). En esa galera se había embarcado alguno de los "compañeros" de las galeras enviadas por el rey de Castilla al infante Martín, para ayudarle en la expedición a Sicilia de 1392. Uno de ellos, llamado Martín Ximénez, temía después ser castigado por el rey de Castilla por que Becerro (o Vezerro) había damnificado tanto a amigos como a enemigos del monarca, por lo que fue

Algunos años después fueron temibles Pero Paya, que algún documento define como un castellano residente en la villa de Lequeitio, tierra de Vizcaya, Diasánchez de Portocarrero, probablemente andaluz, Nicolás Jiménez y su hermano Juan, de Cádiz, Sancho Navarro, Sancho de Butrón o Boitrón, Ruy Barbes, Juan de Loda y otros de los que no sabemos si eran caballeros o no⁷⁸.

Una excepción a la toma de partido habitual entre los corsarios castellanos fue Pedro de Larraondo, conocido como Pedro de La Randa, de Bilbao, que navegó primero como transportista para pasar a ejercer el corso desde 1405 como mínimo, y eligió los catalanes como enemigos. Se refugió en la isla de Lesbos -conocida como Mitilene o Metellí en la Edad Media- en el Egeo. Como Barrasa respecto a Génova, consiguió el dudoso honor de obligar a Barcelona a reunir una flota para hacer cesar sus acciones⁷⁹.

Entre los corsarios genoveses más temibles para los catalanes cabe señalar a los Grimaldi, antes y después de instalarse en Mónaco⁸⁰ y, a fines de siglo, los Lomellini. Los ataques a los catalanes parecen haber sido una tradición familiar puesto que ya entre 1337 y 1338 encontramos un Lomellini, Darío, capturando naves catalanas. En 1394, Andrea Lomellini, que llevaba 300 hombres de armas genoveses en su nave, tomó la del barcelonés Nicolau Pujada cuando iba a Levante; el hecho tuvo gran resonancia en el mundo mercantil, porque Pujada era un mercader muy conocido y por ello se temió que se desencadenara la guerra entre catalanes y genoveses; Génova

recomendado por Martín el Humano, entonces ya rey, al monarca castellano: reg. 2238, f. 6 v.-7 r. (1396, diciembre, 17).

78. M.T. FERRER, "Los corsarios castellanos y la campaña de Pero Niño", 14-15, 23, 41, 44-48, 60, "Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano", 110, 112-113, 125, 135-137, 152-153, doc. 3; 157-158, doc. 8; 161-162, doc. 10; 182, doc. 29, 191. doc. 34, 208-209, doc. 50, 220, doc. 62, 222-225, doc. 64, 233-234, doc. 71, 238-239, doc. 75, "Pedro de Larraondo, un corsario vizcaíno", 253-258, en *Corsarios castellanos y vascos* y "Arnau Aymar", 74, y "Documents sobre el Consolat de castellans a Catalunya i Balears", *Anuario de Estudios Medievales*, 1 (1964), 60-601, y doc. 5. Cf. también: E. PUTZULU, "Pirati e corsari nei mari della Sardegna", 162-163. A. BOSCOLO, *La politica italiana di Martino il Vecchio*, 7, 88, 91, 106, 145. V. D'ALESSANDRO, *Politica e società nella Sicilia aragonese*, Palermo, 1963, 203. J. HINOJOSA, "Piratas y corsarios en la Valencia de principios del siglo XV", 99. M. Gaibrois de Ballesteros se preguntaba si Diego Sánchez de Portocarrero podía ser pariente del Martín Fernández de Puertocarrero que *El Victorial* cita como persona principal en Tarifa: M. G[AIBROIS] DE B[ALLESTEROS], "El poder de los corsarios", *Correo Erudito*, III, 23-24 (1945), 114-115.

79. M.T. FERRER I MALLOL, "Una flotta catalana contro i corsari nel Levante (1406-1409)", en *Oriente e Occidente tra Medioevo ed Età Moderna. Studi in onore di Geo Pitarino*, Gènova, Glauco Brigati, 1997, pp. 325-355. Id., "Transportistas y corsarios vascos en el Mediterráneo medieval. Las aventuras orientales de Pedro de Larraondo (1406-1409)", *Itas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián, 2 (1998), 509-524, especialmente 509-513, trabajos reeditados y ampliados, en Id., "Pedro de Larraondo", en *Corsarios castellanos y vascos*, 254-258. Cf. también otras noticias sobre mercaderes y navegantes vascos en Id., "De nuevo sobre el consulado de castellanos en Cataluña y Mallorca a fines del siglo XIV", en *Poder y sociedad en la Baja Edad Media Hispánica. Estudios en homenaje al profesor Luis Vicente Díaz Martín*, Universidad de Valladolid, 2002, 951-969 y Id., "Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos", *Itas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián, 4 (2003), 115-128.

80. Cf. un ataque de Carlo Grimaldi en 1322 contra la coca de Pere Des-Croces en el cabo de Creus en 1322, y otros de Luciano Grimaldi a la nave de Arnau Sabastida en 1337 y a la coca de Bernat Julià, en 1342, otro de Ambrogio Grimaldi contra el leño de Jaume Alzina, cuando iba de Mallorca a Cotliure en 1354: M.R. MARTÍN I FÁBREGA, *Marques i represàlies a la Corona d'Aragó a l'etapa final del regnat de Pere el Cerimoniós (1373-1386)*, tesis doctoral leída en mayo de 2002, en la Universidad de Barcelona, dirigida por A. Riera i Melis, 229, 277-278, 286.

intentó reparar la situación creada, como veremos más adelante, pero no lo consiguió; en Barcelona se hicieron diversos armamentos contra genoveses y el mismo Pujada, que obtuvo marca o represalia contra ellos, empezó a ejecutarla inmediatamente capturando naves genovesas⁸¹. Por su cuenta, dos mercaderes barceloneses, Muntrós y Bruniquer colaboraron en la campaña contra los genoveses tomando cerca de Talamone una nave de los Lomellini⁸².

Giovanni Lomellini fue también una plaga para los catalanes; con motivo de la captura de su nave, en 1398, por Pere Bruniquer y Guillem Passadors, que la incendiaron después que aquél y los suyos lograran abandonarla, tenemos toda una relación de sus fechorías en el documento en que el rey Martín reconoció haber recibido la quinta parte de esa presa: había tomado en Toulon las naves de Bernat Amat y de Ramon Ferrer, cargadas de lana y de otras mercancías de valor y, después de robar la carga, prendió fuego a la nave de Bernat Amat. Más adelante, con otra nave y llevando las banderas de Artal de Alagón, que se había rebelado contra la reina María de Sicilia y su esposo Martín el Joven, intentó tomar la nave del barcelonés Nicolau Pujada en la ciudad de Gaeta, pero éste logró salir del puerto y le esquivó; tomó en los mares de Calabria un *pàmfil* cargado de vino, que pertenecía a hombres de Cáller y les obligó a rescatarlo por 600 o 700 florines. Cuando iba con otras naves genovesas que llevaban la bandera de Artal de Alagón, intentó tomar, cerca de Sicilia, dos naves mercantes, la de Jaume Xarch, de Cáller, y la de Joan Olzina, de Barcelona, que consiguieron refugiarse en el puerto de Mesina. También atacó, juntamente con otra nave genovesa, las naves de Francesc Estrany y de Jaume Eimeric cuando iban a Alejandría, pero ambas naves se defendieron y no consiguieron tomarlas. También atacó en Beirut la nave del barcelonés Guillem Ponç y la habría tomado si ésta no hubiera recibido la ayuda de "infeles agarenos", que estaban cansados de la actividad pirática de Lomellini en sus mares; sin embargo, en el ataque murió el *nauxer* de su nave y diversos marineros resultaron heridos⁸³.

En 1401, Giovanni Lomellini ya se había recuperado de este contratiempo y capturó la nave de Gabriel Sureda, de Mallorca. Ante las protestas del rey Martín, el capitán de Génova, Battista de Franchi, intentó recuperar parte de la mercancía robada y prometió que castigaría al corsario. El mismo año, dos naves genovesas, una de las cuales era patroneada por otro Lomellini, Leone, atacaron al mercader barcelonés, de lejano origen italiano, Gerardo de Doni, en el puerto de Rodas; pero en el combate, una de las naves genovesas naufragó, la de Lomellini, y Doni recogió a los supervivientes, entre ellos Leone Lomellini; los entregó al rey de Sicilia, quien los envió a su padre. En Barcelona estuvieron presos hasta el año 1403, en que fueron liberados, en consideración a la paz que acababa de firmarse con Génova⁸⁴.

81. *Manual de Novells Ardiits, vulgarment apellat Dietari del Antich Consell Barceloní*, ed. por F. SCHWARTZ Y LUNA, F. CARRERAS Y CANDI, I, Barcelona, 1892, 46. G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca*, 593, 621-627, 909, 918, docs. 251, 261, 396, 398.

82. M.T. FERRER, "Antecedenti e trattative per la pace del 1402", 104-105.

83. F. GIUNTA, "Nel Mediterraneo della fine del Trecento. Episodi di pirateria nel 1398", *Sardegna, Mediterraneo e Atlantico tra Medioevo ed Età Moderna, Studi Storici in memoria di Alberto Boscolo*, a cura di L. d'ARJENZO, II, *Il Mediterraneo*, Roma, Deputazione di Storia Patria per la Sardegna - Bulzoni ed., 1993, 291-296. M.T. FERRER, "Antecedenti e trattative per la pace del 1402", 109.

84. M.T. FERRER, "Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano", en *Corsarios castellanos y vascos*, 140.

También a fines de siglo destacaron por su actividad Baldo Spinola y Sologro di Negro. Baldo Spinola era un exiliado genovés a quien la viuda de Luis I de Anjou cedió el señorío de Brégançon, en Provenza, localidad que convirtió en un nido de piratas, desde donde interceptaba el transporte marítimo hacia Génova; esa situación se mantuvo durante la última década del siglo provocando las quejas no sólo de los mismos provenzales sino también de los catalanes, entre otros⁸⁵. Frosino del Monte, alias Sologro di Negro armó una galera en Zara y se dedicó a piratear. El lugarteniente del rey de Francia en Génova, Colard de Calleville, declinó en 1399 cualquier responsabilidad por sus actos, puesto que también atacaba a genoveses, y aprobó que cualquiera que pudiese prenderlo lo matara⁸⁶. A fines de año, sin embargo, el consejo de ancianos designó dos personas para que procedieran contra él, ya que estaba pirateando por las cercanías de la ciudad robando a genoveses y a extranjeros, entre los que se encontraban los catalanes; robó la nave de Francesc Colomer, con la que volvían de Sicilia dos nobles destacados, Ramon de Llupià, alias de Bages, y Pere de Cervelló; en la nave de Sologro viajaban caballeros hospitalarios franceses, a quienes el rey Martín el Humano acusó de haber participado en el ataque por lo que decretó represalias contra esa orden⁸⁷.

El poder de todos estos corsarios famosos era tanto que, muchas veces, los mercaderes se hacían librar salvaguardas por ellos, para tener la garantía de no ser atacados en sus viajes. No sabemos el costo de tales favores, pero la seguridad debía tener un precio. En 1395, cuando Álvaro Becerro, patrón de dos naves armadas castellanas, se encontraba ante el puerto de Mallorca esperando poder vender o rescatar el botín de tres naves genovesas, los amedrentados mercaderes toscanos, que tenían necesidad de viajar, le solicitaron salvoconducto y, con un documento de su propia mano, se sintieron seguros de no ser atacados. Poco después, en el mismo verano de 1395, Artal de Alagón fue a Pisa con sus dos galeras armadas, más una de Lípári, otra de Gaeta y una de Pozzuolo, con el fin de negociar con Galeazzo Visconti su intervención en Sicilia contra el infante Martín, la reina María y su esposo Martín el Joven; la nave que llevaba las mercancías de la compañía Datini y de otros toscanos a Pisa volvió atrás cuando a medio camino supo de la presencia de galeras enemigas en el puerto de Pisa, pero los toscanos pretendieron, al cabo de poco, que reemprendiera el viaje, puesto que, a través de la mediación de Jacopo de Appiano, habían conseguido seguridad de que ni la nave ni las mercaderías no serían atacadas; el patrón, sin embargo, no se fió y pidió que descargaran la nave⁸⁸. Es comprensible que los mercaderes reconocieran la autoridad de los corsarios en el mar, puesto que precisaban asegurar el transporte de sus mercaderías, pero es sorprendente que esa autoridad fuera reconocida también

85. ACA, C, reg. 2173, f. 133 v.-134 r. (1400, septiembre, 30). J. HEERS, *Los berberiscos*, Barcelona, Ariel, 2002, 21-22.

86. R. PREDELLI, *I Libri Commemoriali della Republica di Venezia*, en "Monumenti storici pubblicati dalla R. Deputazione di Storia Patria", Venecia, 1876-1896, III, 270.

87. ASG (Archivio di Stato di Genova), Diversorum, reg. 499, f. 168 v. (1399, noviembre, 18). M.T. FERRER, "Antecedenti e trattative per la pace del 1402", 111. ACA, C, reg. 2243, ff. 88 v.-89 v. (1400, abril, 3), reg. 2286, f. 124 r. (1400, junio, 1) y reg. 2277, ff. 76 r.-77 v. (1405, julio, 31), 151 r.-152 r y reg. 2278, f. 126 v.-129 r. G. MUSSO, "Genovesi e Catalogna nell'ultimo Medioevo: documenti d'archivio", *Mostra documentaria Liguria-Catalogna XII-XV secolo*, Archivio di Genova, 1969, 41.

88. G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca*, 126, 128-129, doc. 61 y 494, doc. 222.

en cierto modo, por el mismo rey Martín el Humano que, en 1399, pidió a Diego de Barrasa o Valderrama que no tomara ninguna mercancía perteneciente a su platero Giovanni Palomar y a su hermano Pietro, de las que enviaban a Pisa, y le recomendó también la nave de Francesc Colomer, que llevaba peregrinos a Sicilia y Alejandría⁸⁹.

LA FINANCIACIÓN DE LAS EMPRESAS DE CORSO

Financiación privada o con poca participación pública.-Muchas personas que deseaban realizar una campaña de corso y no tenían el capital suficiente, la planteaban cómo una sociedad de dos o más socios o como una compañía abierta a la participación de accionistas. El promotor o promotores aportaban normalmente la embarcación, que podía ser propia, prestada o arrendada por una institución pública. Este tipo de sociedades abundó mucho, especialmente para practicar el corso contra musulmanes, aunque también se recurrió a ese sistema, pero con menos frecuencia, en el corso contra cristianos. El sistema de financiación era parecido en tierras islámicas. Ibn Jaldún explicó como también en el Magreb del siglo XIV los que querían armar en corso formaban pequeñas sociedades⁹⁰.

Un ejemplo de 1291 nos muestra una sociedad limitada a dos armadores, uno de Mallorca, Guillem Parellada, y otro de Barcelona, Domènec Om, dispuestos a armar una galera que el primero había obtenido en préstamo del rey para salir en corso contra enemigos. El botín había de repartirse a medias entre ambos socios, salvo si el primero había de adelantar el salario a los remeros, caso en el cual le habrían correspondido dos tercios del botín, en ambos casos después de descontar los gastos⁹¹.

En los armamentos estrictamente privados, a parte del recurso a la financiación a través de una sociedad, también se usaba el préstamo en forma de comanda, sistema utilizado en la puesta a punto de los viajes comerciales. El botín permitía devolver los préstamos y acumular capital para otra expedición, aunque hay que tener en cuenta que la rentabilidad del corso era variable, puesto que había que deducir de las ganancias los costos del equipamiento, especialmente del personal, pero también provisiones y armas. M. Dolores López, después de estudiar numerosos casos de armamentos en corso en Mallorca entre 1375 y 1408, concluye que únicamente algunos obtuvieron ganancias importantes, mientras que cinco cubrieron gastos y el resto seguramente tuvieron pérdidas. De todos modos advierte que la falta información sobre algunos elementos que pudieron determinar el balance negativo o positivo de esas expediciones,

89. M.T FERRER, "Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano", 172-174, docs. 19-21, en *Corsarios castellanos y vascos*.

90. Sobre estas sociedades cf. M.D. LÓPEZ PÉREZ, "La financiación de las empresas corsarias catalano-aragonesas durante la Baja Edad Media: los armamentos de naves mallorquinas", en *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)*. "VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals" (Palma de Mallorca, 1989), Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Baleàrics, 1990, 86-105 y Id., *La Corona de Aragón y el Magreb*, 813-841. R. CARIÑENA BALAGUER-A. DÍAZ BORRÁS, "Les aportacions de les petites societats marítimes a la lluita antibarbaresca en el segle XV: l'activitat corsària a Dénia (1410-1420)", en *III Congrés de la Marina Alta* (Dénia-Benissa-Xàbia-Pedreguer (1990), 161-170. Sobre las sociedades berberiscas para el corso: IBN JALDUN, *Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale*, París, Librairie Orientaliste P. Geuthner, 1969, IV, 117.

91. A. GARCIA SANZ, *Història de la Marina Catalana*, 130.

puede restar credibilidad a los resultados presentados. Esos elementos serían la duración de la expedición (cuanto más rápida, más seguridad de ganancia) y especialmente la existencia o no de salario para la tripulación de los leños y barcas; cabe la posibilidad de que en esos pequeños armamentos, que eran los que más abundaban en Mallorca, la tripulación simplemente participase en el botín⁹².

A través de la liquidación de la parte de botín correspondiente al rey conocemos los resultados obtenidos por un corsario de Ibiza, Pere Bernat, que había armado por su cuenta dos galeras, durante la guerra con Castilla de 1356-1369. La campaña de 1360 arrojó el siguiente resultado: un beneficio de 2.165 libras, 10 s. y 10 dineros, puesto que pagó al rey por décima parte del botín 216 libras, 11 sueldos y un dinero de Barcelona. Se supone que era un beneficio neto, después de haber descontado los gastos. A esta cantidad había que añadir 4.700 escudos de oro y 300 doblas de oro que había obtenido por rescate de dos naves y de sus mercancías, aunque no se había cobrado íntegramente todavía en 1361 sino sólo 400 reales de oro de Mallorca que, después de la conversión de monedas, proporcionó 265 libras de Barcelona para el rey, a cuenta de la décima parte⁹³.

Financiación mixta privada y pública.- Frecuentemente, sobre todo cuando había conflictos abiertos, la Corona participaba en armamentos en corso, con mayor implicación que el simple préstamo de una galera, al que ya he aludido y, a veces, los corsarios se incorporaban a la flota. El rey Pedro el Ceremonioso alentó los armamentos privados, como complemento del esfuerzo público, en el transcurso de la guerra contra Génova, con el fin de reforzar su capacidad de ataque y de defensa sin gravar más el erario, que ya entonces se encontraba en crisis. Los transportistas y los mercaderes colaboraron estrechamente con el monarca en esa guerra, implicando en ella su dinero y sus personas; era, después de todo, una guerra que afectaba directamente a sus intereses y que consideraban propia.

En 1351, año del inicio de la guerra, el monarca pactó en Barcelona un acuerdo con veinte armadores, grandes mercaderes, ciudadanos y hombres de mar, que se comprometieron a armar dos galeras y a seguir a la flota real durante dos meses, pasados los cuales podían irse, salvo que hubiese de darse batalla o que la flota entrase en la Romania; el botín había de servir para pagar el armamento y los hombres y del resto, dos partes habían de ser para los armadores y una para el rey, que proporcionaba las galeras y los aparejos y además el pan, con obligación de proveerles durante la travesía, puesto que las galeras no podían llevar pan para cuatro meses, tiempo que debía ser el de servicio real previsto y no los dos meses comprometidos⁹⁴. El monarca también concluyó un acuerdo parecido con Joan Mercer, de Valencia, que aportó su galera para servir en la armada durante dos meses bajo las órdenes del capitán general, pudiendo

92. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 815-832.

93. M. BECERRA HORMIGO, "Corso mallorquín en la ruta atlántica: la actuación de Pere Bernat (1360-1361)", XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó, Comunicacions, III, Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Baleàrics, 1990, 81-90.

94. *Privilegios reales concedidos a la ciudad de Barcelona*, edición preparada por A.M. ARAGÓ y M. COSTA, Barcelona, Archivo de la Corona de Aragón, 1971, doc. 174 (Colección de documentos inéditos del Archivo de la Corona de Aragón, XLIII).

luego dedicarse al corso; en 1355 Bartomeu Albesa, Jaume Domènec y Martí Despou, de Mallorca, armaron una galera del rey, quien aportaba la provisión de bizcocho para tres meses; los corsarios sólo habían de entregar al rey la décima parte del botín⁹⁵. Podrían aducirse otros ejemplos.

En 1356, unas *Ordinacions* específicas regularon los armamentos particulares para participar en la guerra en el área marítima de Cerdeña: el rey ofrecía galeras ya aparejadas y a punto de navegar a los armadores interesados, con provisiones para cuatro meses y el salario de la tripulación para un mes, si los armadores lo pedían; el rey había de recibir una participación en el botín en consonancia con su contribución en los gastos. Los armadores gozaban de las competencias de la marina de guerra en cuanto a la jurisdicción civil y criminal sobre la tripulación, mientras que la marinería y combatientes habían de beneficiarse de los *guiatges* y *elongaments*, es decir salvaguardas y moratorias de deudas, concedidos en las armadas oficiales. Los armadores habían de volver al puerto de salida al cabo de cuatro meses de servicio o máximo cinco para devolver las galeras con todos sus aparejos y jarcias y habían de comprometerse a pagar su reparación con el producto del botín; sólo después de pagada la reparación podrían repartir el botín proporcionalmente a la inversión hecha por cada parte, sin contar el coste de las galeras, aparejos y jarcias que, además, corrían a riesgo del rey. Siguiendo el consejo dado por las Cortes de aquel año, dos personas en Cataluña, otras dos en Valencia, dos más en Mallorca y otras dos en el Rosellón habían de controlar los armamentos y las posibles extralimitaciones de los armadores en ataques a súbditos de naciones con las que hubiera situación de paz y también habían de controlar el botín que consiguiesen y revisar las cuentas, sin intervención del *mestre racional*, lo cual era una ventaja notable porque preanunciaba menos rigor. Además, si el armador tomaba el sueldo de un mes y las provisiones para cuatro había de dar al rey la parte proporcional del botín y había de llevar en la galera o nave una persona que controlase esa parte del botín correspondiente al rey. También se preveía el armamento en corso de naves de tonelaje superior a las mil salmas, que habrían de llevar 120 combatientes y no podrían transportar mercancías. Naturalmente, los armadores habían de comprometerse a atacar sólo a los enemigos indicados por el rey: los genoveses y los súbditos del duque de Milán y todos los moros, salvo los de Granada⁹⁶.

