

La violencia marítima (S. XIII-XV): una aproximación a la realidad de los mercaderes y pescadores



Trabajo de fin de Grado

Realizado por: Damián García Hernández

Dirigido por: Roberto José González Zalacaín

Grado Historia

La Laguna, Julio 2022

Índice

Resumen	2
1. Introducción	3
2. Marco de estudio: La conflictividad marítima en las sociedades portuarias	5
3. Metodología	7
4. El desarrollo del mundo marítimo en Castilla	9
4.1. Acercamiento a la configuración del derecho marítimo (s.XIII- XV)	9
4.2. El derecho marítimo en Castilla: <i>Partida Quinta</i>	12
4.3. Un análisis del documento: <i>Partida Quinta</i> , Título IX: <i>De los navios et pecio dellos</i>	13
4.3.1. <i>Tipos de peligros</i>	16
4.3.2. <i>El proceso judicial</i>	17
4.3.3. <i>Consideraciones finales</i>	20
5. Una revisión de la violencia marítima en la Baja Edad Media	21
5.1. Los pescadores	22
5.1.1. <i>Las fuentes y el número</i>	22
5.1.2. <i>Los conflictos pesqueros</i>	25
5.2. La violencia sobre los mercaderes.....	28
5.2.1. <i>Las fuentes</i>	28
5.2.2. <i>Las manifestaciones de la violencia sobre los mercaderes</i>	29
5.2.3. <i>Las consecuencias: mecanismos de defensa y garantía de seguridades</i>	31
6. Consideraciones finales	32
7. Fuentes y bibliografía	35
8. Anexo	39

Resumen

Durante mucho tiempo el conocimiento histórico se construyó a partir del estudio de grandes personajes, cuyos nombres aparecían escritos en la documentación que hoy es utilizada como fuente de información en las investigaciones históricas. Sin embargo, en las últimas décadas se viene produciendo un cambio radical con respecto a esa perspectiva en desuso. Así, se comienza a centrar el enfoque en conocer la historia de las personas que, con su cotidianidad, hicieron posibles las dinámicas y procesos históricos que hoy en día estudiamos. Por esta razón, el trabajo ha seleccionado como objeto de estudio la conflictividad marítima. Dentro de esta línea de investigación, se ha decidido centrar el enfoque en el conjunto de personas anónimas que contribuyeron, en mayor o menor medida, al gran desarrollo marítimo acaecido en el conjunto europeo bajomedieval y más concretamente en el reino de Castilla desde el siglo XIII al XV. Así, se podrá realizar una aproximación hacia la dura y conflictiva realidad histórica que vivieron algunos de los agentes marítimos (concretamente los mercaderes y pescadores) que posibilitaron la gran proyección atlántica de ese territorio a finales de la Edad Media.

Palabras clave: Castilla, violencia, pescadores, mercaderes, Baja Edad Media.

Summary

For a long time historical knowledge was built on the study of great personalities whose names appeared written in the documentation that today is used as a source of information in historical research. However, in recent decades there has been a radical change with respect to this increasingly reviled perspective, now focusing on knowing the history of the people who, with their daily lives, made possible the historical dynamics that are studied today. For this reason, the research has selected maritime violence as the object of study and, within this line, it has been decided to focus on the set of anonymous people who contributed to a greater or lesser extent to the great maritime development that occurred in the whole of Late Medieval Europe and more specifically in Castile from the 13th to 15th centuries. This will provide an insight into the harsh and conflictive historical reality experienced by some of the maritime agents, specifically merchants and fishermen, who made possible the great Atlantic projection of Castile at the end of the Middle Ages.

Keywords: Castile, violence, fishermen, merchants, late Middle Ages.

1. Introducción

Las dinámicas políticas, económicas, sociales y culturales propias de los siglos finales de la Edad Media construyen una imagen de gran desarrollo que caracteriza al conjunto europeo. De esta manera, la Baja Edad Media se convierte en un periodo de expansión enmarcado entre los siglos XIII y XV (Martínez Shaw y Alfonso Mola, 1999, Ladero Quesada, 2012). En estas fechas, desde una mirada amplia, se advierte que las monarquías de occidente conocen un importante progreso en ámbitos distintos, pero que están interrelacionados. El avance en términos económicos vinculado a la expansión comercial, el consiguiente aumento demográfico y el fenómeno del renacimiento urbano configuran los principales elementos de prosperidad (Martínez Shaw y Alfonso Mola, 1999). Así, en términos generales, las monarquías occidentales se insertan en estas dinámicas de crecimiento.