Dentro de este esquema se enmarcan los armamentos sucesivos, aunque las fórmulas no fueron las mismas en cada ciudad. Armadores de Barcelona y de Mallorca pactaron con el rey, en 1357, el armamento de dos naves bayonesas y una galera o *uixer*; los armadores aportaban las naves, mientras que el rey había de proporcionar la galera, que podían elegir en las atarazanas de Barcelona o de Mallorca, con sus jarcias y aparejos, que después habrían de devolver en buenas condiciones, salvo que se perdieran en batalla; si los armadores habían de comprar remos o aparejos, podrían retener su precio de la parte del botín correspondiente al rey y, si no bastaba, podrían vender la galera para resarcirse, devolviendo al rey el sobrante. El capitán de

95. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 586-587.

96. A. de CAPMANY, *Memorias históricas*, II, 254-257, doc. 171. *Cortes de los antiguos reinos de Aragón y de Valencia y Principado de Cataluña. Cortes de Cataluña*, publ. por la Real Academia de la Historia, Madrid, 1896-1922, I-2, 500-503. A. DÍAZ BORRÁS, "La legislación valenciana", 360-

la pequeña flota había de ser Francesc d'Aversó que había de tener jurisdicción civil y criminal sobre los enrolados aunque sólo por delitos entre ellos y no respecto a terceros, que quedaban reservados a la jurisdicción ordinaria. Los armadores habrían de librar al rey la treinteava parte del botín, en atención al préstamo de la galera por parte del rey y éste situaría una persona de su confianza en la flota para vigilar sus intereses. Una comisión barcelonesa había de vigilar el armamento⁹⁷.

La fórmula empleada por la ciudad de Valencia para conseguir el armamento de dos galeras, en 1359, fue el método mixto, pero con fianza de la ciudad. Los capítulos fueron acordados por tres personas por representantes del rey y de la ciudad. El rey se comprometió a librar dos galeras a la ciudad en el grao, con armas y jarcias, todo lo cual iba a riesgo del monarca, riesgo que comprendía: mar, viento, enemigos y batalla, aunque todo aquello que hubiera de comprarse o repararse iría a cargo del botín. La ciudad aseguraría a los armadores el bizcocho y sueldo para dos meses y otros gastos de armamento. La ciudad, de acuerdo con los armadores, había de nombrar un clavario. También podían nombrar patrones, que fueron designados efectivamente; la ciudad les había de pagar un salario de 500 s. por dos meses. Las dos galeras habían de ir de conserva entre ellas y también, si era posible, con cuatro galeras de la ciudad de Barcelona, aunque sólo habrían de obedecer a su propio capitán, Mateu Mercer, y no al capitán del conjunto de la flota, si el rey nombraba uno, a no ser que este capitán fuera el mismo Mateu Mercer. Se especificaron los enemigos: genoveses, placentinos, súbditos del duque de Milán, los castellanos y sus aliados y otros con los que hubiera guerra en el momento de iniciar la campaña. El área de operaciones prevista era la de Poniente: Estrecho, Sevilla, Lisboa y Castilla la Vieja, aunque podía cambiar. Las galeras habían de desarmar en Valencia, a donde habrían de llevar el botín, que se repartiría a medias entre la ciudad y los armadores, deduciendo antes el coste del armamento y la décima parte para el rey. El capitán podría negociar el rescate de las presas y subastar el botín donde le pareciera; si lo hacía en algún lugar de la Corona de Aragón, no habría de pagar impuestos. Si no conseguían botín, la ciudad habría de pagar el coste del armamento en unos plazos que se establecieron. Se acordó que, si el rey quería alargar el servicio y ello suponía algún gasto para la ciudad, ésta podría retener su inversión de cualquier pago que hubiese de hacer al rey por impuestos u otros motivos. La experiencia debió ser positiva para el rey, pero quizás no para Valencia puesto que, en mayo de 1360, la ciudad no quiso asegurar otra flota de seis galeras bajo el mando de Mateu Mercer (dos de Cataluña, dos de Mallorca, dos de València) y afirmó que, si el rey quería prestar embarcaciones, encontraría armadores⁹⁸. Efectivamente, hay numerosos casos de armamentos en corso durante la guerra contra Castilla que recibieron una ayuda de la Corona, no siempre la misma⁹⁹.

Pasado el periodo de guerra abierta con Génova y con Castilla, el rey, acuciado por las dificultades financieras, continuó recurriendo a soluciones de financiación mixta bien para la defensa del litoral y de los mares vecinos contra moros bien para la

97. ACA, C, reg. 1402, f. 99 r.-101 v. (1357, julio, 4).

98. F. ALMELA Y VIVES, *El almirante Mateu Mercer*, Castelló de la Plana, 1954, doc. 7 (1359, abril, 16), 55-58 y 39-40. Sobre la navegación de conserva: M.T. FERRER I MALLOL, *La navegació de conserva a l'Edat Mitjana*, "Anuario de Estudios Medievales", 24 (1994), 453-464.

99. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 588-592.

defensa de los mares de Cerdeña y el mantenimiento del bloqueo contra los sardos de Arborea o para la vigilancia en los mares de Sicilia.

Parece que fue destinada a una misión en esta isla una galeota armada en 1379 por dos corsarios mallorquines, Arnau Aymar y Pere Agulló, que poseían conjuntamente la galeota "Sant Salvador i Santa Clara"; ambos encabezaron una sociedad para armarla en corso contra enemigos y recibieron una aportación pública de 10.895 florines de oro de los 30.000 que el rey Pedro el Ceremonioso había destinado a los asuntos de Sicilia. Los partícipes en esa sociedad habían de proporcionar el resto del capital necesario para poner la galeota a punto de navegar, dotarla de tripulación y de combatientes y para comprar las provisiones, armas y municiones necesarias. Entre los partícipes de esa sociedad figuró, con 300 florines, el infante Martín, el secundogénito del rey Pedro el Ceremonioso, que más adelante sería también rey de la Corona de Aragón y que se encargaba de los asuntos de Sicilia, lo que explica su participación; también su dispensero invirtió otros 100 en la empresa. Como cualquier otro partícipe, también el infante reclamó, al año siguiente, su parte de botín, según el capital aportado, reclamación de la que habían de ocuparse su consejero Francisco de Aranda y su auditor de cuentas, Bartomeu de Bonany¹⁰⁰.

Por lo que respecta a la defensa de Cerdeña, desde 1383 tenemos abundante información sobre la contratación del mismo Arnau Aymar para que discurriese con su galeota por los mares alrededor de Cerdeña con el objetivo de defender las plazas catalanas y mantener el bloqueo. El contrato preveía tanto la tripulación como los combatientes —40 ballesteros— que había de llevar la galeota. Se fijó una cantidad mensual a pagar por el rey, que había de cubrir los salarios del personal, el bizcocho, el sebo y el alquiler de la galeota. El servicio de cuatro meses supuso para el erario real un gasto de 6.296 florines de oro, aparte de la munición —los viratones para las ballestas— que también hubo de librar el rey.

El botín reunido en esas empresas era para quien había contratado el servicio, salvo la décima parte para el capitán y la tripulación; para garantizar que el botín no fuese escamoteado por el capitán y los suyos, el rey situaba un clavario en esas galeras o galeotas contratadas a fin de que lo controlara.

En estos contratos se solía prever la prórroga; de manera optimista se suponía que el botín reunido durante el tiempo de servicio podía cubrir el costo de la prórroga, pero esa eventualidad no se daba casi nunca, si se observaban las reglas de juego y sólo se atacaba a los enemigos, que en el caso de Cerdeña eran los que infringían el bloqueo impuesto a los dominios de los Arborea; si el salario estipulado para la prórroga no podía cubrirse por este medio, el rey había de enviarlo, pero generalmente no cumplía esa parte del contrato y, o bien el capitán abandonaba el servicio y desarmaba, o bien infringía las normas establecidas y tomaba el cargamento de naves ricas, aunque no fuesen de enemigos. Si no adoptaba alguna de esas soluciones podía tener problemas para pagar a la tripulación. En 1395, la tripulación y los ballesteros que habían estado enrolados en la galera de Arnau Aymar, que había servido al infante Martín en la expedición

100. ACA, C, reg. 2085, f. 74 v., comentado en M.T. FERRER MALLOL, "Un aragonés consejero de Juan I y de Martín el Humano: Francisco de Aranda", *Aragón en la Edad Media*, XIV-XV (1999). *Homenaje a la profesora Carmen Orcástegui Gros*, 532.

a Sicilia de 1392, exigían a los oficiales reales de Mallorca que obligasen a Aymar a pagarles el resto de la soldada, pero el rey Juan I, seguramente a petición de Aymar, intervino para disponer que no fuese obligado a pagarles si él mismo no había cobrado; sólo había de pagar proporcionalmente a lo que él hubiera cobrado por su servicio¹⁰¹.

Los retrasos en el pago a los capitanes corsarios contratados era general y puede constatare también en la curia papal aviñonesa. En 1384 el camarlengo del papa Clemente VII donó al capitán mallorquín Pere Guaita, que había servido al papa en Italia, la galera que capitaneaba, que pertenecía al pontífice, con sus remos, aparejos y municiones —valorada en 3.000 florines de oro— para pagar parte de lo que se adeudaba. Para el pago del resto de la deuda no se fijaron plazos, y posiblemente Guaita no había cobrado todavía en 1387 porque Juan I le recomendó al colector de la Cámara Apostólica en Aragón, Castilla y Navarra para que le atendiera en sus asuntos y no parece que esos asuntos pudieran ser otros que el deseo de cobrar¹⁰². Por su parte, Arnau Aymar, que también estuvo al servicio del papa y de Luis II de Anjou, si bien cobró en 1389 parte de su servicio¹⁰³, en 1395 todavía tenía pendiente de cobro algo más de 4.993 florines de oro de cámara, que Clemente VII ordenó que le fuesen pagados por la Cámara Apostólica; amparándose en esa orden, el rey Juan I mandó al colector de las rentas y derechos de la Cámara Apostólica, Jaume Ribes, que era precentor de la catedral de Mallorca, que pagase a Arnau Aymar esa cantidad del dinero de la Cámara que estuviese en su poder. Pero en 1396 el problema de pago persistía, provocando las protestas de ballesteros y asoldados de su galera, que exigían el pago de sus salarios; también en esa ocasión la corte defendió a Arnau Aymar, alegando que si él no cobraba no podía ser obligado a pagar¹⁰⁴.

Las grandes ciudades, como la Corona, alentaban los armamentos en corso, a veces, para asegurar la defensa de los mares vecinos, mediante el sistema de préstamos de alguna de las galeras que tenían; lo hizo, por ejemplo, en 1407, la ciudad de Valencia a favor de Mateu Cardona, hijo del vicescanciller Esperandéu Cardona, y a favor del noble Pere Costa, para que saliesen en corso contra moros y defendiesen los mares entre Valencia y Sicilia, durante ocho meses; la ciudad entregó la galera a punto de navegar, con jarcias y armas, mientras que el pago de la tripulación corría a cargo de los armadores¹⁰⁵.

LAS EMBARCACIONES USADAS Y SUS TRIPULACIONES

Los barcos usados para el corso variaban según la finalidad de la empresa. Cuando el objetivo era atacar la flota de cabotaje islámica o efectuar desembarcos en lugares pequeños del Magreb o de Granada para apresar cautivos se usaban embarcaciones pequeñas, leños armados que oscilaban generalmente entre los cuatro y los 12 bancos,

101. M.T. FERRER, "Arnau Aymar", 51-75.

102. P. A. GUGLIEMOTTI, *Storia della Marina Pontificia nel Medio Evo dal 728 al 1499*, II, Florencia, 1985, 107-109. ACA, C, reg. 1830, f. 67 v.-68 r. (1387, octubre, 5).

103. N. VALOIS, *La France et le Grand Schisme d'Occident*, II, 143, n. 4.

104. M.T. FERRER, "Arnau Aymar", 68 y 70-71.

105. J. HINOJOSA, "Piratas y corsarios en la Valencia de principios del siglo XV", 101-103 y 111-114, doc 5 y 6. La galera naufragó en Xàbia.

se entiende por banda, lo que supone de 8 a 24 remos; hay constancia de algún leño armado en corso de 52 remos, lo que supondría bien 26 bancos por banda o bien menos bancos, pero armados a dos tiras, es decir, con dos remeros y remos por banco, aunque parece que era más corriente a una tira, es decir, un remo por banco; las barcas armadas oscilaban también entre los cuatro y los 14 bancos por banda. También se usaban, *rampins*, galeotas o galeras; los *rampins* y las galeotas eran parecidos; de hecho el *rampí* no era mayor que un leño y las galeotas no eran mucho mayores que un leño grande, puesto que tenían de 20 a 21 bancos por banda¹⁰⁶. En general se buscaban barcos veloces, que no dependieran del viento sino de la fuerza de los remos. Era fundamental tanto para perseguir como para huir en caso necesario.

Cuando el objetivo era expulsar de los mares propios una flotilla magrebí o atacar embarcaciones de mayor calado se procuraba reunir al menos dos galeras o galeotas. Si, como en 1398 y 1399, se pretendía castigar de manera contundente los puertos magrebíes de donde salían las flotillas que asolaban la costa valenciana o catalana y las islas, se requerían verdaderas flotas porque esos puertos tenían buenas defensas.

Los corsarios musulmanes también solían usar, en general, embarcaciones no excesivamente grandes ni fuertemente armadas, suficientes para atacar a barcos que navegaban en solitario —no cuando lo hacían en conserva— y para efectuar desembarcos en zonas poco habitadas, aunque a veces también se encuentran documentadas pequeñas flotas de galeras y galeotas, dotadas incluso de bombardas, como la que con su proyectil provocó el hundimiento de la nave d'en Torrent de Barcelona en 1383¹⁰⁷.

El corso de cristianos contra cristianos requería embarcaciones de tonelaje medio, generalmente naves, puesto que la presa buscada eran las naves comerciales que cubrían la ruta al Levante mediterráneo o a Flandes y que llevaban cargamentos ricos. Estas naves, sin embargo, solían ir bien pertrechadas con armas y con balles-teros; por ello había corsarios que capitaneaban más de una nave, como Barrasa en buena parte de su carrera, o se asociaban con otro corsario a fin de asegurarse buenas presas. Balard ya señaló que, a pesar de que siempre se había dicho que el corso utilizaba embarcaciones rápidas, galeotas, bergantines, fustas y a veces grandes galeras, la documentación datiniana muestra un predominio de las naves entre los barcos usados por los corsarios¹⁰⁸. También la documentación que he usado muestra ese predominio, pero en el corso entre cristianos. La superioridad de la nave sobre la galera en el combate naval ya fue señalada por Braudel y confirmada por Bresc; las bordas altas de las naves permitían una mejor defensa y su mayor peso podía ser usado, lanzándola contra una galera o galeota, para partir su buque. Por ello, galeras y galeotas sólo podían enfrentarse a las grandes naves si formaban un grupo numeroso.

106. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 824-828, donde se encuentran los cuadros que nos muestran las embarcaciones armadas en corso en Mallorca entre 1375 y 1419. Sobre estos tipos de barcos cf. A. GARCIA SANZ, *Historia de la marina catalana*, 65, 70-71 y también R. EBERENZ, *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel. Eine kulturgeschichtliche Untersuchung zur Schiffstypologie und terminologie in den iberomanischen Sprachen bis 1600*, Bern-Frankfurt, H.-P. Lang, 1975, 36-41, 155-178, 190-196, 213-219, 259-261.

107. H. BRESC, "Un épisode de la guerre de course: l'échec d'une ambassade sicilienne auprès de Martin, duc de Montblanc (1383)", *Archivio Storico per la Sicilia Orientale*, LXVI (1970), 137-145.

108. M. BALARD, "Course et Piraterie à Gênes", 34.

Por lo que se refiere a un posible uso de grandes galeras, no lo he encontrado documentado. Una galera grande no era sinónimo de mayor potencia, al contrario, no podía ir sola, seguramente porque no podía maniobrar con tanta facilidad como las menores¹⁰⁹.

El alistamiento de la tripulación de barcos de corsarios contratados para servicios a la Corona se hacía según los procedimientos oficiales, instalando mesa de enrolamiento en algún espacio público y pagando un anticipo del salario a los que se alistaban; puesto que percibían dinero antes de comenzar el trabajo, habían de presentar un fiador, especialmente si era gente de la que no había referencias¹¹⁰. Es de suponer que el procedimiento en armamentos de corso privados era similar. Durante el servicio podían producirse bajas por enfermedad o muerte y también por fugas. Arnau Aymar, que servía con contrato con su galera en la guerra contra el conde de Empúries en 1385, tuvo la fuga de un hombre; la notificó al rey y éste ordenó que fuese encarcelado¹¹¹. Las galeras capitaneadas por el vizconde de Roda, en 1390, en ayuda del Papa y de Luis de Anjou¹¹² tuvieron también un caso de fuga de un enrolado; consta que el barcelonés Bernat de Gualbes, que era el lugarteniente del alguacil de la flota, había redactado un inventario de los bienes del fugado, del que se habían vendido algunos a instancia del que había sido su fiador, porque seguramente había tenido que pagar la fianza. El resto de los bienes fueron entregados a la esposa del fugado¹¹³.

Las bajas que se producían por fuga o por muerte de los enrolados eran cubiertas con frecuencia con procedimientos arbitrarios. Por ejemplo, Arnau Aymar obligó a pescadores coralleros del Alguer, en Cerdeña, a embarcarse para remar en su galeota, en 1383 y, al año siguiente, hizo algo parecido con gente del litoral catalán, de Torroella de Montgrí¹¹⁴. También Diego de Barrasa y otros corsarios en Morvedre (Sagunto), después de depredar una nave gallega, que había cargado vino y otras mercancías en ese puerto, secuestraron a dos de sus marineros y les obligaron a pasar a las naves corsarias, que debían estar faltas de tripulación; quizás era un método de enrolamiento de tripulantes que los corsarios practicaban más de lo que suponemos; Jacqueline Guiral-Hadziiossif recogió numerosos ejemplos, ya de mediados del siglo XV, de embarque forzoso en naves o galeones corsarios¹¹⁵.

Las tripulaciones, pues, eran en parte voluntarias, en parte forzadas, como ocurría también con frecuencia en los armamentos oficiales en que, si no se encontraba suficiente personal voluntario, se obligaba a la gente de la costa a embarcarse. En 1404,

109. Lo afirma el rey Martín el Humano respecto a la galera real, que era demasiado grande para ir sola: ACA. C, reg. 2246, f. 8 r. (1403, marzo, 28).

110. M.T. FERRER, "Arnau Aymar", 56. Cf. listas de enrolamiento, con todos estos detalles, aunque fuera oficial, en J. MUTGÉ i VIVES, "L'ambaixada a Tunis de Guillem de Clariana i de Benet Blanques (1345)", *Miscel·lània de Textos Medievals*, 4. *La frontera terrestre i marítima amb l'Islam*, Barcelona, CSIC. Institució Milà i Fontanals, 1988, 162-219, en concreto 184-212 y 172-175, donde estudia la tripulación y sus diferentes responsabilidades en el barco.

111. M.T. FERRER, "Arnau Aymar", 66.

112. M.T. FERRER i MALLOL, "Activitats polítiques i militars de Ramon de Perellós (autor del "Viatge al Purgatori de Sant Patrici", durant el regnat de Joan I", *Medievo Hispano. Estudios in memoriam del Prof. Derek W. Lomax*, 1995, 159-173, en concreto, 165-166.

113. AHPB, B. Nadal, 58-6, f. 7 v. (1390, junio, 12).

114. M.T. FERRER, "Arnau Aymar", 72.

115. M.T. FERRER, "Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano", J. GUIRAL-HADZIOSSIF, *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, Edicions Alfons el Magnànim, 1989, 161.

para armar la galeota concedida al noble corso Vincentello d'Istria para que hiciese la guerra al partido filogenovés en Córcega, Martín el Humano ordenó al veguer de Barcelona que le diese los hombres que se encontrasen en prisión, los condenados a pena de exilio en Cerdeña, o los acusados que podrían merecer esa pena¹¹⁶. También se optaba a veces por obligar a embarcarse a alcahuetes y gente de mala vida, como se hizo en 1394 para proveer de gente a la galera del mallorquín Pere de les Guaïtes, que había de ir a Cerdeña¹¹⁷. Esas eran las situaciones extremas porque normalmente los *guiatges* o cartas de seguridad que se concedían a los que se alistaran solían atraer ya a gente que tenía cuentas pendientes con la justicia y solían bastar. Por ello, en 1379, el rey Pedro el Ceremonioso reconvino al regente de la gobernación de Mallorca porque había encarcelado a cuatro enrolados en las galeras de Bernardo de Cabrera interpretando los *guiatges* a su parecer, cosa que no le correspondía; el rey pensaba que si los acusados de crímenes no se sentían seguros con el *guiatge* no se alistarían ("alcú o alcuns, e especialment aquels qui són delats de crims, no-s venguen acordar ne-s gosen fiar en los dits guiatge e allongaments")¹¹⁸. Correspondía pues a una realidad bien conocida la definición que los *jurats* de Valencia hicieron de los galeotes como "gent applegadica e alcavots e mala gent"¹¹⁹.

De gente tan poco recomendable podía esperarse todo, incluso que robaran la nave donde iban embarcados. Antes de abril de 1389, un marinero de Valencia, llamado Bartomeu Sagarriga, había armado su barca en corso contra infieles en Guardamar y, cuando se encontraba en el puerto de Cádiz y bajó de su barca para buscar un piloto, los 28 tripulantes bogaron con ella hasta salir fuera del puerto y se la robaron. Sin duda pensaban dedicarse al corso por su cuenta con la barca del patrón, valorada en 4.000 doblas de oro. En la fecha antes indicada no había podido recuperar su embarcación y había comenzado un proceso contra los culpables. Juan I recomendó a los *batlles* generales del reino de Valencia que terminaran el proceso y le hicieran justicia, de acuerdo con la legislación marítima¹²⁰.

También le ocurrió algo parecido al corsario Diego de Barrasa, a quien unos vizcaínos que formaban parte de su tripulación, después de despedirse de él y de notificarle que abandonaban su servicio, le robaron sus dos naves. Barrasa les persiguió con otra nave y con una orden del rey Martín el Humano a todos sus oficiales para que, si los ladrones se presentaban en cualquier lugar bajo su jurisdicción, les detuviesen a ellos y a las naves¹²¹. Ignoramos si consiguió recuperarlas.

El número de tripulantes era variable y dependía del número de remos de la embarcación; si los bancos eran cuatro y los remos ocho, eran necesarios ocho remeros y el patrón, como mínimo; con un mayor número de remos y remeros aumentaba el número de oficiales, además del patrón. En las galeras armadas por Barcelona, Valencia y Mallorca en 1388 para defensa de los mares vecinos y para realizar una incursión

116. M.T. FERRER, "Il partito filocatalano in Corsica", 71.

117. ACA, C, reg. 1883, f. 123 r. (1394, juny, 24. Les Coves)

118. ACA, C, reg. 1264, f. 60 r. (1379, febrer, 2).

119. Carta de ll de febrero de 1402: A. RUBIO VELA, *Epistolari de la València medieval*, València, 1985, 361-362.

120. ACA, C, reg. 1838, ff. 126 v.-127 r.

121. M.T. FERRER, "Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano", 124.

contra Berbería, cada galera llevaba un centenar de personas entre tripulación y combatientes¹²². La nave que tenía Barrasa cuando murió, que era más bien pequeña, de 2.000 cántaros, llevaba 65 hombres¹²³. A veces las cifras que conocemos son parciales; cuando Guerau de Queralt, en 1377, se preparaba para salir en corso contra moros, había de llevar en su galera: patrón, *còmit*, *sotscòmit*, 40 compañeros, es decir, combatientes, diez hombres *de paratge*, es decir de la baja nobleza, un número indeterminado de marineros que manejaran bien la ballesta, *aliers*, *espatllers*, *proers*, *cruïllers* y remeros, un clavario, un escribano y un médico¹²⁴.

El número de tripulantes de las embarcaciones islámicas dedicadas al corso era parecido. Una galeota armada berberisca, tomada cerca de Cadaqués en 1385, proporcionó sesenta y cinco cautivos; aunque alguno de los tripulantes hubiera muerto en la refriega, seguramente la cifra no debía ser mucho mayor; tal cifra guarda proporción con la de las galeras que he mencionado antes, que eran embarcaciones de mayor capacidad.

CAUSAS DE ALGUNOS ATAQUES CORSARIOS A NAVÍOS AMIGOS

Los ataques corsarios contra navíos de naciones con las que no había guerra obedecían a motivaciones diversas, algunas legales y otras no tanto.

Destinos o mercancías prohibidos o mal vistos por algunos estados.- Sobre el comercio con países islámicos pesaban algunas prohibiciones que los corsarios utilizaban para justificar sus acciones. Estaba prohibido llevar a esos países armas o mercancías que podían servir para la guerra o que eran de valor estratégico, como el grano, mientras que el comercio con el sultanato de Babilonia, es decir, con Egipto y Siria, estuvo prohibido por la Santa Sede durante medio siglo, aproximadamente, hasta que se generalizó un sistema de licencias que lo hizo posible de nuevo. En 1319, por ejemplo, el almirante Carròs tomó en Cerdeña la coca de Berenguer Carbonell, de Barcelona, bajo la acusación de ir a Alejandría, cosa que negó dicho patrón asegurando que iba a Chipre y a Armenia¹²⁵. En 1401, el patrón barcelonés Nicolau Pujalt, tomó una pequeña nave de mercaderes de Ancona, que salía de Alejandría, con el pretexto que había descargado allí armas y otras mercancías vedadas¹²⁶. La misma excusa fue usada por Rodrigo de Luna, en 1412, después de tomar la nave del genovés Pietro da Voltaggio, en cuya nave encontró una partida de acero y algunos cuchillos que, según el patrón, no se habían podido vender en Gaeta y por ello se habían quedado a bordo aunque él los había puesto a buen recaudo para que no pudieran venderse en tierra de moros¹²⁷.

122. *Cronicon Mayoricense. Noticias y relaciones históricas de Mallorca desde 1229 a 1806*, per A. CAMPANER y FUERTES, Palma de Mallorca, 1881, 76.

123. M.T. FERRER, "Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano", 148.

124. ACA, C, reg. 1259, f. 132 r.-133 v. (1377, diciembre, 20).

125. AHCB, Llibre del Consell, 5, f. 39 r. (1319, octubre, 19).

126. M.T. FERRER, "Incidència del cors a les relacions amb Orient", 282.

127. S. FOSSATI RAITERI, "Il processo contro Rodrigo de Luna per l'atto di pirateria ai danni di una nave genovese nel 1414", *Atti del I° Congresso Storico Liguria-Catalogna* (Ventimiglia-Bordighera-Albenga-Finale-Genova, 1969), Bordighera, 1974, 387-396.

Sobre la base real de esas prohibiciones, a veces se generalizaba y se sostenía que que no se debía comerciar con países islámicos; esas opiniones estaban bastante enraizadas en Castilla. Por ello, el tráfico comercial desde el litoral catalán-valenciano y mallorquín con Berbería o con el reino de Granada resultó amenazado con frecuencia, como ha mostrado M. D. López, con diversos ejemplos¹²⁸. Y no eran sólo los corsarios quienes actuaban así, también lo hacían algunas flotillas castellanas que habían de perseguir a los corsarios. Así por ejemplo, en mayo de 1402, Íñigo López de Mendoza tomó una galeota catalana con la que volvía de Tremecén un embajador, Bartomeu Miralles, quien resultó herido en el combate y, en septiembre de 1402, capturó la galeota de Pere Biguera, de Valencia, cuando volvía de Almería con 200 doblas de oro y diversas mercancías. El mismo capitán había robado también a Bartomeu Albiol distintos efectos cuando volvía de Honein, en la costa norteafricana, con el embajador del rey Martín el Humano. El monarca se quejó al rey de Castilla por estas capturas puesto que eran bienes de súbditos suyos y no de moros enemigos de Castilla como alegaba aquel capitán y exigió su devolución y el castigo del capitán¹²⁹.

La prevención contra el tráfico con musulmanes se agravaba si los mercaderes eran judíos o moros de la Corona de Aragón. En 1377, una galeota armada siciliana capturó el leño armado del mallorquín Pere Joan, que llevaba mercancías de mallorquines, muchos de ellos judíos, hacia Túnez; fue llevada a Trapani y los corsarios alegaron que las mercancías eran de judíos tunecinos¹³⁰. Los moros valencianos también tenían dificultades. Por ejemplo, un mercader moro tan notable como Jucef Xipion sufrió diversos incidentes con corsarios. En 1402 con Íñigo López de Mendoza, capitán de una galera y dos galeotas de policía marítima del rey de Castilla¹³¹. En 1405 su hijo Alf fue robado por una barca de 20 remos de corsarios de Mallorca. Como era hombre de su casa, el rey ordenó que los culpables fueran perseguidos y obligados a devolver lo robado¹³².

Más dificultades tenían, como era de esperar, los judíos residentes en Berbería. A pesar de una carta de seguridad que les había concedido el rey Martín el Humano en 1397, muchos decían que todo lo que se les tomase era de buena guerra. El rey Martín el Humano lo desmintió nuevamente en 1405 y ordenó a sus oficiales que castigaran a los corsarios que molestaran a los judíos y que les obligaran a reintegrar lo robado¹³³.

Ruptura de bloqueos. Uno de los recursos usados en las guerras era el bloqueo de los puertos enemigos. Durante la guerra entre Génova y Pisa de 1282-1284, que se prolongó hasta la paz de 1288 y tuvo todavía diversos apéndices conflictivos, Génova bloqueó Pisa por mar e intentó imponer el bloqueo a los países neutrales; se conoce la petición dirigida a Venecia y a Nápoles para que prohibiesen a sus súbditos ir a la zona

128. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 661.

129. M.T. FERRER, "Los corsarios castellanos y la campaña de Pero Niño", 68-74, docs. 2-6.

130. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 661.

131. M.T. FERRER, "Los corsarios castellanos y la campaña de Pero Niño en el Mediterráneo", 26-27, 68-70 y 85, doc. 2.

132. ACA, C, reg. 2179, f. 244 r.-v. (1405, octubre, 9).

133. ACA, C, reg. 2178, f. 156 v.-157 r. (1405, junio, 6).

de dominio pisano de Cerdeña o a la misma Pisa o que se embarcasen en barcos donde hubiese pisanos puesto que, si eran atacados, no serían indemnizados. Suponemos que también los catalanes recibieron un aviso similar, pero se negaron a obedecer, porque hasta entonces no se había acostumbrado un bloqueo de este tipo y porque la guerra les debía proporcionar buenas posibilidades de negocio, especialmente porque Pisa solicitaba ayuda a los barcos neutrales para abastecerse. Los incidentes entre catalanes y genoveses en esos años fueron por ello muy numerosos¹³⁴.

También Granada, en su intento de expansionarse por el norte de África a costa de Marruecos para convertirse en la potencia hegemónica de la zona¹³⁵, intentó imponer el bloqueo de los puertos benimerines en 1306. Muhammad III de Granada advirtió a Jaime II que los navíos catalanes podían sufrir daños por error si los encontraba en Marruecos y pidió que recomendara a sus mercaderes no visitar esos puertos. Jaime II respondió que no podía recomendar eso porque no era costumbre cuando países amigos se enfrentaban en guerra, pero las consecuencias fueron pronto visibles: tres saetías catalanas fueron capturadas en Honein y llevadas a Almería, donde el rey de Granada las retuvo para devolverlas, mientras que en Arcila algunos mercaderes catalanes fueron atacados por los granadinos capitaneados por Utman ben Abi-I-Ula (Benbullulla) y perdieron mercancías valoradas en 888 doblas¹³⁶. La misma pretensión de no frecuentar los puertos de Marruecos porque Granada estaba en guerra con este país se repitió en 1320 y tampoco fue aceptada por Jaime II¹³⁷.

Apenas treinta años después, fueron los catalanes los que exigieron a los neutrales respeto al bloqueo impuesto a los territorios de los jueces de Arborea en Cerdeña. Desde 1353, la ruptura de la alianza de la Corona de Aragón con los jueces de Arborea, vigente desde antes de la conquista de Cerdeña, generalizó la guerra en la isla, antes limitada a los señores genoveses del norte. Para contener esa grave amenaza, se impuso un bloqueo a la zona que controlaban los Arborea para impedir que les llegasen auxilios. Ese bloqueo ocasionó numerosos incidentes porque, según las órdenes reales, cualquier embarcación que intentase romperlo podía ser capturada¹³⁸. En las negociaciones con Génova se especificó que los genoveses que fueran encontrados a 5 millas de los territorios rebeldes podrían ser damnificados en persona, barcos y bienes, condiciones que debieron ser similares para otras naciones. Además, según los pactos de 1378, los genoveses que hubieran roto el bloqueo habrían de ser procesados en Génova en el plazo de dos meses después de la denuncia y castigados, y además, las autoridades genovesas habían de librar al procurador del rey Pedro el Ceremonioso las mercancías llevadas o sacadas de tierras de Arborea o su valor. Hay constancia de que el rey Pedro el Ceremonioso efectuó al menos una reclamación de este tipo por la

134. T. O. de NEGRI, *Storia di Genova*, Milán, A. Martello ed., 1974, 414-421. G. CARO, *Genova e la supremazia sul Mediterraneo (1257-1311)*, I, Génova, Società Ligure di Storia Patria, 1974, ("Atti della Società Ligure di Storia Patria. n.s., XIV), II, 72-101 135-152. y especialmente 76-83 y 150. M.T. FERRER, "Catalans i genovesos durant el segle XIII", 795-799.

135. M.A. LADERO QUESADA, *Granada. Historia de un país islámico (1232-1571)*, Madrid, Gredos, 1989, 145.

136. ACA, C, reg. 236, f. 239 r.-v. (1306, agosto, 20) y reg. 141, ff. 68 v.-69 v. A. GIMÉNEZ SOLER, "La Corona de Aragón y Granada", *Boletín de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona*, III (1905-1906), 338-339.

137. ACA, C, reg. 236, f. 239 r. (1320, agosto, 20).

138. M.T. FERRER, "La guerra d'Arborea alla fine del XIV secolo", 535-620.

violación del bloqueo por parte de Pietro Natone, de Savona¹³⁹. Pero Oristano era un puerto importante para la exportación de grano y el bloqueo resultaba perjudicial para los que querían aprovisionarse allí y, siendo neutrales en el conflicto, creían que no debía afectarles. Todo el mundo era consciente, sin embargo, de que había peligro; en 1393 un contrato de seguro genovés no cubría el riesgo de ir a los lugares prohibidos de Cerdeña¹⁴⁰.

El rey tuvo que contener algunos excesos de Francesc d'Aversó, capitán de dos galeras de guardia en los mares de Cerdeña, contra barcas genovesas. Según le había informado el genovés Pietro Menescal, dicho capitán había hundido alguna de las barcas, había tomado las otras y había ejecutado con suplicios algunos genoveses que se encontraban en ellas. Por ello el rey, mostrando gran irritación, ordenó al gobernador de Cálter que abriera una encuesta sobre la actuación del capitán y que en ningún caso se diera muerte a genoveses u otros, aunque fueran encontrados llevando socorros al juez de Arborea, sólo había que confiscarles los bienes, sin ocasionar daños a las personas¹⁴¹.

Es posible que la acusación de llevar socorros al enemigo se generalizase, a veces, sin fundamento; es probable que fuera éste el caso de una coca genovesa, tomada por Berenguer Ses-Pujades cerca de Córcega, que llevaba una carga de vino y vituallas, según el agresor, para abastecer a los rebeldes; la coca fue desviada al Alguer, que necesitaba vituallas, y allí se vendió la carga. No todo el mundo debió interpretar las intenciones de los conductores de la coca como el agresor, ya que no había sido encontrada entrando o saliendo de los puertos de Arborea; Ses-Pujades fue investigado por esa causa y hubo de movilizar a todas sus amistades para que intercedieran a su favor cerca del rey¹⁴². Alguno de los hombres de la guardia en los mares de Cerdeña interpretaba tan severamente el bloqueo que desautorizaba al gobernador. Ocurrió cuando Arnau Aymar tomó un *pàmfil* de Agde, perteneciente a Joan Saluda, porque había violado la prohibición de entrar en tierras de Arborea, a pesar de que los pretendidos infractores tenían una licencia para hacerlo concedida por el gobernador del Cap de Logudor, Joan de Santa Coloma. En el proceso que se siguió en la corte catalana ante la reclamación de los damnificados, Arnau Aymar declaró que la concesión del gobernador infringía los mandatos reales, pero finalmente el monarca hubo de respetar el compromiso asumido por su oficial y pagar la indemnización. De hecho, el gobernador podía autorizar algunas entradas en los puertos de Arborea si era para cargar trigo y llevarlo a Cálter o el Alguer¹⁴³.

También los castellanos practicaron el bloqueo de Portugal durante la guerra de 1383-1389 por la sucesión portuguesa. En 1388 Juan I se quejó al monarca castellano de que una galeota de Valencia, cargada de paños, fue presa por una galera armada

139. ACA, C, reg. 1258, ff. 167 v.-168 r. (1379, octubre, 8). Cit. MELONI, *Genova e Aragona*, III, 159-160.

140. ASG, Notario Andriolo Caito, n. 46/15, f. 99. (1393, febrero, 12).

141. ASCag. (Archivio di Stato di Cagliari), B7, f. 36 r. (1369, septiembre, 19).

142. L. D'ARIENZO, *Carte reali diplomatiche di Pietro IV il Cerimonioso, re d'Aragona, riguardanti l'Italia*, Pádua, Cedam, 1970, 737, 738, 750; F.C. CASULA, *Carte reali diplomatiche di Alfonso III il Benigno, re d'Aragona, riguardanti l'Italia*, Pádua, Cedam, 1970, docs. 370, 372, 374.

143. ACA, C, reg. 1974, f. 26 v.-27 r. (1387, octubre, 25) y ff. 34 r.-36 r. En 1390 un portero del rey fue a Menorca e Ibiza para, entre otras cosas, conducir a Barcelona un leño provenzal capturado por Arnau Aymar, que supongo debía ser éste: ACA, RP, reg. 655, f. 7 v.-10 r. (1390, abril, 9). M.T. FERRER, "Arnau Aymar", 59.

castellana con el pretexto, según los captores, de que pretendía ir a Portugal. El rey pidió a su cuñado que ordenara la liberación de la galeota, que había sido llevada a Sevilla, incluso si iba realmente a Portugal, y las mercaderías que llevaba, en consideración al parentesco y a la buena amistad que les unía¹⁴⁴.

A veces, alguna armada concreta imponía su bloqueo particular. Lo hizo por ejemplo Rodrigo de Luna, de la orden del Hospital de San Juan de Jerusalén, sobrino del papa Benedicto XIII y capitán general de una flota armada por éste en 1412 y 1413 contra las costas berberiscas. Rodrigo de Luna había ordenado la suspensión del tráfico con Berbería, con la excusa de que cartas de genoveses y de musulmanes delataban la presencia de su armada. Por ello, la nave del genovés Pietro da Voltaggio fue tomada por Rodrigo de Luna, que también le acusó de llevar mercancías prohibidas a países islámicos, como hemos visto. La captura de la nave, que fue violenta, con 16 o 17 muertos por parte genovesa, violaba la paz recientemente firmada entre la Corona de Aragón y Génova, así como la paz con Granada, puesto que a la vuelta de Túnez la nave transportaba trigo para el rey de Granada, por ello Rodrigo de Luna fue procesado y condenado y el rey tuvo que pagar una indemnización a los perjudicados¹⁴⁵.

Abusos y confusiones en tiempo de guerra en perjuicio de los neutrales. La inspección de las naves amigas. En tiempo de guerra o en las etapas postbélicas, sucedía con bastante frecuencia que la gente armada en corso contra enemigos atacara también a amigos y a exenemigos. Un ejemplo de abusos en etapa postbélica es el del caballero Guillem Desllor, que en 1327 cometió abusos contra pisanos y genoveses y molestó a venecianos y a sus propios connacionales. Otro ejemplo de abusos cometidos éstos durante la guerra entre la Corona de Aragón y Génova de 1331-1336, es el de Tomàs Marquet, residente en Cerdeña, que tomó una tarida veneciana y otras de estados amigos; el hecho motivó la protesta del gobernador de Cerdeña, Ramon de Cardona, que rogó al rey que detuviera esos abusos a fin de evitar guerras que no convenían. Pronto llegaron protestas de los afectados: Florencia se quejó del ataque a una galera de la compañía Acciaiuoli, en el puerto de Trapani, por parte de Galceran Marquet, capitán de una coca barcelonesa; Francia y Portugal se quejaron de la captura de embarcaciones de sus respectivos países que iban o volvían de cargar trigo en Sicilia; también Pisa se quejó del robo del cargamento de una nave pisana, cerca de Cerdeña, por parte de dos capitanes barceloneses¹⁴⁶. A veces había confusiones como la del almirante Ramon de Peralta, que capturó en Trapani la coca de un santanderino, cargada de alumbre perteneciente a los Bardi pensando que era de genoveses,

144. ACA, C, reg. 1871, f. 4 r.-v. (1388, octubre, 8).

145. S. FOSSATI RAITERI, "Il processo contro Rodrigo de Luna", 387-396. A. UNALI, *Marinai, pirati e corsari catalani*, 122. En 1412, Rodrigo de Luna había tomado Cherchel, de donde se llevó 700 cautivos: R. CARINENA i BALAGUER-A. DÍAZ BORRÁS, "Piratería, esclavaje i captivitat entre la Corona d'Aragó i Barbaria en la literatura catalana medieval: una aproximació al seu estudi" *Actas do XIX Congresso Internacional de Lingüística e Filologia Románicas* (Santiago de Compostela, 1989), ed. por R. LORENZO, Coruña, Fundación P. Barrié de la Maza, 1994, VII, 567-682, en concreto 666.

146. M.M. COSTA, "Una aventura marítima de Guillem Des-llor (1327)", en *Sardegna, Mediterraneo e Atlantico tra Medioevo ed Età Moderna. Studi Storici in memoria di Alberto Boscolo*, a cura di L. D'ARIENZO, I. La Sardegna, Deputazione di Soria Patria per la Sardegna, 1993, 189-205. C.F. CASULA, *Carte reali diplomatiche*, docs. 208, 523, 242, 261, 295.

provocando una marca contra catalanes en Flandes, el embargo contra los Bardi en la Corona de Aragón y un pleito por la indemnización que se alargó algunos años¹⁴⁷.

También los venecianos, a quienes los historiadores eximen, generalmente, de veleidades piráticas, cometieron numerosos abusos, incluso contra aliados, como eran los catalanes. En 1361 se completaron en la curia real los interrogatorios de testigos de los procesos para la concesión de marca contra Venecia a causa de los ataques piráticos de las flotas venecianas contra catalanes. Unos mallorquines, embarcados en la nave de un griego llamado Servapolo, fueron robados en el puerto de Ténedos por una flota de 14 galeras venecianas capitaneada por Niccolò Pisani hacia 1354 y, según afirmaron, no fueron asesinados "tallats sens neguna mercè" porque se escondieron. El incidente debió ocurrir en los momentos más críticos del enfrentamiento entre Génova y Venecia y los catalanes, aunque eran aliados de Venecia, debieron pagar las tensiones provocadas entre los aliados por la negativa de Pedro el Ceremonioso a dejar marchar su flota de Cerdeña con el almirante Pisani hacia Oriente. Menos afortunados fueron los tripulantes de la galeota de Bartomeu Albesa que, en un viaje comercial a Sicilia y Tebas, en 1357, fueron atacados con tal violencia por tres galeras de la guardia de Venecia que de los 130 hombres que navegaban en esa galera sólo sobrevivieron, malheridos, unos treinta. Parece que la galera había pretendido dar caza a dos *pàmfiles* genoveses, puesto que se estaba en guerra con Génova, y había tomado también veintiseis griegos en el Golfo. Los venecianos llevaron la galeota a Clarenza, donde la quemaron y, no contentos con eso, injuriaron de palabra y de obra al país de origen, arrastrando por mar y luego por tierra la bandera real de la galeota y poniendo los pavese con la misma enseña boca abajo, de modo oprobioso. No fue mejor la suerte de los tripulantes de la galera de un tal Noguera, de Cotlliure, tomada por cuatro galeras de la guardia venecianas en el cabo del Santo Angel, en Romania, hacia 1360, que los venecianos decidieron colgar, no se sabe por qué motivo; sólo algunos pocos tripulantes pudieron escapar de sus captores y vieron desde el mar las horcas, en el escollo de Modón, en las que los venecianos colgaron a 84 hombres de la galera¹⁴⁸.

A parte de estos ataques violentos, era bastante frecuente la detención de naves amigas para comprobar si transportaban mercancías consideradas de enemigos; si en el cartulario de la nave se detectaban mercancías de esa condición, eran tomadas por el corsario; se ejercía en esos casos una captura selectiva, sólo esas mercancías¹⁴⁹. En la Baja Edad Media, pues, la bandera de la nave no cubría las mercancías. El registro podía afectar a las naves de los propios súbditos: en 1315 Jaime II avisó a los patrones de naves comerciales que el capitán de la armada contra moros estaba autorizado a registrar las naves de sus súbditos para comprobar que no había en ellas enemigos o mercaderías suyas¹⁵⁰. Un ejemplo de inspección que, como era frecuente, dio como

147. M.T. FERRER I MALLOL, "Els italians a terres catalanes (segles XII-XV)", *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980), 454.