El reino de Castilla no estuvo exento de esas tendencias políticas, económicas y sociales del conjunto europeo. En los siglos finales de la Edad Media se produjeron cambios de profundo calado en este reino peninsular, el cual tendía hacia una inserción cada vez mayor en la ordenación política del mundo occidental (Ladero Quesada, 2012). Así, se asistió a un fuerte crecimiento que impactó en las distintas esferas de la vida castellana, como la economía, la población, o las relaciones entre el mundo rural y urbano. Este proceso al que se hace referencia fue muy complejo y se ha de estudiar dentro del paisaje histórico conformado por las luchas contra el islam, las conquistas territoriales y la colonización del espacio por las sociedades hispano-cristianas medievales (Ladero Quesada, 2012). En este sentido, las conquistas territoriales posibilitaron que Castilla se proyectase sobre una zona cada vez mayor llegando en el siglo XV a dominar la franja sur de la península ibérica, la cual se había caracterizado por ser el núcleo de resistencia musulmana. El reino castellano comenzaba a dominar así un territorio cada vez más amplio y estable. De esta manera, la expansión territorial, el crecimiento económico, el aumento demográfico y las políticas de los monarcas castellanos dieron lugar a la construcción de una importante red urbana. Este entramado urbano se conformó fundamentalmente entre los siglos XI y XIV, haciendo de las ciudades castellanas centros neurálgicos de la Baja Edad Media y “directores de la organización del territorio” (Ladero Quesada, 2012: 169).

La expansión e importancia que adquieren las ciudades a finales de la época medieval hacen de estos espacios un objeto de estudio de gran interés para conocer el

devenir del mundo castellano entre los siglos XIII y XV (Ladero Quesada, 2012). Ahora bien, la mirada histórica debe intentar trascender estas tendencias generales para conocer el origen de los cambios. Así, si bien se puede afirmar un esplendor político o económico, se debe tratar de considerar el valor de todas aquellas personas que, con su cotidianidad, contribuyeron a generar todas esas dinámicas características de la Baja Edad Media. Por ello, frente a la perspectiva más genérica que se puede extraer de los documentos oficiales de esta época, entendemos que también se puede hacer un acercamiento hacia los mercaderes y pescadores para entender de mejor manera su realidad histórica en el marco cronológico en el que se inserta este trabajo.

La necesidad de analizar la trascendencia de estas figuras pone de manifiesto un amplio debate acerca de la idoneidad de las fuentes para conocer realidades más específicas del mundo tardomedieval. En este sentido, no se puede dejar de lado la relevancia de *Las Partidas* de Alfonso X el Sabio. Este texto legislativo es identificado por los historiadores como el punto de inflexión que marca el inicio de la Baja Edad Media en el ámbito jurídico de Castilla (Martínez Díez, 1985). Por ello, se presenta como una labor de gran interés histórico analizar esta documentación desde una mirada orientada hacia la necesidad de enfatizar la vida cotidiana de aquellos que no tienen en su mano la capacidad de decisión política (Flores Díaz, 2021), pero que con sus actos condicionan el devenir del reino. En un intento de hacer justicia a esta perspectiva, las siguientes páginas serán el medio por el cual se tratará de desengranar algunas de las piezas que configuran el complejo mundo social de la Baja Edad Media castellana.

De acuerdo con las líneas precedentes, a continuación se expondrá de forma más concreta el marco que delimita este estudio (Solórzano Telechea, Arízaga Bolumburu y Bochaca, 2016 y Aznar Vallejo y González Zalacaín, 2016), conformado por los grupos sociales que van a ser analizados, y la base conceptual que orienta las hipótesis. Seguidamente, se presentará la metodología empleada en el desarrollo del trabajo, la cual es de gran importancia para comprender la adecuación del análisis. De esta manera, una vez expuestos los pilares teórico-metodológicos, se desplegará el entramado de observaciones e hipótesis que constituyen el apartado de contenido más amplio del estudio. Una vez desarrollado el cuerpo, las consideraciones finales permitirán cerrar estas páginas y abrir camino a nuevas vías de investigación. De esta manera, y al amparo de un corpus bibliográfico expuesto en las últimas páginas, se cierra este trabajo con la expectativa de poder contribuir al conocimiento del mundo bajomedieval.