148. ACA; C, Procesos, 127-20: interrogatorio de un proceso de marca contra venecianos, cit. brevemente por P. SIMBULA, "I pericoli del mare", 386, nota. Sobre el incidente de Ténedos, cf. también A. RUBÍ I LLUCH, *Diplomatari de l'Orient català*, doc. 243 y sobre el de Modón: *ibidem*, docs. 236 y 248.

149. M.T. FERRER, "Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano", 113-114 y 158-161, doc. 9.

150. ACA C, reg. 211, f. 283, v. (1315, abril, 14). Publ. A. MASÍÁ "Un episodio de las relaciones de la Corona de Aragón con el reino de Trebecén. Organización de una flota para la guerra de corso (1315)", *Tamuda*, 1-2 (1953), 189-233", doc. 9.

resultado la confiscación de mercaderías de enemigos y de otros que no lo eran, es el de la detención de la nave del barcelonés Jaume Carbó que, en mayo de 1379, fue detenido en Modón, cuando iba a Beirut, por cuatro galerías venecianas capitaneadas por Niccolò "Vinquer" y le fueron confiscadas las mercancías de genoveses, de pisanos y de napolitanos que había cargado en Pisa y en Nápoles. El patrón catalán entendió perfectamente que fueran confiscadas las mercancías genovesas, puesto que Venecia y Génova estaban en guerra desde el año precedente, pero no comprendió la confiscación de bienes de pisanos y napolitanos; pidió, como era costumbre, que le pagasen el flete de esas mercancías, que ascendía a 1.178 ducados de oro, una cantidad importante que no consiguió cobrar y que el rey Pedro el Ceremonioso exigió poco después, en junio, al dux Andrea Contarini, en un momento en que poco caso podían hacerle cuando Venecia se encontraba bloqueada en su laguna por la flota genovesa¹⁵¹. Se podrían aducir otros muchos ejemplos, puesto que también grandes corsarios como Diego de Barrasa practicaron la inspección para confiscar mercancías de genoveses y de florentinos, particulares enemigos suyos¹⁵².

Las confiscaciones por necesidad de guerra. La penuria financiera de la monarquía catalano-aragonesa impidió destinar el dinero necesario a la defensa de sus posiciones en Cerdeña, siempre en peligro a causa de las revueltas de distintos señores territoriales, y potenció el recurso a los procedimientos de urgencia en la isla, como la confiscación de cargamentos de naves por necesidad de guerra para destinar el producto de su venta al pago de los soldados; aunque los damnificados recibían una certificación oficial para que pudieran reclamar a la corte el valor de lo confiscado, tales medidas, sufridas tanto por catalanes como por extranjeros, producían un gran malestar en los ambientes mercantiles y perjudicaban gravemente al comercio. La situación de guerra provocó la proliferación de armamentos privados en las plazas catalanas para defender el espacio marítimo vecino y para desviar naves hacia la isla a fin de asegurar su abastecimiento en momentos críticos.

Tenemos constancia del uso de este método ya en 1350 o 1351 puesto que se presentó *greuge* por este motivo en las Cortes de Barcelona-Perpiñán de esos años. El gobernador había obligado a descargar en Porto Torres trigo cargado en Oristano, que pertenecía a dos mercaderes barceloneses, con el fin de avituallar Sassari, pero además lo confiscó para, con su producto, pagar a los soldados. El *greuge* señalaba, con razón, que los mercaderes no enviarían sus mercancías a la isla ni irían a comprar grano, quesos y lana, por miedo a sufrir esas violencias y que ello sería muy perjudicial para la isla, como lo fue en efecto¹⁵³.

Pero lejos de desaparecer este tipo de soluciones se fueron incrementando. En 1367 Pedro el Ceremonioso había reconocido una deuda de 1085 libras de alfonsines a dos napolitanos, Rainiero y Nardo de Paula, a quienes el gobernador del Cap de Logudor había confiscado 140 botas de vino para abastecer el Alguer y pagar a los soldados; les libró una orden de pago dirigida al administrador de las rentas del

151. ACA, C, reg. 1263, f. 161 v.-162 r. (1379, junio, 16).

152. M.T. FERRER, "Vida aventuras y muerte de un corsario castellano", 113-114.

153. *Cortes*, I-2, 434 (cap. 79). M.T. FERRER, "La conquesta de Sardenya" y "Barcelona i la política mediterrània catalana".

Cap de Cállor y ellos, a su vez, pero privadamente, prometieron al patrón del *pàmfil* "Sant Antoni", que iba a Cerdeña, Calabria y Nápoles, que no pedirían la ejecución de marca o represalia contra ellos; vemos, pues, que las confiscaciones también generaban represalias, a pesar de que se indemnizaban¹⁵⁴.

Otro caso parecido fue la confiscación de un cargamento de trigo de la nave de Ramon Begur, que pertenecía a mercaderes de Sicilia y de Mallorca, por parte de Francesc d'Aversó, capitán de las galeras que se encontraban en Cerdeña, y del patrón de una de ellas, Berenguer Ses-Pujades, aunque la orden había partido del gobernador de Cállor, Asbert Satrilla, a fin de proveer la ciudad y las galeras, que necesitaban bizcocho. También en este caso el rey tuvo que reconocer la deuda y hacer una asignación para su pago¹⁵⁵.

A veces fueron los mismos oficiales reales en Cerdeña quienes se encargaron de disculparse por alguna de estas confiscaciones, ofreciéndose a pagar la indemnización. Lo hicieron así Asbert Satrilla y los *consellers* de Cállor, que escribieron al dux de Génova justificando que la galera armada de Cállor hubiese desviado el *pàmfil* de los hermanos Oberto y Antonio de "Sellariis", cargado, en parte, de trigo, por la falta de vituallas en Cállor; los mercaderes pudieron vender el trigo al mejor precio que pudieron y el gobernador y los *consellers* ofrecieron indemnizar los daños y pagar el flete¹⁵⁶.

Difícilmente podía frenarse esa práctica cuando el mismo rey la autorizaba para casos extremos: cuando los oficiales creyeran que el Alguer, Cállor o los castillos peligraban por falta de vituallas o los soldados no pudieran mantenerse. El rey afirmaba que la reparación de ese daño tenía remedio, mientras que la pérdida de aquellas localidades no lo tenía; pero remarcó que debían usar esa facultad "tempradament" y en conciencia. Esa salvedad se hacía en la orden de que los dos gobernadores y administradores de Cerdeña prestaran juramento y homenaje a Francesc d'Aversó, vicealmirante de Cataluña, de no tomar por fuerza grano, vituallas, mercancías o dinero de sus súbditos, aunque hubiese mucha necesidad¹⁵⁷. Es evidente que la salvedad privaba de toda fuerza al juramento ya que los oficiales siempre podrían interpretar que la situación era la más grave.

La certificación librada por la autoridad de Cerdeña donde se describía los bienes confiscados y sus propietarios, era librada por el damnificado al maestre racional del rey, junto con algunos otros documentos, como un recibo del administrador de Cállor o del Alguer reconociendo haber recibido las mercancías confiscadas. En el caso de la nave Santa María, patroneada por Salvador d'Orta, de Barcelona, la confiscación de un grupo de esclavos que se encontraban en dicha nave acaeció el 14 de noviembre de 1385, los documentos fueron entregados al maestro racional en febrero de 1386 y el 27 de febrero de 1388 Juan I ordenó a éste que pagase a los propietarios de los esclavos su valor en Barcelona, más intereses y gastos cuantificados. Los esclavos habían sido descritos por edades y sexos y por ello fue fácil ajustar el precio que habrían valido en Barcelona¹⁵⁸. Se conservan noticias de muchos otros casos, que no puedo exponer aquí.

154. AHPB, Pere Martí, 17-9, f. 121 r.-124 r. (1368, abril, 29).

155. ACA, C, reg. 1428, f. 10 v. (1369, septiembre, 15).

156. ASG, Notario Michele Teglia, filza 1, pliego sin número, cerca del 90 (1374, noviembre, 19).

157. ACA, C, reg. 1255, f. 6 r. (1376, julio, 3).

158. ACA, C, reg. 1974, ff. 102 r.-103 v. (1388, febrero, 27).

La Corona de Aragón no fue la única que practicó la confiscación por necesidad de guerra. Probablemente obedecía a alguna urgencia de abastecimiento de la flota castellana o de la misma Algeciras la toma del cargamento de trigo que llevaba una nave de Pere Desvall, de Mallorca, en 1350, año en que, antes de la muerte súbita de Alfonso XI, se había emprendido una expedición contra Gibraltar; la captura, en las aguas de Algeciras, fue obra de Alfonso Fernández Coronel, capitán de diversas naves y galeras armadas¹⁵⁹. Durante el conflicto por la sucesión de Portugal de 1383-1389 y cuando Juan I de Castilla se encontraba sitiando Lisboa, en julio de 1384, sus galeras de guardia detuvieron en los mares portugueses una nave que el mercader catalán Berenguer Sunyol había fletado para llevar a Flandes un cargamento de arroz y otras mercaderías. La nave fue detenida hasta el 30 de septiembre sin pagársele ninguna indemnización y, además, en septiembre, el almirante de Castilla confiscó una parte del arroz para abastecimiento del ejército, que fue pagado a 125 maravedís el quintal, en total 104.000 maravedís. El cobro de esa cantidad fue una odisea; 80.000 maravedís habían de ser pagados por el tesorero, quien pagó 70.000 y quedó a deber 10.000, todavía impagados en 1388; para cubrir los 24.000 restantes, fue concedida a Berenguer Sunyol saca de 3.000 pinos. Cuando hubo cortado mil pinos y quiso entrarlos en la Corona de Aragón, los oficiales de aduanas de Requena y Moya le obligaron a pagar los derechos acostumbrados y algunas propinas que el mercader calificó de rescates. Ante el fallo de esa asignación, el monarca castellano revocó la concesión de los pinos, aunque de los ya cortados le otorgó graciosamente quinientos, y ordenó que el tesorero le pagara los 24.000 maravedís restantes; pero el mercader no obtuvo ni una cosa ni la otra porque el arzobispo de Toledo se opuso. Por ello Juan I de Aragón pidió a su cuñado, en noviembre de 1388, que pagara la deuda a Berenguer Sunyol y le compensara además por los gastos que había tenido por esa causa¹⁶⁰.

La corte napolitana acudió igualmente a ese expediente en 1383, cuando confiscó al mercader catalán Berenguer Jugador un buen número de telas y de piezas de vestir de alta calidad, piezas de armadura etc. Eran los años del enfrentamiento entre Carlos III de Anjou-Durazzo y Luis de Anjou, aspirante al trono de Nápoles. No parece que la corte napolitana hiciera ningún esfuerzo para pagar esa deuda, por lo que el rey Pedro el Ceremonioso acabó concediendo marca contra napolitanos¹⁶¹.

LOS ESCENARIOS DE LAS PRESAS Y LOS REFUGIOS DE LOS CORSARIOS

Los puertos fueron uno de los escenarios favoritos de los ataques corsarios. En ellos siempre podían encontrar una presa entre las embarcaciones ancladas o atracadas o bien entre las que entraban o salían. Por lo que respecta al primer caso, el agresor tenía a su favor la sorpresa y que su nave se encontraba navegando y preparada para la acción, mientras que el agredido no estaba preparado y no podía maniobrar para huir. A veces, alguna presunta víctima conseguía escapar y salir del puerto. Así logró hacerlo, en los últimos años del siglo XIV, el barcelonés Nicolau Pujada cuando Giovanni Lomellini

159. M.R. MARTÍN I FÀBREGA, *Marques i represàlies*, 246.

160. ACA, C, reg. 1871, ff. 36 v.-37 r. (1388, noviembre, 23).

161. M.R. MARTÍN I FÀBREGA, *Marques i represàlies*, 293-295.

intentó tomar su nave en el puerto de Gaeta¹⁶². *El Victorial* explica cómo los corsarios castellanos que Pero Niño perseguía intentaron salir del puerto de Marsella e ir a mar abierto cuando se vieron sorprendidos por la llegada de Pero Niño y cuenta también las maniobras que se hicieron desde tierra y desde las barcas de corallar para defenderlos, hasta que el papa Benedicto XIII pidió a Pero Niño que no les atacara porque estaban a su servicio¹⁶³.

Facilitaba extraordinariamente la acción de los corsarios el hecho de que las naves que se encontraban en los puertos tuviesen la tripulación mermada porque la mayor parte estaba en tierra; a veces incluso no había nadie a bordo, por ello, cuando dos galeras, dos galeotas y un leño moros se presentaron de improviso en el puerto de Mallorca, tres horas antes del alba de la noche del 29 de julio de 1392, les resultó muy fácil apoderarse de tres naves, una de las cuales era castellana, que se encontraban en la boca del puerto, puesto que no había gente en ellas. Las ordenanzas de puerto se esforzaron en corregir esa inconsciencia y obligaron después a mantener guardia en las naves que se encontraran en el puerto y a sacar de la embarcación, el mismo día de su llegada, las velas y los remos¹⁶⁴.

Según H. Bress, de 89 capturas ocurridas en Sicilia, entre 1298 y 1458, cuya localización es exacta, cuarenta ocurrieron en los puertos o en la salida, a los que hay que añadir otras 19 capturas a la salida de los pequeños puertos cargadores de grano, justo cuando el buque salía de la protección de la torre costera; se trata, como puede verse, de una proporción muy alta¹⁶⁵.

Los ejemplos de ataques corsarios y capturas ocurridos en puertos son muy numerosos, pero no puedo extenderme en comentarlos. Las costas accidentadas fueron también muy frecuentadas por los corsarios porque les permitían esconderse y sorprender a las barcas de carga del tráfico de cabotaje o a los pescadores y también a embarcaciones mayores; limitándonos al espacio ibérico, aparecen repetidamente citados en las presas algunos cabos: el de San Vicente, en Portugal, el de Gata, el de Palos, toda la zona de la Marina, entre Denia y Calp, en Valencia, el cabo de Creus y la costa desde este lugar a Blanes en Cataluña, la desembocadura del Ebro también era muy frecuentada por los corsarios. Las costas de Mallorca y de Ibiza aparecen con frecuencia en las denuncias de incidentes piráticos; eran muy castigadas por los piratas berberiscos a causa de su cercanía. Igualmente las costas de Cerdeña presenciaron múltiples capturas, o las de Sicilia. Toda la zona del Estrecho de Gibraltar, paso obligado de las naves

162. F. GIUNTA, "Nel Mediterraneo della fine del Trecento. Episodi di pirateria nel 1398", 291-296,

163. M.T. FERRER, "Los corsarios castellanos y la campaña de Pero Niño", 28-39.

164. G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca*, doc. 285 y 286, p. 680-682. Este caso fue comentado, a partir de la documentación de Mallorca, por M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 710-711; M.D. LÓPEZ señala como fecha de la acción el 2 de julio, probablemente es un error tipográfico porque entre las fuentes indicadas, el *Cronicon Mayoricense*, 79, también indica el día 29 de julio como fecha del suceso; según M.D. LÓPEZ dos de las naves tomadas eran castellanas y la otra de Pere Garriga, mientras que la correspondencia datiniana sólo indica una como perteneciente a castellanos, mientras que de otra dice que estaba preparada para viajar a Berbería; en la tercera coincide que era la de Garriga. F. SEVILLANO COLOM - J. POU MUNTANER, *Historia del puerto de Palma de Mallorca*, Palma, Diputación Prov. de Baleares, 1974, 97-101.

165. H. BRESS, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile 1300-1450*, Roma, École Française de Rome, 1986, 338-339.

que iban a Flandes o volvían, era también de alto riesgo, así como otros estrechos, el de Bonifacio o el de Mesina.

Los refugios de los corsarios.— Las islas eran el más seguro refugio de los profesionales del corso porque eran mucho más permisivas a causa de las dificultades de defensa que conllevaba su escasa población, extensa línea litoral y la imposibilidad de que el auxilio en caso de ataque llegase con rapidez; desde la Corona se entendía que resolvieran las situaciones de emergencia con recursos poco ortodoxos. Son los casos de Mallorca y de Cerdeña, por ejemplo¹⁶⁶, y menos de Menorca porque no era buen mercado para vender. El caso más extremo era Ibiza donde, desde antiguo, el gobernador tenía la facultad de dar carta de seguridad a piratas y a malhechores, para favorecer la población de la isla¹⁶⁷. En los últimos años del siglo XIV, había aumentado la permisividad respecto a los corsarios en Mallorca, como se desprende de las quejas de uno de los representantes de la compañía Datini en la isla, Ambrogio Lorenzi de' Rocchi: "Tutte questi mari sono pieni di ladri e questa terra è loro ricetto, che soleva essere camera di merchantia"; lo decía a propósito de la acogida que creía que iba a tener el corsario Álvaro Becerro, aunque en este caso fue una afirmación precipitada porque, finalmente, el corsario no fue acogido y no pudo vender sus mercancías, al menos no lo pudo hacer públicamente¹⁶⁸.

En Cerdeña, las dificultades de defensa de las plazas catalanas en la guerra contra los Arborea facilitaba la acogida a los corsarios. En Sicilia, señala Bresc que la ruina del poder central después de 1348 permitió el desarrollo del corso por parte de las pequeñas señorías locales, a las que proporcionaba recursos notables; la intervención catalana de 1392 terminó con esa situación, pero no con la acogida a los corsarios, que ahora fueron catalanes o castellanos¹⁶⁹.

Los genoveses utilizaron como refugio Monaco, los pequeños puertos de la Riviera y el puerto de Bonifacio, en Córcega. En el Levante mediterráneo, las islas del Egeo, como Quíos y sobre todo Mitilene, daban protección a los corsarios; el corso era el recurso fundamental de los Gattilusio de Mitilene, donde se refugió, en los primeros años del siglo XV, Pedro de Larraondo, conocido como La Randa¹⁷⁰.

Las guerras también deparaban refugios ocasionales. La guerra con Génova de 1331-1336 coincidió en parte con una guerra contra Granada. Corsarios genoveses vendieron en el reino de Granada sus presas: naves comerciales catalanas, valencianas y también mallorquinas, aunque Mallorca no tenía guerra con Granada, aunque sí con Génova. Eran capturadas ante las costas de Almería o de Málaga, cuando se dirigían a algunos de estos puertos o pasaban hacia Marruecos o hacia Flandes. Ese refugio se mantuvo incluso después que acabara, en 1334, la guerra con Granada¹⁷¹.

166. M.T. FERRER, "Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano", 110-111.

167. Confirmación de 3 de octubre de 1376 en ACA, C, reg. 1256, f. 9 r.-v.

168. G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca*, 479, doc. 219 (1395, junio, 26-julio, 1).

169. H. BRESC, *Un monde méditerranéen*, I, 340.

170. M.T. FERRER, "Pedro de Larraondo, un corsario vizcaíno". Sobre la protección al corso por los Gattilusio: M. BALARD, "Course et piraterie", 33.

171. J. VICH Y SALOM-J. MUNTANER Y BUJOSA, *Documenta regni Maioricarum*, doc. 144. C. TORRES DELGADO, "El Mediterráneo nazarí", 227-235, cuadro II. Reclamaciones cristianas. M.C. MARUGÁN, "Un acto

CÓMO OCURRÍA UN ATAQUE CORSARIO EN EL MAR

Comentaré sólo los ataques en el mar y no las *terrassanies* o desembarcos en tierra para no extenderme demasiado; son operaciones características del corso entre musulmanes y cristianos al que dedico poca atención en esta ponencia.

Cuando una nave o galera se dirigía hacia otra y se desconocían las intenciones o la identidad recíproca, la nave que temía ser agredida pedía un aseguramiento, probablemente a gritos. En estos casos se pedía que se calara la vela, es decir que la nave interpelada se inmovilizara arriando sus velas, como también había de hacerlo, lógicamente, la nave o galera interpelante; esta operación era obligatoria porque servía para verificar la identidad y que no se trataba de enemigos, aunque las naves mercantes solían llevar la enseña del rey o del común o república de origen¹⁷². En principio, el aseguramiento dado a una nave había de ser respetado, pero no era siempre así. En 1388, Juan I se quejó al almirante de Sicilia, Manfredo Chiaramonte, de que unas galeras suyas, capitaneadas por Vallgornera y Manfredo de la Fabra, que precisamente era cónsul de catalanes en Sicilia, tomaron ciertas mercaderías, valoradas en 5.000 florines de Florencia, a Mateu Gelat, patrón de nave de Barcelona; el hecho había ocurrido en julio de 1385, cerca de Trapani, a pesar de que las galeras habían asegurado la nave: "quod navem eandem assecurassent galee predictae et calare fecississent, sub confidentia securitatis huiusmodi, ut est moris"¹⁷³. A veces no mediaba aseguramiento ninguno y la nave agresora se lanzaba directamente al ataque contra su presa ordenando calar la vela: *calatela!* (¡caladla!), gritaron los genoveses de una pequeña flota de tres galeras a los tripulantes de la coca del barcelonés Berenguer Vilar, sorprendida delante de Port del Comte, en Cerdeña, cuando en 1374 volvía a su ciudad con el trigo cargado en Castelgenovés, en dicha isla, para abastecer Barcelona, donde había gran carestía. Los genoveses abordaron la coca con ballestas, lanzas y flechas, mientras que los que se encontraban en la embarcación, asustados por tanta violencia y temiendo ser asesinados, se escondieron *in secretis*, mientras los agresores se apoderaban de todo¹⁷⁴.

La reclamación de indemnización por parte de Pere Sorbera explica muy bien como se realizó otro ataque. En 1384, la nave de un timón y dos cubiertas "Sant Andreu i Santa Eulàlia", de la que era patrón el mercader barcelonés Pere Sorbera, pero que iba patroneada realmente por su hermano Joan, salió de Barcelona, con la absolución papal y la licencia real, y navegó hacia Beirut y Damasco; a la vuelta, cargó especias y otras mercaderías de gran valor. Salió el mes de octubre de 1384 hacia Barcelona y, como era habitual, se detuvo en Rodas; cuando salió de la isla, dos galeras genovesas armadas a sueldo del común de Génova, que se encontraban allí, armaron una nave y con ella perseguieron la de Joan Sorbera durante dos días seguidos hasta darle alcance, al tercer día, a 120 millas de Rodas; como si fuesen infieles, dice el relato, la atacaron a

de piratería en el puerto de Málaga (1331)", 297-305. M. SÁNCHEZ, "En torno a la piratería nazarí", 434, 436-437, 439, 443-445 y docs. 3-5, 13. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 663-669.

172. Cf. el fragmento de un viaje a Tierra Santa incluido en su artículo por P. SIMBULA, "I pericoli del mare", 386. En el que el capitán de las naves venecianas queda muy mal, a pesar de la fama general de que los venecianos no eran corsarios.

173. ACA, C, reg. 1868, f. 28 v.-29 v. (1388, enero, 10). Cf. también otro caso en: reg. 721, f. 41 r.-v.

174. M.R. MARTÍN I FÁBREGA, *Marques i represàlies*, 235-236.

mano armada, a pesar de que llevaba en alto de la popa una bandera con las armas del rey de Aragón y a pesar de que Joan Sorbera preguntó gritando al capitán y patrones de las galeras por qué le atacaban si había paz entre su rey y el común de Gènova. Añadió que estaba dispuesto a dejar inspeccionar su nave y a jurar que no llevaba mercaderías de enemigos de Génova. En la lucha fueron muertos el patrón, Joan Sorbera, y el barbero e hirieron mortalmente a doce hombres más de la nave. Los mercaderes y los peregrinos que viajaban en la nave y los marineros, viendo tanta violencia, se rindieron con la promesa de salvar las personas y bienes. Ello no obstante, el 5 de noviembre de 1384 entraron en la nave, violando la promesa, y saquearon todas las cámaras, rompiendo cajas y robando las mercaderías, dinero, armas y vituallas, vestidos, sábanas etc. tanto sobre cubierta como bajo ella, no sin antes arriar la bandera, rasgarla vituperosamente y sustituirla por las armas genovesas. Seguidamente, la nave capturada fue llevada a Rodas, donde se negaron a devolver los bienes y mercaderías tomados, a pesar de las protestas presentadas. El daño fue estimado en 20.000 ducados de oro de Venecia, según la reclamación presentada por Pere Sorbera en mayo de 1385, con la relación jurada de lo acontecido, realizada por Salvador Sorbera y el notario de Barcelona Felip Gombau¹⁷⁵. La injuria a la bandera parece que era un componente habitual de este tipo de incidentes, al menos entre catalanes y genoveses, separados a nivel popular por un hondo resentimiento. Se encuentra en otros incidentes, por ejemplo en la agresión de Giovanni di Moneglia contra la coca de Joan Ferrer, de Perpiñán, en el puerto de Quíos en 1382¹⁷⁶.

Un largo combate con final trágico es el que sufrió la nave del barcelonés "en Torrent", atacada cerca de las costas sicilianas por dos galeras y dos galiotas de trece bancos de Bugía y Bona el 10 de agosto de 1383. El combate se inició al alba y duró hasta primera hora de la tarde cuando, inesperadamente, se hundió la nave atacada a consecuencia del impacto de un proyectil de bombardarda disparado por los atacantes; destaca la resistencia de la nave que contaba sólo con treinta y un tripulantes y pasajeros; como el hundimiento se produjo durante el abordaje, atrapó también a un buen número de asaltantes, de los que veinte murieron ahogados, mientras que de la tripulación y pasajeros de la nave sólo sobrevivieron trece. H. Bresc, que estudió ese incidente, señaló la novedad del uso de una bombardarda por parte de esa pequeña flota, aunque debía ser muy rudimentaria o su manejo fue deficiente, puesto que consiguió un efecto no deseado: la pérdida de la nave y de su carga, quedando reducido el botín a trece cautivos¹⁷⁷.

Un mandato real de 1398 para que se obligase a un corsario mallorquín, Joan Ripoll, a indemnizar a Guillem de Puigdorfil, de Mallorca, a quien robó unos cautivos, nos informa de cómo se había desarrollado el ataque al leño de Guillem Sant Joan, de Mallorca, donde viajaba. Cuando el leño atacado se encontraba a la altura de Águilas y ya cerca de Vera, en el reino de Granada, surgió de improviso el corsario, con un leño armado gritando "cala, cala" y apuntando a la tripulación del leño con sus ballestas tensas a punto de disparar y blandiendo lanzas. Ante la amenaza, el patrón

175. ACA, C, reg. 1979, ff. 122 v.-124 r. (1394, octubre, 12).

176. M.R. MARTÍN I FÀBREGA, *Marques i represàlies*, 246.

177. H. BRESCH, "Un épisode de la guerre de course".

arrió efectivamente la vela e inmovilizó la embarcación. Joan Ripoll se apoderó de los seis cautivos, por los que el propietario, Guillem de Puigdorfil, había pagado los derechos de salida y que sin duda llevaba a Granada para que fuesen rescatados, y tuvo él mismo que pagar cien doblas de oro al corsario para recuperarlos¹⁷⁸.

Coincide bastante con este esquema de actuación el ataque de corsarios cristianos que sufrió una nave también cristiana y que fue relatado por uno de los peregrinos musulmanes que habían embarcado en Túnez en esa nave, un alfaquí de Fez, que escribió en 1412 y cuyo relato se conservó en una traducción al castellano realizada por moriscos dos siglos más tarde. Cuando la nave fue atacada, los peregrinos musulmanes participaron en la defensa agrupándose junto al palo, pero cuando la vela fue bajada a mitad del palo, cayó encima de los musulmanes que no pudieron combatir. Ellos interpretaron que el patrón y los cristianos se habían puesto de acuerdo con los agresores, pero ya hemos visto que calar la vela era una de las primeras órdenes que daban los corsarios. Los enemigos abordaron la nave y se quedaron todo lo que llevaba, incluidos los 60 musulmanes que viajaban en ella, que quedaron cautivos. Después de hacer escala en un puerto no determinado, fueron llevados a Mitilene, de manera que cabe la posibilidad de que el corsario agresor fuera Pedro de Larraondo. Los musulmanes fueron maltratados y uno fue muerto. Los mercaderes, se supone que cristianos, fueron puestos en una prisión, pero sin tener que trabajar, mientras que los peregrinos musulmanes fueron situados en otra y hubieron de trabajar. El alfaquí fue comprado por un mercader de Mallorca y consiguió que su familia pagase la mitad del rescate mientras que el pago de la otra mitad fue prometida por correligionarios musulmanes catalanes, de Aitona, para que ejerciera su profesión con ellos un tiempo, pudiendo finalmente volver a su país¹⁷⁹.

Había corsarios que, cuando fracasaban en un primer intento de depredación, ponían todos los medios y el tiempo necesarios para conseguir su objetivo. Así lo hizo Rodrigo de Luna con la flotilla que había armado su tío el papa Luna para una cruzada contra Berbería en 1413, cuando se empeñó en tomar la carga perteneciente a musulmanes que llevaba la nave genovesa de Pietro da Voltaggio; fracasó en un primer intento, pero fue a Cerdeña y allí consiguió naves con las que poder atacar la nave genovesa, y volvió después a Túnez para completar la captura.

A veces la nave perseguida conseguía escapar, aunque fuera a costa de lanzar por la borda una parte de la carga, durante una persecución de 30 millas, a fin de ser más ligeros y correr más¹⁸⁰. Un texto literario, las *Andanças e viajes* de Pero Tafur, nos explica la persecución por una galera turca del *gripo* en el que viajó el autor desde

178. El monarca intervino en la cuestión cuando, después de que la justicia hubo condenado a Joan Ripoll a devolver las 100 doblas, se inscribió en la armada contra Berbería que se organizó aquel año para salvaguardarse en el "guiatge" concedido a los enrolados y no pagar: ACA, C, cr Martí I, caixa 1, núm. 114 (1398, julio, 27).

179. Cf el texto en: M. de EPALZA, "Dos textos moriscos bilingües (árabe y castellano) de viajes a Oriente (1395 y 1407-1412)", *Hesperis-Tamuda*, XX-XXI (Rabat, 1982-83), 25-112, concretamente, 89-105 y la introducción. El lugar donde ejerció como alfaquí fue identificado por Epalza como Ateca, pero ha de ser Aitona, porque en Ateca no había aljama de moros, mientras que Aitona tenía una e importante, cf. la interpretación desde el punto de vista de la actividad corsaria: M.T. FERRER, "Incidència del cors en les relacions catalanes amb l'Orient", 293.

180. G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca*, doc. 215, p. 463.

Chipre a Rodas, que iba de conserva con otro gripo de mercadería. El cómitre catalán que acompañaba a Tafur mandó echar a la mar parte de la carga, mientras que el otro gripo no quiso hacerlo y los turcos lo alcanzaron "e anegáronlos a todos"; esta captura dio algo más de ventaja al gripo de Tafur; todos ayudaron a remar y por la noche arriaron la vela y bogaron en el mayor silencio posible, con lo que la galera turca pasó cerca de ellos sin verles ni oírles. Además, para salvarse, se adentraron en el mar, mientras que la galera les buscaba en las cercanías de la costa; esquivaron a los turcos, pero afrontaron un gran temporal, que les llevó finalmente a Kastellórizo, por donde poco antes de su llegada había pasado la galera turca. Después de descansar, pudieron reemprender viaje sin ningún otro contratiempo y en dos días llegaron a Rodas¹⁸¹.

En otras ocasiones, la nave era detenida, pero la tripulación conseguía escapar si se presentaba una circunstancia favorable. En octubre de 1319, fue la oscuridad del atardecer lo que permitió a la tripulación del leño valenciano de un tal Cassola huir en una gróndola, es decir un bote, cuando fueron atacados por dos galeras y un leño armado de Ceuta o de Bugía¹⁸². En 1382, cuando dos "caros" armados del alcaide de Almería atacaron un *pàmfil* valenciano en las costas del reino de Granada, también la tripulación pudo huir en una pequeña barca y en 1392 dos marineros abandonaron la embarcación en la que iban, que se encontraba ante Guardamar, cuando avistaron una galeota de piratas moros; los dos marineros no fueron muy solidarios con sus compañeros, pero al menos se salvaron porque la galeota tomó efectivamente la nave en que viajaban¹⁸³.

En el ataque dentro de un puerto podían intervenir otros elementos, como la ayuda a los agresores desde tierra. Fue la experiencia vivida por los leños de Guillem Pasqual y Pere Amat, que encontrándose en el puerto de Mónaco, solicitaron el amparo del podestà del lugar ante la actitud agresiva de unos leños genoveses de Córcega. Les fue concedido el amparo y se pusieron guardianes en el puerto, pero al cabo de tres días, cuando ya la vigilancia se había relajado, los leños junto con barcas de Mónaco les atacaron un domingo por la noche, con lanzas y saetas y con banderas desplegadas, gritando "muerte a los catalanes". Participaron en el combate contra ellos incluso desde el castillo y desde la torre del puerto. Tres hombres resultaron heridos y tuvieron que abandonar los leños a nado para llegar a tierra¹⁸⁴.

EL TRATO A LOS TRIPULANTES O PASAJEROS DEL BARCO VENCIDO

La lucha entre corsarios y agredidos solía ser violenta, tanto si se trataba de un ataque entre cristianos como si los contrincantes eran de diferente religión. En el caso del ataque contra la embarcación del barcelonés Jaume Delpont por parte del capitán de Túnez, antes de 1307, la violencia usada fue tanta que de los 18 tripulantes o pasajeros solo quedaron vivos tres¹⁸⁵. En la captura de una coca de Barcelona y otra

181. *Andanças e viages de un hidalgo español. Pero Tafur (1436-1439)*. Estudio y descripción de Roma por J. VIVES GATELL y Presentación, edición, ilustración y notas por M. JIMÉNEZ DE LA ESPADA, con una presentación bibliográfica de F. LÓPEZ ESTRADA, Barcelona, El Albir, 1982, 123-126.

182. AHC B, Llibre del Consell, 5, f. 59 r.

183. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, A. DÍAZ BORRÁS, *Los orígenes de la piratería islámica*, 694. 76, n. 224.

184. M.R. MARTÍN I FÀBREGA, *Marques i represàlies*, 236-239.

185. A. MASÍÀ DE ROS, *La Corona de Aragón y los estados del norte de África*, 194.

de Valencia, cerca de Honein, por orden del rey de Tremecén, murieron en el combate 16 de los tripulantes de las cocas atacadas y el resto fueron reducidos a cautividad, mientras que los bienes fueron confiscados¹⁸⁶. Fue también muy violenta la detención, en 1324, de tres mercaderes de Gandia, que iban a Almería en una barca y que fueron presos en Almoraz, cerca de Vera, donde dos de ellos fueron degollados, mientras que el tercero pudo huir malherido¹⁸⁷. Otros optaban por echar por la borda a los pasajeros del barco apresado; es lo que le ocurrió en 1346 a Antoni Ros, capturado por galeras genovesas a sueldo del rey de Francia; afortunadamente para él, pudo ser recogido por unos pescadores¹⁸⁸.

Cinco batallas o asaltos, en los que murieron diversos mercaderes y otras personas, requirió la captura de la nave del barcelonés Nicolau Pujada por la nave de Andrea Lomellini, que llevaba 300 hombres de armas genoveses. El hecho ocurrió en 1394, en la entrada del Archipiélago egeo, cuando la nave barcelonesa iba a Rodas, Chipre y Alejandría con mercaderías de gran valor¹⁸⁹.

Otros genoveses, como Francesco Burgaro, fueron particularmente crueles. En 1393, año de gran tensión entre catalanes y genoveses, Francesco Burgaro, que patroneaba dos galeras, tomó un leño catalán entre Peníscola y Oropesa y mató a sus 17 ocupantes; sin embargo, él mismo cayó prisionero en Mallorca poco después¹⁹⁰.

Un corsario catalán del Alguer, Pere de Muntfort, maltrató al pisano Jacopo de Benedicti a puñetazos y le golpeó con un madero, además de robarle joyas que llevaba, cuando en 1397 detuvo la saetía de Gaeta en que viajaba, a pesar de que le mostró las cartas de recomendación y de tuición reales, puesto que iba por asuntos del rey Martín el Humano y por orden suya a lugares remotísimos, según sus palabras¹⁹¹. Si alguno de los tripulantes se distinguía en la defensa contra el agresor, éste podía vengarse después cruelmente, como lo hizo Barrasa con el gaviero de una nave genovesa que atacó, llamado Juan de Asturias, de Villaviciosa, a quien cortó la mano derecha y la oreja derecha¹⁹².

Cuando los contrincantes eran de diferente religión, quedaban, además, cautivos del vencedor. Una desgracia más que se añadía a la pérdida de bienes y a la tragedia vivida. Si había un tratado de paz vigente entre los países de origen de agresor y agredido, en teoría había que devolver a esos cautivos porque no eran de buena guerra, aunque frecuentemente se encontraban subterfugios para retenerles. Por ejemplo en el caso de la embarcación de Jaume Delpont, tomada por el capitán de Túnez poco antes de 1307, Jaime II los reclamó al sultán tunecino, pero éste justificó la presa porque, según él, la embarcación catalana se había equipado en Sicilia, iba a avituallar a las naves que habían apresado y quemado una nave musulmana que venía de Oriente y a comprar como cautivos a los que iban en ella; además, aseguraba que eran catalanes

186. A. MASIÁ, *La Corona de Aragón y el norte de África*, 224. A. DÍAZ BORRÁS, *Los orígenes de la piratería islámica*, 19-20.

187. M.T. FERRER, *La frontera amb l'Islam*, 122-123.

188. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 661.

189. *Manual de Novells Ardits*, I, 46.

190. ACA, C, reg. 1996, ff. 89 v.-90 r. (1393, mayo, 3).

191. ACA, C, reg. 2167, f. 27 r.-v. (1397, julio, 6). El rey ordenó que se embargasen bienes del agresor para indemnizar a Jacopo de Benedicti.

192. M.T. FERRER, "Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano", 217-132 y 218, doc. 60.

residentes en Sicilia, de los que constantemente armaban contra Ifriquía, y que, por tanto, no entraban en los pactos con el rey de Aragón¹⁹³. La única cosa que parece cierta de toda la historia aducida por el sultán era que la embarcación llevaba trigo, que seguramente había cargado en Sicilia, como era habitual puesto que la isla era uno de los proveedores de grano más importantes del Mediterráneo occidental; todo lo demás parece sólo afán de justificar lo ocurrido. Más afortunados fueron los tripulantes de una barca valenciana tomada por corsarios granadinos en el puerto de Honein en 1400; algunos pudieron huir y fueron protegidos por el rey de Tremecén que incluso les facilitó una barca para volver a Valencia, mientras que otros fueron llevados a Granada como cautivos; pero también estos fueron devueltos, por exigencia del rey de Tremecén, que debió quejarse de la violación de su puerto ante el rey de Granada¹⁹⁴.

Con frecuencia, los corsarios humillaban a los vencidos despojándoles de los vestidos que llevaban; claro que los vestidos tenían entonces un valor proporcionalmente más elevado que en la actualidad, pero para viajar en barco la gente no solía ponerse sus mejores galas; la ambición de aumentar el botín no explica esa conducta, porque representaba poco; cabe la posibilidad de que se usara ese procedimiento para asegurarse de que los prisioneros no llevaban armas escondidas, pero creo que se trataba sobre todo de humillar al vencido dejándole desnudo para que se sintiera completamente inermes. He encontrado referencias a esta circunstancia tanto en presas realizadas por musulmanes como por cristianos¹⁹⁵ y siempre la documentación lo destaca por lo que significaba de afrenta.

Había analizado también las infracciones cometidas por los corsarios y su castigo así como cuál era la suerte del corsario enemigo apresado, pero he tenido que prescindir de esa parte del estudio por la excesiva extensión del conjunto.

EL BOTÍN

El botín era la base de la actividad corsaria, el objetivo que movía a los armadores en corso a emprender una aventura de resultado incierto y sin duda peligrosa. El botín más buscado en el corso contra el Islam eran las personas para venderlas como cautivos, después de que oficiales reales comprobaran que se trataba de cautivos de buena guerra y lo mismo ocurría por la parte islámica¹⁹⁶. En el corso contra cristianos las mercancías transportadas o las mismas naves eran el botín. El botín se vendía normalmente en subasta pública, sin embargo, había muchas variables, sobre todo respecto al buque. Puesto que ya me he ocupado en otras ocasiones de los cautivos¹⁹⁷, no voy a tratar ahora de esta cuestión, sólo del buque y de las mercancías.

193. A. MASIÁ DE ROS, *La Corona de Aragón y los estados del norte de África*, 194.

194. J. HINOJOSA, "Piratas y corsarios en la Valencia de principios del siglo XV", 95 y doc. 1.

195. A. MASIÁ DE ROS, *La Corona de Aragón y los estados del norte de África*, 194: es el caso de una barca tomada por el capitán de mar de Túnez antes de 1307, en la que se encontraban los hermanos Mateu y Bernat Serra, de Barcelona, y también del *pàmfil* de Bartomeu Portalers y de la coca de Joan Baldó, tomados hacia 1360 por una galeota provenzal, cerca de los cabos Carbonara y Capoterra, en Cerdeña: M.R. MARTÍN I FÀBREGA, *Marques i represàlies*, 289.

196. J. HINOJOSA, "Confesiones y ventas de cautivos en la Valencia de 1409", *Lligarzas*, 3 (Valencia, 1971), 113-127.

197. M.T. FERRER I MALLOL, "Els redemptors de captius: mostolafs, eixeexs o alfaquecs (segles XII-XIII)", *Medievalia*, 9 (1990). *Estudios dedicados al profesor Frederic Udina i Martorell*, III, 85-106, y "La

El buque capturado. Después de una captura, el primer problema que se presentaba era qué hacer con el barco capturado. Había diversas opciones: llevárselo con la carga y la tripulación prisionera, llevárselo sin la tripulación, que había podido huir o era desembarcada, descargarlo de las mercancías de valor y abandonarlo, quemarlo o hundirlo.

Generalmente, si el agresor tenía tripulación suficiente para controlar el barco apresado, se lo llevaba. Así lo hicieron, en 1304, dos galeras de Barcelona, armadas por Jaume Brosa, que capturaron cerca de Trípoli una tarida musulmana y la llevaron a Sicilia, donde la vendieron; la elección del lugar de venta era importante; puesto que había paz vigente entre la Corona de Aragón y Túnez y la presa era ilegal, lo mejor era vender en Sicilia, cuyas relaciones con Túnez eran pésimas. Lo mismo hizo, en 1305, el valenciano Pere Ribalta, que con su galera había apresado en Bizerta un navío tunecino; se lo llevó, con la carga y los hombres que lo tripulaban, y vendió barco y carga entre Sicilia y Pantelleria.

Los había que se quedaban la embarcación capturada y la incorporaban a la propia flotilla corsaria. Hacia 1305, dos saetías, una de Gerba y otra de Trapani, armaron una tarida que habían tomado en uno de los puertos tunecinos y la usaron seguidamente para efectuar otra presa¹⁹⁸. Una táctica parecida usaron Lanfranco Ghisolfi y Orsetto Squarciafico, que tomaron una nave mallorquina en el puerto de Cádiz, la llevaron hasta Almería, la encastillaron y seguidamente la usaron en sus correrías contra catalanes y mallorquines en 1331, mientras que, en cambio, se avinieron a rescatar una coca mallorquina, que también habían tomado, por 2.000 doblas¹⁹⁹. También Rodrigo Díez y Barrasa formaron su pequeña flota a base de las naves capturadas²⁰⁰.

Si los corsarios no se podían llevar la embarcación capturada podían hundirla. Lo hicieron en 1330 dos leños armados en Almería y en Almuñécar, que hundieron una coca mallorquina que tomaron, después de apoderarse de su carga, y también adoptaron la misma táctica un leño armado en Málaga respecto a un leño de carga barcelonés y otro valenciano, en 1335²⁰¹. En 1393, una nave vizcaína, después de capturar un barco genovés que volvía de Romania y de vender en Menorca las mercancías que llevaba, la hundió²⁰². Naves armadas genovesas también hundieron en Ibiza, a donde había ido a cargar sal, en 1397, la nave del barcelonés Antoni Saragossa, después de robar las mercancías que llevaba. El rey Martín exigió la indemnización de este daño al gobernador de Génova, amenazando con marca contra los genoveses²⁰³.

redempció de captius a la Corona catalano-aragonesa (segle XIV)", *Anuario de Estudios Medievales*, 15 (1985), 237-297.

198. A. MASÍ DE ROS, *La Corona de Aragón y los estados del norte de África. Política de Jaime II y Alfonso IV en Egipto, Ifriquia y Tremecén*, Barcelona, Instituto Español de Estudios Mediterráneos, 1951, 195-196.

199. M. SÁNCHEZ, "En torno a la piratería nazarí (1330-1337)", doc. 4. Cf. ejemplos posteriores, por parte de genoveses en M. BALARD, "Course et piraterie", 34-35.

200. M.T. FERRER, "Vida, aventuras y muerte de un corsario", 109, 125.

201. M. SÁNCHEZ, "En torno a la piratería nazarí (1330-1337)", 431-461, especialmente, 434-435 y docs. 2, 8 y 10. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 689.

202. J. HEERS, "Le commerce des basques en Méditerranée au XV^e siècle (D'après les archives de Gênes)", *Bulletin Hispanique*, 1955, pp. 292-324, especialmente, 295.