2. Marco de estudio: La conflictividad marítima en las sociedades portuarias

La proyección de las dinámicas económicas hacia el mar adquiere una gran relevancia durante la Baja Edad Media, de manera que la actividad marítima se configura como un ámbito de gran importancia. Este desarrollo vinculado al mar configuró un nuevo espacio sobre el que se proyectó la expansión europea, dando lugar a un proceso en el que juegan un papel importante cuestiones económicas, políticas y sociales (Martínez Shaw y Alfonso Mola, 1999). Por ello, su estudio presenta un gran interés para el conocimiento del mundo bajomedieval. Ahora bien, las relaciones que mantuvieron los distintos entes políticos con las actividades vinculadas al mar fueron muy diversas, por lo que, con el fin de conocer la gran complejidad de este fenómeno, se debe acotar el marco de estudio. Para ello, el trabajo se ha centrado en un acercamiento a la Corona de Castilla y, más concretamente, a sus enclaves portuarios durante la Baja Edad Media (Solórzano Telechea, Arízaga Bolumburu y Bochaca, 2016). Estos espacios, protagonizados por una sociedad con unos rasgos concretos, se convierten en el escenario donde se iniciará toda la actividad marítima de este periodo, de manera que en ellos encontramos el origen del objeto de estudio de este trabajo. La importancia de estos enclaves es notable, pero, con el fin de comprenderlos con profundidad se debe desengranar primero el significado de una ciudad y una sociedad portuaria (Rivera Medina, 2016).

En lo que respecta a las comunidades portuarias como agentes históricos, en los últimos años la producción historiográfica ha puesto sobre la mesa nuevos significados que servirán como guía de este estudio (Solórzano Telechea, Arízaga Bolumburu y Bochaca, 2016 y Aznar Vallejo y González Zalacaín, 2016). En esta línea, las sociedades portuarias, como su propia denominación indica, están determinadas por la presencia de un puerto en el enclave (Rivera Medina, 2016). Este hecho condiciona terminantemente el desarrollo de la vida en la ciudad, pues las actividades económicas principales estarán orientadas hacia el mar dada la ubicación junto al litoral (Solórzano Telechea, 2016). El “puerto” aparece definido en la legislación de Alfonso X como un “lugar en la ribera del mar, donde se cargan o descargan las naos o los otros navíos” (Rivera Medina, 2016: 94). Este espacio al que se refieren las Partidas “requiere de un espacio urbano que brinde infraestructura para el desarrollo de las actividades mercantiles: carga y descarga” (Rivera Medina, 2016: 97). De esta manera, el espacio portuario y el espacio urbano configuran un escenario donde se desarrollan las sociedades portuarias que se proyectan al mar (Rivera Medina, 2016). Estas características hacen que nos encontremos ante un tipo de

ciudad en la que “el puerto es el corazón de la ciudad marítima” (Rivera Medina, 2016: 101).

La vinculación al medio marino dio lugar a que estas sociedades generarán una dependencia económica de los recursos que provee el mar, fundamentalmente de aquellos bienes que pueden obtener a través de la pesca, una de las actividades dominantes en estos entornos. De igual manera, las sociedades portuarias desarrollarán una relación con el ámbito marítimo en tanto que lo utilizarán como una vía a través de la cual dinamizar unas relaciones comerciales que se expandirán a lo largo de la Baja Edad Media. En suma, el mar se convierte en una fuente de recursos subsistenciales y en un medio de conexión comercial. Estas dos cuestiones formarán parte del significado que adquiere el mundo portuario que se desarrolla en los distintos enclaves costeros de la Corona de Castilla.