203. ACA, C, reg. 2286, f. 8 r.-v. (1397, octubre, 29).

En algunos casos, sobre todo si los corsarios tenían miedo de ser perseguidos, podían también abandonar la nave capturada. Así lo hicieron una galera y un leño de corsarios moros que merodearon por los mares catalanes en mayo de 1322. Después de saber que habían tomado un leño de Valencia en las cercanías de Barcelona, la ciudad envió dos galeras en su persecución, que no encontraron nada; mientras tanto, dos leños que habían sido enviados en exploración hallaron ante Vilassar una galera gruesa abandonada; no había absolutamente nadie a bordo, pero la cubierta, llena de sangre, indicaba que había habido un combate muy violento. Los corsarios no se habían llevado todo el armamento, ni las anclas ni los remos, hecho que debía denotar prisa; el veguer ordenó que la galera, que se creía que pertenecía a un mercader de Cotlliure que se dirigía a Mallorca, fuera llevada a Barcelona²⁰⁴. También en 1394, un leño de Cotlliure y una barca que habían resultado apresados por una galera y una galeota moras cerca del cabo de Tortosa fueron abandonados; del leño se sabe, además, que los corsarios se llevaron sólo una parte de la carga, abandonando el resto; en estos casos se producían a veces discusiones entre los oficiales reales y los que tenían derechos en esos bienes sobre si había que aplicar a los bienes abandonados el derecho de naufragio, que los adjudicaba al rey²⁰⁵.

Otra opción era el incendio de la nave apresada; fue la solución adoptada por una barca armada en Salé que en 1348 tomó y quemó el leño de Bernat Ferrer, ciudadano de Barcelona, cerca de Túnez²⁰⁶; o por una flotilla de Bona, que tomó tres naves en la entrada del muelle de Mallorca en 1392, de las que quemó una; las había remolcado las tres fuera del puerto, pero como la nave castellana no tenía las velas, fue quemada, mientras que las otras dos, que las tenían, fueron dotadas del personal mínimo para conducir las siguiendo la flota²⁰⁷. Los genoveses quemaron la nave de Jaume Roca en Malta en 1388²⁰⁸, y los catalanes Pere Bruniquer y Guillem Passadors incendiaron en 1398 la nave del genovés Giovanni Lomellini, que habían capturado, después de que éste y los suyos lograran abandonarla. Pero el mismo Lomellini había hecho lo mismo cuando, en Toulon, capturó las naves de Bernat Amat y de Ramon Ferrer, cargadas de lana y de otras mercancías de valor; después de robar la carga, prendió fuego a la nave de Bernat Amat²⁰⁹.

A veces, los corsarios devolvían la nave apresada si se convencían de que la presa era ilegal. Sucedió con el *pàmfil* de Bartomeu Sala, de Mallorca, capturado por dos galeras y una galeota de Túnez; los corsarios, sabiendo que había paz con la Corona de Aragón soltaron el *pàmfil* con la tripulación y la mayor parte de la carga, pero retuvieron una parte, algunas mercancías muy valiosas, que después pasaron a poder del rey de Túnez, teóricamente para su devolución, pero que hubo que reclamar²¹⁰.

204. AHCB, Llibre del Consell, 7, ff. 54 v.-55 r. y 56 r.-57 r. ([1322, mayo, 21].

205. ACA, C, reg. 1960, f. 140 r. (1394, agosto, 21); reg. 1862, f. 11 v.-12 r. (1394, julio, 29) y 1888, f. 2 r. (1394, agosto, 1).

206. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 699-700.

207. G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca*, doc. 285 y 286, p. 680-682. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 710-711.

208. ACA, C, reg. 1868, f. 75 r. (1388, febrero, 22).

209. F. GIUNTA, "Nel Mediterraneo della fine del Trecento", 291-296.

210. ACA, C, reg. 2179, f. 170 r.-v. (1405, junio, 10).

Más complicado era el tema de las naves apresadas y después recuperadas al ser vencidos los captores; en los casos que conocemos, en que se presentó duda, el rey decidió que había de devolverse a los primeros propietarios; era un criterio distinto al que se practicaba en tierra puesto que, en este medio, cuando el botín permanecía una noche en manos del enemigo, los primeros propietarios ya no tenían derecho de reclamación si el propio ejército lo recuperaba²¹¹. Pero en el mar era distinto, quizás porque las presas solían ser de mayor valor; en 1377, por ejemplo, el rey ordenó que se devolviera a Guillem Pujada una coca —con su carga— que le pertenecía a él y a sus dos hermanos y que había sido capturada por una galera de gente de Bonifacio en los mares de Provenza, cuando la coca se dirigía hacia Génova, para descargar cordajes y 24 sacas de lana que había tomado en Alicante. La galera de Bonifacio, con la presa, fue capturada por la galera de Andreu Despuig, encargada de la guardia en los mares de Cerdeña. Según el monarca se había procedido así también con el *pàmfil* de Tommaso di Cassino que había sufrido idéntica suerte²¹².

Las mercancías apresadas.— A veces los corsarios no tomaban todas las mercancías de las embarcaciones capturadas, por problemas de capacidad de carga o por prisas, por ejemplo una galera y una galeota de moros que atacaron en 1395 diversas barcas en el Cap de Tortosa dejaron ocho haces de vitelas²¹³. Naturalmente, el botín tomado por corsarios musulmanes se vendía en tierras islámicas. Por lo que se refiere al botín capturado por cristianos podía venderse, generalmente en subasta, en cualquier sitio si la presa era legal, es decir de enemigos. Si no era claramente de buena guerra, se buscaba algún lugar poco controlado por la autoridad; en ese caso podía venderse mal, a un precio inferior al real. Por ejemplo, en 1302, una barca y las mercancías que llevaba, valoradas por el patrón marsellés en 100 libras se vendieron en Bosa (Cerdeña) por 25 por parte de los corsarios catalanes que las habían tomado²¹⁴.

Las islas eran los lugares menos controlados. Por ello, muchos corsarios se dirigían a Mallorca o a Cerdeña a vender. A Mallorca se dirigió, por ejemplo, Álvaro Becerro en 1395 con sus dos naves y con su presa de tres naves genovesas, dos eran de castellanos pero llevaban carga de genoveses, grano, cueros y otras mercancías, que iban de la península a Génova, mientras que la nave Squarciafico iba a Flandes con cera, azúcar, jabón, higos, pasas, dátiles, pastel etc. Mientras esperaba salvaconducto para entrar en el puerto y vender, el comisionista de la compañía Datini, que daba por seguro que se le daría el permiso, criticaba el hecho en una de sus cartas: “sicchè vedete questa terra eser diventata un ridotto di ladri”. Pero no fue así. El rey Juan I ordenó al gobernador de Mallorca que no permitiera que se vendiera ese botín, sin embargo, según el testimonio del comisionista de la compañía Datini, se vendió cera y alguna otra mercadería; por ello algunos almacenes fueron inspeccionados, incluso el del comisionista de la compañía Datini; esas inspecciones debieron permitir encontrar compradores de esas mercancías robadas que después hubieron de pagar una

211. M.T. FERRER I MALLOL, *Organització i defensa d'un territori fronterer. La governació d'Oriola en el segle XIV*, Barcelona, CSIC. Institució Milà i Fontanals, 1990, 278.

212. ACA, C, reg. 1259, f. 95 v.-96 v. (1377, octubre, 10).

213. G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca*, docs. 217 y 259, p. 470 y 616-617.

214. ACA, C, reg. 124, f. 174 r.-v. (1302, mayo, 21).

composición para no ser juzgados y castigados. No se puso ningún impedimento, en cambio, a que determinadas personas, en nombre de los genoveses afectados, intentasen negociar un rescate de la mercancía robada²¹⁵.

También el corsario valenciano Rodrigo Díez fue a vender a Mallorca, en 1396, la nave tomada al rey de Portugal y su cargamento. Entre los compradores de estas mercancías robadas figuró el factor en la isla de Guillem Pujades, a quien también había robado ante las costas portuguesas. Esa falta de solidaridad entre los afectados por las capturas de un mismo pirata no debe sorprendernos demasiado. En el mundo de los negocios marítimos estaba claro que la justicia era muy poco operativa en el castigo de corsarios y piratas; era poco probable que los damnificados consiguieran recuperar sus bienes o su valor por tanto, si se presentaba la ocasión de comprar a precio bajo mercancías robadas a otro, no debía parecer inhumano aprovechar la ocasión; también alguien, en otro lugar, había comprado a bajo precio las propias. Los límites entre lo lícito y lo ilícito eran muy tenués cuando se trataba de la propia supervivencia económica²¹⁶.

Algunos corsarios procuraban vender en algún sitio poco amigo del agredido; así por ejemplo, Andrea Lomellini, después de capturar la nave del barcelonés Nicolau Pujades cuando iba a Levante, en 1394, en la entrada del Archipiélago egeo, descargó las mercancías que llevaba Pujades, 935 balas de paños, azafrán, coral, costales de sayas y muchas otras, en una isla llamada "Honil", para llevarlas después a Gaeta, donde podían venderse mejor. Sin embargo, como Andrea Lomellini conocía a Nicolau Pujades, tuvo la cortesía de devolverle la nave, con mil jarras de miel y cien botas de aceite, y además le pagó el flete de ida y de vuelta por las mercancías que robaba²¹⁷. Son conductas que ahora resultan sorprendentes.

También podía pasar que mercancías robadas por corsarios cristianos a otros cristianos fueran vendidas en países islámicos y compradas por cristianos, se debía creer que así se dificultaba el seguimiento del rastro de la venta de la mercancía, aunque al final se sabía porque siempre había gente que observaba la carga y descarga de mercancías, veía los signos de las compañías propietarias en los fardos y transmitía la noticia; borrar esos signos exigía una nueva operación de embalaje, al menos parcial, cosa que no era siempre posible. Ocurrió así con las mercancías robadas por Juan Giménez a genoveses en las cercanías de Marsella; fueron vendidas en Túnez y allí fueron compradas por mercaderes mallorquines, Aunque la noticia llegó a la corte en Barcelona²¹⁸.

El rescate del botín. A veces, los corsarios aceptaban el pago de rescate de las mercancías, de la nave y de las personas o sólo de alguno de estos elementos de las naves o embarcaciones que detenían; el atacante renunciaba al uso de la violencia y al robo y los atacados habían de pagar un rescate razonable; era un procedimiento usado con frecuencia en el corso entre cristianos porque al agresor le permitía cobrar una cantidad en dinero, sin gastos de descarga de mercaderías, venta etc., mientras

215. G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca*, doc. 59, 61, 68, 69 y 329, p. 122-129, 145, 148 770-771. ACA, C, reg. 1960, f. 159 v. (1395, junio, 30).

216. M.T. FERRER, "Rodrigo Díez, caballero y corsario".

217. *Manual de Novells Ardits*, I, 46.

218. ACA, C, reg. 2267, f. 159 v.-160 r. (1405, abril, 5).

que el agredido resultaba, normalmente, menos perjudicado porque siempre era más conveniente poder conservar las mercaderías y comercializarlas²¹⁹. Esa solución era tan frecuente que fue legislada por el *Llibre del Consolat de Mar*²²⁰. Hay constancia de ese uso ya desde mediados del siglo XIII; por ejemplo, Simó de Marimon tuvo que rescatarse él mismo y sus mercaderías por 35.000 sueldos melgoreses cuando su tarida fue tomada por pisanos, antes de 1259, en el Levante, motivo por el que obtuvo marca o represalia contra Pisa²²¹.

Tenemos también, entre otros, el rescate otorgado a cuatro embarcaciones de Oristano en 1383 por Arnau Aymar, que se consideró una concesión amable hacia la gente del lugar, al menos más amable que llevárselas o hundirlas; el mismo Aymar concedió rescate, igualmente, a una nave de Barcelona, que había llevado mercaderías a Oristano y había cargado grano, capturada seguramente porque era lícito sacar grano de Oristano pero no llevar allí mercaderías²²²; a fines del siglo XIV, también el genovés Giovanni Lomellini tomó en los mares de Calabria un *pàmfil* cargado de vino, que pertenecía a hombres de Cállor y les obligó a rescatarlo por 600 o 700 florines²²³.

La operación del rescate resulta sorprendente para nosotros porque en algunos casos exigía un pago cuando ya había desaparecido la coacción del corsario y la amenaza del uso de la violencia y suponía una cierta confianza entre asaltante y asaltado. Suponemos que debía hacerse una letra de cambio o un debitorio, quizás en poder del escribano de la nave atacada. El aplazamiento del pago puede constatararse en un recibo por una cantidad a cuenta del diezmo del botín pagada al rey por parte del corsario Pere Bernat, que había pactado rescate con algunas de sus presas, dos naves que llevaban mercancías de placentinos, castellanos y un portugués; como ya he dicho antes, en 1361, probablemente un año después del acontecimiento, el rescate no se había pagado todavía más que en una pequeña parte²²⁴. Suponemos que se trataba de una costumbre muy enraizada y que se consideraba que la palabra dada se había de cumplir; no tenemos constancia de que, para asegurar el pago del rescate, se tomara algún rehén.

Me he referido ya a la captura de tres naves genovesas por el corsario castellano Álvaro Becerro y que determinadas personas, en nombre de los genoveses afectados, intentaban llegar a un acuerdo para rescatar, al menos, una carraca que iba a Flandes. Se consideraba que la mercancía de las tres naves valía 20.000 florines de Florencia y acordaron un rescate de 7.500 reales para esa nave y su carga; el negociador obtuvo diversos préstamos y se comprometió a devolverlos en cuatro meses, durante ese tiempo no se podía vender la mercancía porque era la garantía de la deuda; por ello se procuró que la nave Squarciafico cargara sal en Ibiza y la llevara a Génova para ganar

219. M.T. FERRER, "Arnau Aymar", 60 y 65.

220. G. COLON, *Llibre del Consolat de Mar*, I. Edició del text de la Real de Mallorca, Barcelona, Fundació Noguera-Fundació S.Vives Casajuana, 1981, 238, caps. 230-231. El contenido de dichos capítulos ha sido estudiado minuciosamente por S. HERNÁNDEZ I ÍZAL, *Els costums marítims de Barcelona*, II, Barcelona, Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, 1990, 452-456.

221. J. MIRET I SANS, "Les represàlies a Catalunya durant l'Edat Mitjana". *Revista Jurídica de Catalunya*, XXXI (1925), 289-304 y 385-417, en concreto, 33-34.

222. M.T. FERRER, "Arnau Aymar", 60 y 65.

223. F. GIUNTA, "Nel Mediterraneo della fine del Trecento", 291-296.

224. M. BECERRA, "Corso mallorquín en la ruta atlántica, III, 89.

algún dinero, a fin de poder devolver este préstamo; a fines del 1395, los prestadores no habían cobrado y por ello se dijo que venderían las mercancías²²⁵.

Se usó también el rescate para recuperar mercancías que pertenecían a la compañía Datini que habían sido robadas por naves corsarias de Savona, en agosto de 1395, que a su vez fueron tomadas por las naves de Nicolau Pujada, la de Pere Ferrer, ambas de Barcelona, y la de Nicoloso Raspeo, puesto que éstos consideraron que era botín suyo²²⁶.

El procedimiento del rescate fue usado también por corsarios islámicos; en 1392 cuando una flotilla de Bona tomó tres naves en la boca del puerto de Mallorca, de las que quemaron una, la primera reacción de los mallorquines fue armar rápidamente tres naves, una galera y leños pequeños para perseguir a los corsarios e intentar recuperar su botín por la fuerza, pero faltos de un capitán que asumiese la dirección, fracasaron en el intento y regresaron a puerto; los mercaderes se movilizaron entonces para proponer el rescate de las dos naves conducidas a Bona y de su carga. Se envió a una persona conocedora de la zona con una carta del gobernador dirigida al rey y esa persona logró concertar un rescate de 10.000 doblas, además de las cantidades distribuidas entre las personas del entorno del monarca, estimadas primero en 250 doblas y más adelante en unas 500; la sociedad Datini calculó que el rescate suponía la pérdida de la mitad del valor de la mercancía que habían cargado en la nave Garriga, pero estimó que era mejor perder la mitad que todo. El pago se efectuó en tres plazos; una parte, 2.000 doblas, se pagó con mercancías que se vendieron en Bona y se calculó que de este modo, el lucro producido por la venta permitía rebajar algo el costo del rescate, el resto había que pagarlo en plata; como no había suficiente plata en Mallorca porque según los correspondientes de la compañía Datini los conversos se la llevaban toda en su huida hacia el Magreb, el gobernador autorizó fundir toda la moneda que fuera necesaria, con la condición de que, después, los mercaderes pagadores del rescate librasen en el plazo de cuatro meses la plata suficiente para batir tanta moneda como la que se había tenido que fundir antes; una de las naves que se enviaron para pagar parte del rescate llevó a Bona las jarcias necesarias para que la nave Garriga pudiera continuar viaje hacia su destino, cosa que parece que hizo antes de que se pagara la totalidad del rescate; este detalle revela la confianza mutua en que se basaba ese tipo de operaciones; en marzo de 1393 todavía no se había podido liquidar del todo la cuestión con el rey de Bona, ocupado en asuntos de guerra²²⁷. En otras ocasiones el pago del rescate parece haber sido inmediato, como en el caso de los cuatro barcos que atacaron Barenys, en 1406, que hicieron rescatar una de las dos naves que habían tomado en la desembocadura del Ebro, la de Tortosa, que todavía no había cargado, mientras que se llevaron la nave barcelonesa, cargada de lana²²⁸. Es posible que se permitiera en este caso el acceso a tierra de alguna persona de la nave atacada para que fuera a buscar el dinero necesario para el rescate, que no debía ser muy alto puesto que no estaba cargada.

225. G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca*, docs. 61, 63, 64, 68, 121, p. 126-129, 133, 135, 145, 270.

226. G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca*, docs. 220, 261, 334, p. 481, 488-489, 621-627, 776-781.

227. G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca*, docs. 285, 286, 287, 288, 294, 296-297, p. 680-684, 693 y 695. Cf. también doc. 240, p. 565, docs. 292-293, p. 689-690, docs. 365-366, p. 843 y 845, doc 418, p. 965.

228. ACA, C, reg. 2250, ff. 56 v.-57 r. (1406, noviembre, 16).

El tratamiento fiscal del botín.- La parte del botín para el rey es el primer aspecto del corso que fue regulado. El documento, fechado, más antiguo es una franquicia. El 4 de julio de 1118, el conde de Barcelona, Ramon Berenguer III, concedió a los barceloneses franquicia de la *quintam* que pagaban las galeras que llegaban a Barcelona; el conde afirma que era un *novum usagium* que él mismo había implantado; con esa concesión premiaba a los hombres de Barcelona que le habían acompañado con sus barcos, por mar, hacia Génova y Pisa para organizar la expedición con la que quería liberar, según decía, la Iglesia de las Españas y que, a la vuelta, se habían quedado a su lado en el asedio del castillo de Fos, en Provenza, que se había rebelado; la concesión era perpetua pero, aunque la redacción no es muy clara, parece que sólo era válida cuando el conde y sus sucesores estuvieran presentes en la ciudad²²⁹.

Por otra parte, se han fechado tradicionalmente hacia 1129 unas disposiciones que se ocupan de regular los pagos que debían hacer los corsarios a los participantes en la expedición y también al señor del lugar donde desembarcaban con el botín. Se cree del siglo XII por los personajes que aparecen al lado del conde de Barcelona, aunque es evidente que la ordenanza debió rehacerse más de una vez, añadiendo, como solía hacerse, nuevos personajes; ello explicaría que aparezcan junto al conde los prohombres de Tortosa, ciudad que no fue conquistada hasta 1148; el texto que se conserva es la traducción catalana del siglo XIII²³⁰. El texto reglamentó las porciones de botín que habían de corresponder al cuerpo de la galera: media quinta, es decir, 100 morabatines de cada millar de morabatines que se ganaran; el *còmit* o patrón de nave había de cobrar 125 morabatines por su trabajo de dirección y además 11 morabatines por "coveneces" es decir, por pacto, sobre cada millar ganado, lo que en total sumaba 165 morabatines por millar, cantidad que había de repartirse con los *nauxers*, los pilotos; las ordenanzas señalaron también que había que destinar una parte del botín a gastos de reparación y mantenimiento, concretamente pintura, 30 morabatines para cada partida, y para la escribanía, 10 morabatines y para el papel, otros diez morabatines, que habían de descontarse del primer millar ganado; igualmente la ordenanza detalla objetos concretos del botín que correspondían al *còmit*: calderas, armas, armaduras, redes, fardos y cuerdas, la mejor vela, una ancla, una *gúmena* o cuerda gruesa, la mejor bala de las mercancías etc.

Nos interesa ahora, particularmente, la disposición sobre la parte a entregar al fisco; comprendía una contribución en metálico, fija, de 20 morabatines, en concepto de *ribatge* o derecho de atracar, y un esclavo moro, que había de ser de valor medio, ni de los mejores ni de los peores. Además, había de tomar quinta, *nauxeria* y *covenensals*, que sumaban 265 morabatines por millar. La parte del botín para el conde soberano era, pues, la quinta parte; queda bien claro porque, cuando alude a la parte del botín que correspondía al buque dice que eran cien morabatines por millar, es decir, media quinta. La parte del príncipe era, pues, muy alta porque no solamente percibía

229. A. de CAPMANY, *Memorias históricas*, II, doc. 1.

230. Se conserva en un manuscrito del Archivo Histórico de Tarragona. Figura dictando la ordenanza el conde Ramon Berenguer junto al arzobispo de Tarragona, Oleguer y diversos obispos, prohombres de Barcelona, Tarragona y Tortosa, y de Ponç, vizconde de Empúries; Deusdéd de Tamarit, señor de Claramunt; G.R. senescal; Guerau Alemany; R. de Cervera; R. de Montcada; G. de Cervera; R. Galceran de Pinós; Hug de Mataplana y el conde Robert de Tarragona y otros.

la quinta sobre todo el botín sinó además la *nauxeria*, que, según el total indicado a pagar por cada mil morabetines, ascendía a 65 morabetines; además, el primer millar del botín resultaba gravado, todavía, por el *ribatge* de 20 morabetines y por un cautivo de valor medio. He aquí el texto:

"Encara deu donar al senyor, XX morabetins de ribatge. E I sarraí no dels melors, ne dels pus als. E tot açò se leva del primer milanar. Emperò deu pendre la quinta e la nautxeria e ls covenensals de tots quants milanars guanyarà. E axí són, per cascan milenar CCLXV morabatins"²³¹.

Esta ordenación, que se cree del 1129 pero cuyo núcleo originario debe ser anterior al 1118, se ha dicho que fue recogida en la concesión de la *lleuda* a la recién conquistada Valencia, en 1243. Pero no me parece que esa concesión se refiera al pago sobre el botín del corsario sino sólo al pago del derecho para subastar el botín; de hecho el documento sólo estatuye para el caso en que esas naves y galeras corsarias hicieran *encantum*, es decir, subasta, en cualquier lugar del reino; el hecho de ocuparse de la venta del botín explica que la ordenanza se integrara dentro de una reglamentación fiscal sobre el comercio. Esta ordenación fija una escala de pagos fijos según el calado del buque y por tanto obedece a una lógica completamente contraria a la del impuesto sobre el corso, que era siempre proporcional al botín logrado. El único elemento común entre esta tarifa y la de 1129 es la obligación de librar un sarraceno de valor medio del botín. Este es su texto:

"Naves et galee que intrabunt Yspaniam causa cursus, cuiuscumque jurisdictionis et terre sint, tam nostre quam aliene, dum tamen non sint habitatorum regni Valencie, si fecerint encantum in aliquo loco regni, donent viginti morabatinos alphonsinos et unum sarracenum de mediocribus; lignum de una tira, decem morabatinos et unum sarracenum de mediocribus; barcha de XVI remis usque ad triginta remos, quinque morabatinos tantum; barcha de XVI remis inferius, tres morabatinos tantum; et quantumcumque aportaverint, aut parum aut multum, predicta imperpetuum observentur. Tamen habitator civitatis et regni Valencie a predictis omnibus sit et est imperpetuum liber et immunis"²³².

No podemos decir, pues, como se ha afirmado, que los valencianos estuvieran exentos de pagar al rey un porcentaje del botín logrado en operaciones de corso; estaban exentos de impuestos en la venta del botín. Franquicias las hubo, pero fueron generalmente temporales o para expediciones concretas. Ni siquiera la franquicia concedida a Barcelona por Ramón Berenguer III parece haber tenido larga vida, quizás a causa de su formulación, ligada a la presencia del príncipe o soberano. En 1264 Jaime I, que se encontraba entonces en Ejea, eximió a la ciudad de Barcelona del pago del *ribatge*, de la quinta o de cualquier otra parte del lucro que consiguieran dos galeras que Barcelona armaba entonces contra los moros²³³, y veremos que posteriormente hubo numerosas franquicias temporales.

231. F. CARRERAS Y CANDI, "Ordinacions urbanes de bon govern a Catalunya (segles XIII a XVII)", 294.

232. M. GUAL CAMARENA, *Vocabulario del comercio medieval. Colección de aranceles aduaneros de la Corona de Aragón (siglos XIII y XIV)*, Tarragona, Publicaciones de la Excm. Diputación Provincial, 1968, d. III, 73.

233. A. de CAPMANY, *Memorias Históricas*, II, doc. 16, 31-32

En tiempos de Jaime I, la parte del botín para el rey continuaba siendo, parece, la quinta parte y es citada todavía en femenino, aunque más adelante se generalizó el neutro *quintum*, es decir, quinto. Más adelante, cuanto más se necesitó de la cooperación privada para la defensa, más tuvo que rebajar el rey su parte del botín. En el siglo XIV, el porcentaje para el rey no solía sobrepasar la décima parte y en Mallorca se pueden encontrar porcentajes menores: la quinceava parte o incluso menos, una vigésima, una trigésima o una cuadragésima parte²³⁴.

La parte para el rey en armamentos conjuntos con ciudades podía ser mayor. Por ejemplo, en 1289 se pactó con Barcelona la división a medias de las ganancias de un armamento de seis galeras para defender Cataluña contra las múltiples amenazas de los franceses y otros; cuatro de ellas se armaban a cargo de la ciudad con los 40.000 sueldos que entregaba al rey. Antes de distribuir el botín entre ambas partes había que descontar la parte que solían recibir el almirante, los *còmits* y otros que iban en las galeras y, además, se estableció que los cautivos de mayor importancia, tanto cristianos como moros, habían de ser para el monarca²³⁵. En 1353, en Mallorca, se previó que la parte del botín a librar al rey fuese la décima parte, de la cual el rey daría una décima al gobernador de Mallorca y al capitán de las galeras que se armasen en la isla²³⁶.

En los pactos con armadores particulares, la parte del rey dependía de su mayor o menor participación en el armamento, es decir, si pagaba una parte del sueldo o de los víveres²³⁷. En alguna ocasión el rey autorizó a sus oficiales para que negociasen la parte que le había de corresponder del botín, con la facultad de conceder franquicia de quinto si lo que convenía era promover los armamentos en corso, por ejemplo, en 1377; pero pocos meses después cambió de parecer, revocó la franquicia y ordenó a sus oficiales que exigieran el pago del quinto del botín²³⁸. La política del rey no era lineal en esta materia, oscilaba según la conveniencia de cada momento. Si en enero de 1378 había decidido que todos los corsarios pagasen el quinto, en agosto ya concedió la rebaja de la mitad a los cónsules de Tarragona para la armada que hicieran contra moros²³⁹.

Hay constancia de que Tortosa gozó de franquicia del quinto en 1378²⁴⁰. En Mallorca se eximió de pagar el quinto real y cualquier otro derecho a los corsarios que armasen sus naves contra musulmanes en algunos momentos de mayor peligro. Por otra parte en la misma isla, sometida a ataques constantes de los corsarios, los avales solicitados eran mucho menores que en Valencia por ejemplo. Pueden comprobarse esos avales en las listas de licencias de corso que ofrece María Dolores López para los años 1375-1419. La misma autora muestra en otro cuadro los patrones que liquidaron el impuesto de sus capturas, entre los años 1375 y 1408, y describe el botín conseguido²⁴¹.

En 1406 el rey Martín el Humano concedió franquicia del quinto del botín a los habitantes de Ibiza por dos años. Se habían quejado de que Mallorca y Menora gozaban

234. M.D. LÓPEZ PÉREZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 584-586, 595-617 y 626-637.

235. A. de CAPMANY, *Memorias Históricas*, II, doc. 44, 67-68.

236. A. de CAPMANY, *Memorias históricas*, II, 244.

237. A. de CAPMANY, *Memorias históricas*, II, 254-257.

238. ACA, C, reg. 1404, f. 141 r. (1377, julio, 8) y reg. 1262, f. 2 v. (1378, enero, 9).

239. ACA, C, reg. 1262, f. 143 v. (1378, agosto, 21).

240. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 635.

241. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 595-617 y 631-632.

de esa exención y que en cambio ellos, que estaban más cerca de tierras islámicas, no la tenían. Habían asegurado que la isla estaba muy despoblada y sumida en gran pobreza y que nadie quería hacer armamentos y entrar en corso, cosa que perjudicaba a la isla²⁴².

A veces, el rey se limitaba a solicitar algo concreto, que le había llamado la atención, de un botín. En 1377, por ejemplo, pidió que le enviaran un bello rocín jinete que le habían dicho que se encontraba en un *caro* de moros que había sido capturado entonces²⁴³.

El rey podía ceder todo o parte del quinto, o cualquier otro porcentaje de la presa, a algún oficial real. Acabo de decir que en 1353, el rey prometió dar una décima parte de su propia parte del botín al gobernador de Mallorca y al capitán de las galeras que se armasen en la isla. Unos años después, el monarca también cedió una décima parte del porcentaje que le correspondía al gobernador de Ibiza, Francesc Miró, para premiarle por su interés en la conservación de las regalías y particularmente de los derechos del rey en las presas de los corsarios que iban a desarmar a la isla²⁴⁴. En Cerdeña, los gobernadores solían obtener concesiones del quinto; en 1379, el rey Pedro el Ceremonioso concedió al gobernador de Cállez, Joan de Montbui, el quinto del botín, tanto en las cabalgadas terrestres como en el mar, desde el 1 de septiembre de ese año al mes de abril siguiente, concesión que había tenido el anterior gobernador, ya difunto, Asbert Satriella; parece que era una concesión encaminada a proporcionar medios con los que afrontar los primeros gastos del cargo, especialmente el costoso derecho de sello de la cancellería, adeudado por los documentos oficiales de nombramiento, aunque más tarde, se lo concedió sin esa limitación temporal; de nuevo, después de su segundo nombramiento, el 17 de mayo de 1391, le concedió el quinto y el veinteno de los bienes subastados por piratas y armadores en Cerdeña. También Francesc de Montbui, hijo del gobernador, obtuvo la donación del quinto de las capturas de los barcos en corso y de las cabalgadas contra los sardos en 1392. E igualmente lo obtuvo Ponç de Jardí, lugarteniente de gobernador en el Cabo de Logudoro; se lo había concedido Roger de Montcada, como reformador del reino en 1396, puesto que él lo tenía por concesión de Juan I. En 1397, cuando el rey Martín pasó por el Alguer, en su retorno hacia Cataluña, le confirmó esa concesión²⁴⁵.

LAS SOLUCIONES PARA LA INDEMNIZACIÓN DE LAS PRESAS

La indemnización de los daños causados en un incidente de corso ilegal o de piratería se consideraba una necesidad de justicia y también de conveniencia, para evitar represalias contra los mercaderes propios. Para obtener esa indemnización era necesario presentar una reclamación a las autoridades del lugar de donde procedía el agresor.

Pago de la indemnización al damnificado por el señor del agresor o por otras instituciones. Podía pasar, aunque no ocurría con mucha frecuencia, que la autoridad

242. ACA, C, reg. 2269, f. 39 r.-v. (1406, agosto, 22).

243. ACA, C, reg. 1260, f. 35 r. (1377, marzo, 2).

244. ACA, C, reg. 1869, f. 7 r. (1388, junio, 10).

245. ACA, C, reg. 1264, f. 144 r. (1379, julio, 30) y reg. 1877, ff. 124 v.-125 r. (1392, marzo, 16). M.M. COSTA, "Officials de la Corona d'Aragó a Sardenya (segle XIV). Notes biogràfiques", *Archivio Storico Sardo*, XXIX (1964), 325-377, en concreto, 358 y 362.

interpelada reconociese la razón del reclamante y pagase la indemnización, pago que, a veces, podía durar un largo periodo de tiempo. Un caso significativo es el de la coca del barcelonés Esteve Bordell apresada en 1322 por una coca de genoveses gibelinos de Savona, cuando volvía de Chipre. El hecho causó impacto no sólo por la muerte de Esteve Bordell y otros en el ataque sino también por la importancia de las pérdidas materiales: la nave y un rico cargamento valorado en más de 150.000 libras. El hecho había acontecido cerca de Trapani y por ello y porque los atacantes eran sus aliados genoveses gibelinos, el rey Federico de Sicilia se vio obligado, presionado además desde Cataluña, a exigir indemnización a Savona. Además de decretar represalias contra genoveses y en concreto contra Savona, Jaime II negoció con esa ciudad, en 1325, un plan de pago por el que se comprometieron a librar 62.061 pérperas en Pera, 6.465 libras genovesas en Savona y 74.000 libras barcelonesas a través de una gabela sobre la sal. Sin embargo, Savona no quiso ratificar lo acordado por sus embajadores y la deuda continuó pendiente. En 1347 todavía esta cuestión no se había resuelto, aunque el dux de Génova prometió estudiar la cuestión²⁴⁶.

Otro caso de indemnización que se alargó muchos años fue el de la nave castellana de Gutierre Pérez de Santander, patroneada por Juan Rodríguez de la Vega, cargada de mercancías pertenecientes a genoveses, que fue confiscada por las autoridades del Alguer para subvenir a necesidades de la defensa. La confiscación había acaecido en 1378, y la indemnización ya fue reclamada desde Génova en 1379. En 1381, el rey Pedro el Ceremonioso reconoció la deuda, que era de 15.955 libras y 10 sueldos, equivalente a 29.010 florines de oro de Aragón y 5 sueldos, a razón de 11 sueldos el florín; ya entonces pagó alguna cantidad a Bartolomeo Scarampi, procurador de los genoveses damnificados: entre dos pagos un total de 10.337 florines, 5 sueldos, 5 dineros; por tanto quedaban 18.673 fl. y 5 d. por pagar. Posteriormente, en 1383, el rey asignó a Luchino Scarampi el cobro de 20.673 florines y 7 dineros sobre las rentas de la Cámara Apostólica que él cobraba entonces a causa de su indiferencia en el Cisma, lo cual parece sobrepasar la deuda inicial, cosa nada extraña porque cuanto más tiempo pasaba más crecía la deuda con intereses y gastos. No he encontrado constancia de que esa asignación se pagase; en todo caso, en el año 1390, cuando se firmó un tratado de paz con Génova, se adeudaban todavía 28.673 florines y 7 dineros. El rey pudo pagar, de manera inmediata, 8.673 fl. 7 d. y firmó una carta debitoria por 20.000 florines que la ciudad de Barcelona había asumido pagar aunque, si no los pagaba, la deuda recaía de nuevo sobre el rey. La ciudad se comprometió a ese pago porque el rey le vendió el castillo y alodio de Montcada y el castillo y baronía de Cervelló, con el mero y mixto imperio, por 132.000 sueldos, equivalentes a 12.000 florines, lote al que la ciudad añadió una serie de privilegios que quería que el rey le concediese y que éste se resistía a otorgar hasta el punto de decir que renunciaría a toda esa operación. Finalmente, sin embargo, el pago se realizó en 1391, después de una reclamación genovesa, y Barcelona se quedó con los castillos, muy importantes, sobre todo el de

246. J. MUTGÉ I VIVES, "Contribució a l'estudi del comerç al Mediterrani Occidental en el segle XIV: L'atac piràtic a la coca d'Esteve Bordell", *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994) 465-477. F. GIUNTA -A. GIUFFRIDA, *Acta Sicula Aragonensia*, II, Palermo, Società Siciliana di Storia Patria, 1972, docs. 128 y 129. L. D'ARIENZO, *Carte reali diplomatiche di Pietro IV*, doc. 285. M.T. FERRER, "Incidència del cors en les relacions catalanes amb l'Orient", 268-270.

Montcada, para dominar las vías de acceso a la ciudad. Es una muestra de cómo podía resultar de perjudicial para el interés público un acto de corso o de confiscación como en este caso²⁴⁷.

Menos tiempo parece que transcurrió en el caso que ya he comentado de la captura por Arnau Aymar de un *pàmfil* de Agde, que según este capitán había violado la prohibición de entrar en tierras de Arborea, mientras que los de Agde alegaban que tenían una licencia del gobernador del Cap de Logudor, Joan de Santa Coloma. El monarca hubo de respetar el compromiso asumido por éste y pagar la indemnización, que ascendía a 1.222 l. y 9 s. de Barcelona, valor de las mercancías perdidas, intereses y gastos, atendiendo las quejas del consejo del rey de Francia en el Lenguadoc²⁴⁸.

Juan I también había reconocido la justicia de la reclamación de Torino di Mateo, mercader de Siena, por la captura de mercaderías valoradas en 4.000 florines de oro de Florencia por parte de Ponç de Ribelles, capitán de dos galeras armadas, a su socio Pietro Bindi de "Ugutoris". Aunque el rey había acordado pagar la indemnización en dos años, Siena amenazó con decretar represalias si no se pagaba en el plazo de cuatro meses²⁴⁹.

Ya hemos visto una intervención de Barcelona en la indemnización a los perjudicados por una confiscación en Cerdeña en 1378; no fue la única; en otras ocasiones asumió, incluso, mayor responsabilidad con tal de evitar represalias en sectores fundamentales para el comercio o el aprovisionamiento de la ciudad. Por ejemplo, en 1402, unos corsarios que habían capturado un leño cargado de trigo en el Lenguadoc fueron acogidos en el condado de Empúries donde pudieron vender el trigo; ante el temor de que uno de los principales centros donde Barcelona se abastecía de trigo se cerrase para la ciudad, se decidió abonar los daños causados para contentar al mercader robado y, de acuerdo con los mercaderes especializados en el comercio de grano, imponer algún impuesto sobre el trigo que viniera de Francia, mientras se trabajaba en conseguir la indemnización por otro conducto²⁵⁰. También en julio de 1408 la ciudad de Barcelona acordó buscar 6.000 florines para pagar a un embajador veneciano la indemnización de unas mercaderías robadas por un corsario de Cálter, Huguet de Voltrera a venecianos, de acuerdo con las ciudades de Valencia y de Mallorca, ya que se temía que si el veneciano se iba sin haber recuperado el daño sufrido, podían padecer graves represalias; finalmente la ciudad sólo tuvo que pagar 3.000 florines que el rey prometió asumir descontándolos de 44.000 florines que la ciudad le debía por diversos conceptos, según el monarca²⁵¹.

Si había una reacción inmediata, se podía optar también por inmovilizar las mercancías tomadas. Así por ejemplo, en 1394, después que en Génova se supo que la nave

247. ACA, C, reg. 1931, f. 1 r.-8 v. AHCB, Llibre Verd, II, ff. 279 r.-283 v. (1390, marzo, 14). ACA, C, reg. 1957, f. 162, reg. 1924, f. 41 r.-v, reg. 1977, ff. 139 v.-140 r. (1390, marzo, 19 y 28) y cr. Juan I, docs. 1111, 1112 (1390, marzo, 29) y 1113 (1391, mayo, 18); reg. 1876, f. 20 r.-v. (1391, febrero, 8) y ASG, *Diversorum Communis Janue*, 1, mazzo 2, doc. 39. Sobre la embajada genovesa y el tratado de paz, en el que la deuda fue citada: M.T. FERRER, "La pace del 1390 tra la Corona d'Aragona e la repubblica di Genova", 157-191, y M.M. COSTA PARETAS, "Aspectes de les relacions entre Gènova i la Corona d'Aragó de 1360 a 1386", *Atti del I° Congresso Storico Liguria-Catalogna*, Bordighera, 1974, 228.

248. ACA, C, reg. 1974, f. 26 v.-27 r. (1387, octubre, 25) y ff. 34 r.-36 r.

249. ACA, C, reg. 1951, ff. 74 v.-75 r. (1394, julio, 24).

250. AHCB, Llibre del Consell, 28, ff. 49 r.-50 r. (1402, abril, 18).

251. AHCB, Llibre del Consell, 28, f. 109 r. *Privilegios de Barcelona*, docs. 345 y 347.

de Andrea Lomellini había tomado la nave del barcelonés Nicolau Pujada, hecho al que me he referido antes, el dux mandó inmediatamente una galeota a Gaeta, donde debía saber que las mercancías habían sido llevadas o iban a serlo, para que fueran embargadas, puesto que tenía intención de devolverlas a sus propietarios; las autoridades genovesas habían lamentado la captura, porque la víctima era una personalidad, muy cercana a la Corona y por las repercusiones que el asunto podía tener, porque efectivamente, el Consell de Cent se reunió inmediatamente y acordó organizar una flotilla para vengar ese atropello²⁵². Las medidas parece que no fueron efectivas y Nicolau Pujada (o Pujades) ejecutó represalias contra genoveses ya en 1395.

La indemnización a los damnificados en incidentes ilegales corría a cargo, a veces, del propio país del damnificado si se había acordado así en un tratado de paz, cuando, generalmente se revisaban las demandas de indemnización pendientes. Es el caso, por ejemplo, del tratado entre la Corona de Aragón y Génova de 1386²⁵³. En 1394, el rey aprobó indemnizar a uno de los mercaderes afectados en el ataque genovés contra la nave de Pere Sorbera, ocurrido en 1384, incluidos los intereses, en virtud de uno de los acuerdos de dicho tratado²⁵⁴.

Indemnización a través de confiscaciones por el señor del agredido.- Era un tipo de indemnización de emergencia que se aplicaba por sorpresa y como reacción a un incidente grave. Un ejemplo significativo es el de Nicolau Pujades, el patrón de Barcelona que había sido objeto de robos, más de una vez, por obra de genoveses. En mayo de 1401 la nave armada patroneada por Jacopo Guarco había salido de Génova con destino a Famagusta para llevar allí al capitán y soldados que defendiesen la plaza. Era una nave grande de 5.000 a 6.000 salmas de porte, que ya desde principios del año se había apostado cerca de Aigües Mortes para apresar catalanes, particularmente la nave de Jaume Fogassot y Guillem Passadors, que fueron avisados por el monarca de que cambiaran de itinerario para evitarla y de que navegaran de conserva con otras naves; estas precauciones debieron evitar la captura de la nave de Fogassot pero no la de Nicolau Pujades, patroneada por Antoni Salelles, que fue encontrada cerca de Gaeta y apresada en combate; el rey Martín, además de quejarse a Génova y exigir la indemnización de su súbdito, se preocupó de asegurar a Pujades, que era una persona muy próxima a él, el resarcimiento de las pérdidas con medidas de fuerza en su propio reino. Ordenó el arresto de los mercaderes genoveses y de sus bienes en Barcelona, aunque tuvieran *guiatges*, y se reservó el proceso sobre esta cuestión. Pidió además al patrón Ramon Ferrer y a los mercaderes y personal de su nave que no descargaran en ningún lugar extranjero las mercancías pertenecientes a genoveses que transportaban, no obstante cualquier documento que hubieran firmado, y que las llevaran directamente a los puertos peninsulares de sus reinos a fin de que se pudiera reintegrar con ello a Nicolau Pujades²⁵⁵. Eran medidas que se practicaban también en otros países respecto a los catalanes.

252. *Manual de Novells Ardiits*, I, 46-47.

253. *Liber Iurium Reipublicae Genuensis*, II, Torino, 1857, col. 1082-1096 (*Historiae Patriae Monumenta*, VII).

254. ACA, C, reg. 1979, ff. 122 v.-124 r. (1394, octubre, 12).

255. M.T. FERRER, "Antecedenti e trattative per la pace del 1402", 104-105.

Concesión de marca o represalia. Cuando, pasado un tiempo prudencial después de haber presentado la reclamación, no se obtenía satisfacción y era denegada justicia, se podía solicitar la concesión de una marca o derecho de represalia contra los conciudadanos del responsable del daño, puesto que se aplicaba el principio de solidaridad entre el agresor y sus connacionales; así se podía ejercer el derecho de restauración de los bienes perdidos contra un círculo amplio de personas. Antes de conceder la marca, había que notificar al país del agresor que se iba a conceder y, después de un corto periodo de 21 días, se podía conceder la marca en firme y se podían tomar bienes por el valor del daño, valor que antes el agredido había tenido que notificar bajo juramento. Parece que antiguamente, el agresor podía tomar los bienes directamente, aunque no los podía vender hasta después de un mes, por si la captura era ilegal. A veces ese protocolo no se seguía, por ejemplo por parte del rey de Francia en 1398, que autorizó que se represaliase a los mercaderes catalanes sin haber pedido antes al rey Martín el Humano que hiciese justicia²⁵⁶.

La ejecución de represalias daba lugar a muchos abusos y perturbaba las relaciones mercantiles tanto o más que la piratería que se pretendía castigar. Por ello fue usual en el siglo XIV solicitar salvaguardas para no resultar embargados por marcas cuando se iba a otro país²⁵⁷. Por esta causa, el cobro de una marca podía alargarse mucho tiempo.

A fines del siglo XIV, se procuraba que la ejecución de las marcas fuese controlada por algún representante del gobierno, para poder decidir si la represalia había sido aplicada correctamente. En 1395, ante la ejecución de dos marcas contra genoveses por parte de Nicolau Pujada, que ya hemos visto que había sido robado en 1394, y por Mateu Gelats, el monarca ordenó que todos los bienes capturados por el primero en dos naves genovesas, que se encontraban en Ibiza, fuesen inventariados y librados a una persona que los había de mantener a disposición del soberano; después resultó que Pujada había tomado un total de cinco naves genovesas en los alrededores de Ibiza, aunque hubo que devolver una, la nave o carraca de Savona, patroneada por Andrea Caldera, porque se produjeron protestas del duque de Orleans, a quien pertenecía entonces Savona, y del rey de Francia; las demás, quizás también savonesas, el monarca se excusó de devolverlas porque sus súbditos habían sido atacados primero con máquinas de guerra; también el gobernador de Cataluña inmovilizó en Blanes otros bienes y una nave tomados a genoveses por Mateu Gelats, los bienes habían de ser librados al comisario de su marca²⁵⁸.

256. M.T. FERRER, "Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano", 158-162, docs. 9 y 10.

257. J. MIRET, "Les represàlies a Catalunya durant l'Edat Mitjana", 30-31, 49-50. Sobre algunos casos concretos: J. MURGÉ i VIVES, "La marca de Bernat Melhac, la Corona catalano-aragonesa i el Llenguadoc (1327-1336)", *Mémoires de la Société Archéologique de Montpellier*, XV (Montpellier, 1987), 175-188 y *Anuario de Estudios Medievales*, 16 (1986), 227-238, y "Una marca francesa contra els catalans provocada per Francesc Carròs (1323-1335)", en *Homenatge a la Memòria del Prof. Dr. Emilio Sáez. Aplec d'Estudis dels seus deixebles i col·laboradors*, Barcelona, Institució Milà i Fontanals-Centre d'Estudis Medievals Pere III - Universitat de Barcelona, 1989, 127-138.

258. ACA, C, reg. 1998, f. 101 r. y 127 r.-v. y Diversos, Governació de Catalunya, I, f. 124 v. (1395, octubre, 4, 13 y 14), f. 137 r. (1395, noviembre, 5) y C, reg. 1969, ff. 37 r.-39 r. (1395, diciembre, 9), cit. por J. VIELLIARD-R. AVEZOU, "Lettres originales de Charles VI conservés aux Archives de la Couronne d'Aragon à Barcelone", *Bibliothèque de l'École des Chartes*, XCVII (1936), 8 y 10.

Algunos impuestos especiales y transitorios sirvieron para indemnizar a los damnificados en los incidentes terrestres o marítimos. Era un método más seguro que las represalias y no causaba la inseguridad y la violencia de éstas. El tratado de Jaime I con Génova de 1230 impuso un *lou* (*laudum*) o impuesto sobre el comercio mutuo con ese fin y otros gravámenes pasajeros fueron impuestos en tierras catalanas en 1259, en 1273 o en 1286; en Mallorca: en 1320 y en 1343-1344; en el Rosellón, en 1362; en Cataluña de nuevo en 1367, 1370 etc. Por lo que respecta a Génova, se cobraba uno en 1294; el *Dricetus Catalanorum*, del que se conservan registros de percepción de 1386, 1392-1393, 1421 y 1453-1454, ya publicados, eran también un *lou*²⁵⁹. Es igualmente muy conocido el *lou* de los pisanos, establecido con idéntico objetivo de indemnizar a los damnificados en incidentes de piratería en 1303 y de nuevo en 1315 y en 1353; se conservan registros de su percepción de los años 1315-1323, y 1353-1355. Cada parte había nombrado un colector del *lou*²⁶⁰.

Para solucionar las indemnizaciones entre la Corona de Aragón y Castilla se adoptó una solución parecida, la creación del derecho de quema, que gravaba el comercio mutuo entre ambos estados y que, a pesar de ser transitorio, tuvo una larga duración. Desde 1305 hubo impuestos transitorios de ese tipo; en 1329 se organizó mejor y ya aparece citado como "quema", aunque conoció diversas supresiones. En 1371 se pactó su reintroducción después de la guerra; había de servir para pagar a los muchos damnificados durante los periodos de tregua a los que se adeudaba, sólo en la Corona de Aragón, 150.000 libras. El sistema, contestado por Castilla a fines del siglo XIV y comienzos del XV, no desterró el uso de concesión de marcas, especialmente en ese periodo²⁶¹.

Para evitar las marcas con Francia se firmaron acuerdos a lo largo del siglo XIV y del XV suspendiéndolas, nombrando árbitros y a veces creando un impuesto sobre el flujo de mercancías entre los dos estados afectados para resarcir a los damnificados²⁶².

Algunos tratados internacionales preveían el nombramiento de unos jueces elegidos por ambas partes —como los ya citados para Francia— que habían de dirimir las reclamaciones presentadas a fin de evitar la concesión de marcas, ya que creaban un círculo vicioso de violencia. Ya en 1329 se eligieron comisarios por parte de la Corona de Aragón y de Castilla para la revisión de las reclamaciones mutuas y para la administración del impuesto de la quema y el pago a los damnificados. Los comisarios fueron renovándose en los periodos en que el impuesto estuvo vigente y especialmente a partir de 1371²⁶³. También el tratado entre la Corona de Aragón y Génova de 1378

259. M.T. FERRER, "Els italians a terres catalanes, 439-440 y "Catalans i genovesos", 789-794.

260. T. ANTONI, *I partitari maiorchini del "lou dels pisans" relativi al commercio dei Pisani nelle Baleari (1304-1322 e 1353-1355)*, Pisa, 1977, 5-6. M. T. FERRER, "Els italians a terres catalanes", 450 y "I mercanti italiani in terre catalane", 82-83, 88-89.

261. M.T. FERRER I MALLOL, *La ruptura comercial amb Castella i les seves repercussions a València (1403-1409)*, "I Congreso de Historia del País Valenciano (Valencia, 1971)", II, València, 1981, 671-682, en concreto, 672-673. M. DIAGO HERNANDO, "La "quema". Trayectoria histórica de un impuesto sobre los flujos comerciales entre las Coronas de Castilla y Aragón (siglos XIV y XV)", *Anuario de Estudios Medievales*, 30/1 (2000), 91-156.

262. J. MIRET I SANS, "Les represàlies a Catalunya", 53-59. C. BATLLE I GALLART, "Els francesos a la Corona d'Aragó", *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980), 362-392, en concreto, 372-376 y 381-384.

263. M.T. FERRER, *La ruptura comercial amb Castella*, 674. L. PASCUAL MARTÍNEZ, "Notas para el estudio de una institución: el alcalde-comisario de la frontera castellano-aragonesa", *Miscelánea Medieval Murciana*, 2 (1976), 227-275. M. DIAGO HERNANDO, *La "quema"*, 98-99, 106, 108, 110-111, 122.

previó el nombramiento de esos jueces; por parte genovesa eran Luchino Scarampi y Damiano Cattanei, de cuya actividad revisando y dictaminando reclamaciones se conservan algunas muestras documentales²⁶⁴.

LAS CONSECUENCIAS SOBRE EL TRÁFICO MARÍTIMO Y SOBRE LOS INTERCAMBIOS ECONÓMICOS

El corso tuvo en la Edad Media una amplitud y unas consecuencias sobre el tráfico mercantil que no pueden ser ignorados. Según el estudio realizado por Henri Bresc en Sicilia, uno de cada cuarenta buques cuyo movimiento se conoce resultaban víctimas del corso al salir de la isla, puesto que ha contabilizado de 120 a 130 capturas para 3.800 movimientos de buques²⁶⁵. Habrá que hacer estudios parecidos que demostrarán una frecuencia similar o mayor en otros territorios.

Las consecuencias de este estado de cosas fueron diversas. Para los directamente agredidos podían ser fatales, desde perder la vida o quedar cautivos, si el agresor era musulmán, hasta la ruina económica propia y de la familia, si no obtenía devolución o indemnización pronto. Por ejemplo, el valenciano Pere de Muntós, que fue capturado con su leño en 1335, no obtuvo la indemnización y por ello le fue concedido el derecho a ejecutar una represalia contra súbditos de Granada por valor de 250 doblas de oro, más los intereses, primero por un periodo de tres años y después por otro de cinco; pero Pere de Muntós murió sin poder recuperar sus bienes y tampoco lo habían conseguido sus herederos todavía en 1384²⁶⁶. Otro ejemplo significativo es el de otro valenciano, Bernat Miquel, que no podía mantenerse después de que los genoveses le tomaran en el mar gran parte de lo que tenía; en 1377 el rey pidió a los jurados de Valencia que le dieran un pequeño cargo de veedor de las obras de la muralla²⁶⁷. J. Hinojosa se ha referido también a las secuelas sociales y sobre todo al impacto psicológico de la piratería en las poblaciones atacadas tanto en desembarcos, o *terrassanies*, como en las personas que, por su profesión, pescadores, marineros, o mercaderes estaban sometidas al riesgo de ser atacadas y en el caso de que los agresores fueran musulmanes, al riesgo de caer en cautividad²⁶⁸.

Otras repercusiones afectaban al conjunto o al menos a un sector de los mercaderes no agredidos directamente. El peligro constante y las pérdidas económicas graves que podían sufrir hacían desistir de emprender algunas rutas o, si se emprendían, había que contratar ballesteros que protegiesen la nave, lo que encarecía el transporte, porque el gasto se repartía entre los mercaderes²⁶⁹. Como decía

264. ASG, Notaio Michele Teglia, 1, pliegos 79, 88, 89 y 90 (1380, septiembre, 5, 10 y 13). Scarampi participó luego en las negociaciones para la paz con Génova de 1386: G. PISTARINO, "Luchino Scarampi tra Genova e Barcellona per la pace del 1386", *Medioevo. Saggi e Rassegne*, 1 (1975), 33-47.

265. H. BRESCH, *Un monde méditerranéen*, 339.

266. M. SÁNCHEZ, "En torno a la piratería nazarí", doc. 7. M.R. MARTÍN I FABREGA, *Marques i represàlies*, 206-207.

267. ACA, C, reg. 1259, f. 41 r. (1377, abril, 24).

268. J. HINOJOSA, "La piratería y el corso en las costas alicantinas", 68.

269. Por ejemplo, el costo de tomar 15 ballesteros en una nave, en 1394, fue de 232 florines de Florencia, a repartir entre la mercancía cargada: G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca*, doc. 203, p. 417.

uno de los comisionistas de la compañía Datini, "guastamento delle mercanzie sono questi chorsali"²⁷⁰.

La misma opinión tenían los arrendadores de los impuestos de *entrades i eixides* de la Generalitat que solicitaron una rebaja de la cantidad por la que habían arrendado el impuesto, porque un par de sucesos habían producido una fuerte disminución en los ingresos aduaneros, una de estas sucesos era los daños producidos en el comercio con el Levante por los corsarios que se refugiaban en Mitilene, ya que los mercaderes no osaban enviar mercancías a Levante o desde esa zona por miedo a perderlas²⁷¹.

El corso podía interferir también en el abastecimiento de algunas territorios, como Mallorca, deficitarios en grano, que se podían ver en serias dificultades cuando el ataque de naves corsarias a las naves frumentarias, interrumpía el suministro en momentos de escasez²⁷².

La presencia de corsarios en el mar obligaba a tomar medidas preventivas que tenían sus costos. En febrero de 1402, por ejemplo, se pagó el flete de un *llaüt* que los *defensors de la mercaderia* de Barcelona enviaron a Mallorca y a Menorca para avisar a las naves que volvían de Ultramar y de Sicilia del peligro de las naves y leños armados que las esperaban para robarlas. Como la navegación no era cronológicamente exacta, el *llaüt* estuvo un mes en las islas esperando a las naves y el flete que hubo que pagarle ascendió a 47 florines (25 libras y 17 sueldos)²⁷³. Es uno de los muchos ejemplos que pueden aducirse puesto que todos los municipios pagaban avisos sobre la presencia de corsarios o mantenían sistemas de vigilancia²⁷⁴. Las expediciones para la persecución de corsarios o para la defensa marítima tenían también un alto costo.

Otro tipo de consecuencias eran las que recaían sobre los connacionales del agresor. Los armamentos navales contra musulmanes comportaban riesgos personales y económicos para los comerciantes que traficaban con el Magreb. En 1297, por ejemplo, los mallorquines mostraron su preocupación por los daños que podía sufrir su comercio con Berbería, especialmente con Tremecén, por el armamento en corso del noble Bernat de Sarrià²⁷⁵. Unos años más tarde, en 1314, cuando se estaba preparando la flota de la *Almoína* contra Tremecén, Jaime II autorizó a un mercader valenciano a enviar un leño a ese país para recoger a algunos de sus parientes que se encontraban allí y llevarlos de vuelta a casa con las mercancías, antes de que llegara la flota y pudieran sufrir consecuencias graves en persona y bienes²⁷⁶.

Teóricamente, los estados islámicos aceptaban que una cosa eran los corsarios y otra las relaciones estatales. La tregua de 1309 entre Jaime II y el rey de Bugía

270. G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca*, doc. 39, p. 85-86.

271. M.T. FERRER, "Pedro de Larraondo, un corsario vizcaíno", 273-274, 310. doc. 13.

272. M. BARCELÓ CRESPI, "Corsarisme i comerç a la segona meitat del segle XV", en VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals. *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)* (Palma, 1989), Palma de Mallorca, 1991, 71-80, concretamente, 71.

273. AHCB, Consolat de Mar, Semestres, I, f. 40 r. (1402, febrero, 14).

274. J. HINOJOSA MONTALVO, "Piratas y corsarios en la Valencia de principios del siglo XV (1400-1409)", *Cuadernos de Historia. Anexos de la Revista Hispania*, 5 (1975), 106-108. A. DÍAZ BORRÁS, *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia. La ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana*, Barcelona, CSIC, Institución Milá y Fontanals, 1993, 63-89.

275. ACA, C, reg. 109, f. 206 v. (1297, agosto, 8).

276. ACA, C, reg. 211, f. 190 r. (1314, julio, 29).

estableció que los ataques corsarios de ambas partes no romperían la paz, siempre que la parte perjudicada fuera indemnizada en un periodo de dos meses después de presentada la reclamación²⁷⁷. Una solución parecida fue adoptada en el tratado con Túnez, de 1314, en el que ambas partes se comprometieron, además, a no acoger a los piratas ni permitir que se les comprase su presa²⁷⁸. La realidad, sin embargo, era otra y los ataques corsarios desencadenaban represalias contra los connacionales de los agresores, como detenciones en los países extranjeros donde se hallaban comerciando. Por ejemplo, en 1373, la captura de un leño en el puerto de Tremecén por parte de corsarios valencianos provocó el arresto de los mercaderes catalanes en esa ciudad y en Argel²⁷⁹. Lo mismo sucedía en países cristianos: en 1398, el robo de mercancías de mercaderes de Montpellier por parte de Barrasa y Portocarrero provocó el arresto de los mercaderes catalanes que se encontraban en aquellos momentos en las senescalías de Carcassonne, Toulouse y Beaucaire, arresto que duró unos dos años, y el embargo de sus bienes, para satisfacer a una marca o represalia que concedió el rey francés a los damnificados²⁸⁰.

Aunque el corso, en general, producía perjuicios, en algunos lugares concretos la dedicación a esa actividad fue un factor de crecimiento y de desarrollo, con aportaciones de capital importante²⁸¹. En Mallorca, el gobernador Gilabert de Centelles abogaba, en 1349, por la liberalización de los armamentos en corso en las islas; creía que reportarían ingresos al rey y mantendrían o atraerían población a las islas, que habían quedado muy despobladas después de la peste del año anterior²⁸².

Michel Balard cree que el fenómeno del corso resultó un daño marginal dentro de la economía mercantil genovesa puesto que a través del juego de las negociaciones, de las indemnizaciones y a veces de las represalias el armador podía recuperar una parte de su capital²⁸³. Yo no sería tan optimista porque la documentación nos muestra que la indemnización a través de negociaciones oficiales era extremadamente lenta y las represalias sólo conseguían su objetivo cuando se ejecutaban de improviso y además alimentaban réplicas. Únicamente el pago del rescate de las mercancías, si se podía negociar, suponía una solución menos gravosa: la pérdida de la mitad del valor de la mercancía, según cálculos de la compañía Datini en algún caso concreto ya citado.

Por lo que respecta al comercio catalán, dando a ese vocablo la amplitud que tenía en el Medioevo, es decir, comprendiendo a mallorquines y valencianos, los daños fueron evidentes: supuso grandes pérdidas en barcos y en mercancías. No se pueden cuantificar, pero si los mercaderes estuvieron dispuestos a poner dinero en la defensa fue porque el corso les afectaba de verdad²⁸⁴. Sin embargo, a pesar de los

277. ACA, C, reg. 24, f. 95v.-96 v. Publ. A. de CAPMANY, *Memorias*, II, 119-121, y *Antiguos Tratados de Paz y alianzas entre algunos reyes de Aragón y diferentes príncipes infieles de Asia y África desde el siglo XIII hasta el XV*, Madrid, 1786, 71-77, A. MASIÁ, *Corona de Aragón*, doc. 124.

278. ACA, C, reg. 337, f. 199-200. Publ. por A. de CAPMANY, *Memorias*, II 129-132, *Tratados*, 62-70, A. MASIÁ, *Corona de Aragón*, doc. 128.

279. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 639.

280. M.T. FERRER, "Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano", 112-114.

281. J. HINOJOSA, *La piratería y el corso en las costas alicantinas*, 68.

282. M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb*, 582-584, 652.

283. M. BALARD, "Course et piraterie à Gênes", 39.

284. M.T. FERRER, "Barcelona i la política mediterrània catalana: el Parlament de 1400-1401".

esfuerzos que se dedicaron a la defensa marítima y a ofensivas contra determinados reductos de piratería o contra piratas concretos no se logró dominar ese fenómeno, que en el siglo XV continuó vampirizando el transporte marítimo²⁸⁵.

285. Sobre el corso en el siglo XV, a parte de las obras de síntesis y de los artículos ya citados antes, cf. L. ADAO DE FONSECA, *Navegación y corso en el Mediterráneo occidental. Los portugueses a mediados del siglo XV*, Pamplona, 1978. M. ARRIBAS PALAU, *Musulmanes de Valencia apresados cerca de Ibiza en 1413*, Tetuán, Alta Comisaría de España en Marruecos, 1955. E. AZNAR VALLEJO, "Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja edad media", *La España medieval*, 20 (1997), 407-419.

L. BALLETO, "Battista Aicardo di Porto Maurizio, detto Scarincio, corsaro-pirata del secondo Quattrocento", en *Corsari turchi e barbareschi in Liguria. Atti del I° Convegno di Studi (Cerialle, 1987)*, Albenga, 1987, 143-170. ID., "Scarincio da Portomaurizio, corsaro-pirata del secolo XV nel Mediterraneo Occidentale", *Urbs, Silva et flumen*, XIV (Ovada, marzo 2001), 11-20. E. BASSO, "Pirati e pirateria a Genova nel quattrocento", en *La Storia dei genovesi*, XI, Génova, 1991, 327-351, y "Ferro, fame ac peste oppressa: L'ammiraglio Bernat de Vilamari e il blocco navale di Genova (1456-1458)", *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), 539-555. Cf. diversos trabajos en las VIII Jornadas d'Estudis Històrics locals. *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)*, no citados todavía: M.J. ALBALADEJO SÁNCHEZ, "Flamencos en Ibiza: compra de sal y expolio a naves mallorquinas (1412-1413)", 41-54; O. VAQUER, "Corsarisme a la segona meitat del segle XV a Mallorca", 107-116 y S. PLANAS I MARCÉ, E. GUEDEA I MARCÉ, D. BASTIT I GUDAYOL, "Pirates, corsaris i mercaders: protagonistes de la Mediterrània (1425-1435)", 229-238. N. COLL JULIÀ, "Vicente Yáñez Pinzón, descubridor del Brasil, corsario en Cataluña", *Hispania*, XL (1950), 594-597, ID., "Aspectos del corso catalán y del comercio internacional en el siglo XV", *Estudios de Historia Moderna*, 4 (1954), 159-187. A. DÍAZ BORRÁS, "La lucha anticorsaria en Valencia durante la Edad Media. El episodio protagonizado por Pere Cabanyelles (1417-1418)", *Revista de Historia Naval*, 24 (1989), 105-129. ID., "Alcanar medieval y el peligro pirático: notas acerca de la solidaridad litoral desde Peñíscola a Tortosa", *I Congrès d'Història d'Alcanar. 750e Aniversari de la Carta Pobra (1239-1989)*, Alcanar, 1990, 69-85. ID., "L'estudi de la pirateria a través dels avisaments costaners. Replegament cristià i setge islàmic a la València de la transició a la modernitat: 1480-1520", *Anuario de Estudios Medievales*, 20 (1990), 275-295. R. CARINENA BALAGUER, A. DÍAZ BORRÁS, "Las reclamaciones por actos piráticos entre Valencia y Ceuta a mediados del siglo XV (1438-1441)", en *Ceuta hispano-portuguesa*, A. Baeza Herrazti ed., Instituto de Estudios Ceutíes, Ceuta, 1993, 122-143. A. DÍAZ BORRÁS, "La vigilancia de las rutas marítimas valencianas y la defensa contra la piratería. El caso de la flotilla urbana en 1420", *Camineria Hispánica, II. Camineria històrica*. Actas del II Congreso Internacional, Guadalajara, 1996, 145-166. ID., *El ocaso cuatrocentista de Valencia en el tumultuoso Mediterráneo, 1400-1480*, CSIC. Institución Milá y Fontanals, 2002. J. HEERS, "Entre Gênes et Barcelone. Les ports français du Languedoc: Guerre, commerce et piraterie (1380-1450 environ)", *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), 509-538. C. MARINESCU, "Notes sur les corsaires au service d'Alphonse V, roi de Naples", en *Mélanges d'Histoire générale*, Cluj, 1927, 163-171. F. MARTIGNONE, *Fatti di pirateria nel Mediterraneo occidentale nel secolo XV*, "Segundo Congreso Internacional de Estudios sobre las culturas del Mediterráneo Occidental (Barcelona, 1975)", Barcelona, 1978, pp. 297-307. G. MUSSO, "Armamento e navigazione a Genova tra il Tre e il Quattrocento", en *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Genova, 1973, II, 5-77. J. MUTGÉ I VIVES, "Contribució a l'estudi de les relacions polítiques i comercials a la Mediterrània occidental. Anàlisi d'un procés de l'any 1442, conservat a l'Arxiu de la Corona d'Aragó de Barcelona", en XVI Congreso de la Storia della Corona d'Aragona. *La Corona d'Aragona ai tempi di Alfonso il Magnanimo* (Nápoles, 1997), Nápoles, Comune di Napoli, 2000, 1147-1159. M. TINTO, "Un genovés interviene en actos de piratería durante el reinado de Fernando I", *Atti del I Congresso Liguria-Catalogna*, Bordighera, 1974, 397-401. A. UNALI, *Il libro de acordament*. *Equipaggi catalani per la guerra di corsa nel Quattrocento*, Cagliari, 1982, y "Considerazioni sulla pirateria e sulla corsa musulmana e cristiana all'epoca della conquista portoghese di Ceuta (1415)", *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), 557-581.