Ahora bien, las actividades económicas realizadas por estas comunidades portuarias no sólo aportaron riqueza económica o cultural, sino que también fueron un escenario especialmente proclive a la generación de conflictividad de tipo económico (González Zalacaín, 2016: 380). Por ello, los desencuentros y desavenencias del mundo portuario adquieren en este trabajo una gran relevancia. En este sentido, se deben poner de manifiesto los diferentes matices que construyen el concepto de conflictividad. Por un lado, la violencia puede surgir al entrar en contacto localidades con diferentes jurisdicciones. Esto da pie a que las diferencias en el “uso de los recursos, términos y espacios marítimos” (González Zalacaín, 2016: 368) al igual que el enfrentamiento “por constituir un lugar de comercio preferente para los tráficó comerciales internacionales” (González Zalacaín, 2016: 368) se conviertan en elementos de discordia. Así, en última instancia, estos elementos construyen una de las expresiones de la conflictividad en el seno de estas comunidades. Por otro lado, las desavenencias también pueden tener un carácter violento y provenir de orígenes muy diferentes: existen los problemas derivados del mar como entorno natural que presenta obstáculos imprevistos para la navegación como las tormentas (Aznar Vallejo, 2010) o aquellos producidos por la acción de la agencia humana (González Zalacaín, 2016).

En las siguientes páginas se indagará en estos últimos conflictos, los producidos por los agentes sociales volcados al mar. La conflictividad es un factor importante dentro de la proyección marítima de los distintos reinos. Por ello, es interesante indagar en este tipo de cuestiones para conocer qué tipo de violencia era más frecuente y cómo se actuaba

ante ella. Especialmente pretendemos acercarnos de mejor manera hacia la capacidad de acción que tenían determinados sectores afectados que eran vitales para el desarrollo marítimo (Flores Díaz, 2021).

3. Metodología

El horizonte cronológico en el que se inserta el punto de partida de este trabajo es la Baja Edad Media, concretamente desde el siglo XIII hasta el siglo XV. El estudio realizado se caracteriza por utilizar una metodología que combina la consulta de las fuentes primarias junto con la consulta de bibliografía relativa a la temática del estudio. En cuanto a las primeras, se ha realizado un acercamiento a la *Partida Quinta*, perteneciente al documento elaborado bajo el reinado del monarca castellano Alfonso X el Sabio y titulado como las *Siete Partidas*. Dentro de este documento, el análisis se centra en catorce leyes concretas que forman parte de la *Partida Quinta*, Título IX, ya que alberga una información interesante sobre distintas expresiones de la conflictividad marítima.

La razón de elegir esta parte concreta de la *Partida Quinta* es debido a que en ella se incluyen a una serie de sectores sociales vinculados a actividades marítimas (mercaderes y pescadores), que son claves para este trabajo. De manera más precisa, estos dieron lugar a que, a partir del siglo XIII, los circuitos marítimos conociesen un gran desarrollo, aunque ello indirectamente derivó en que el mar se convirtiese en un territorio hostil con condiciones durísimas para la práctica de la navegación (Ferreira, 2009). Especialmente duro era el ámbito atlántico sobre el que se proyectó la Corona de Castilla, tanto a través de la franja cantábrica como por la costa de Andalucía. Por ello, siguiendo la línea de investigación empleada por Flores Díaz (2021), se pretende indagar en la historia de las miles de personas anónimas que con su duro trabajo hicieron posible el desarrollo de la historia marítima.

Por otro lado, dentro de la consulta de fuentes primarias, se ha acudido a la lectura de documentos de índole jurídica marítima como, por ejemplo, la versión castellana de los *Rôles d'Oléron*¹ (*Fueros de Layron*) (Serna Vallejo, 2018) para completar de mejor la contextualización histórica ya que la elaboración de las *Partidas* se inserta en un

¹ Dentro de los documentos pertenecientes al derecho marítimo de la Baja Edad Media, esta obra está considerada como la normativa jurídica de tradición consuetudinaria de mayor relevancia.

momento de gran desarrollo de las normativas jurídicas que rigieron el mar en la Baja Edad Media. El estudio de estas fuentes permite comprender distintas realidades sociales a través de una comparativa entre los documentos.

El estudio se ha realizado desde un enfoque social que pretende abordar las problemáticas que rodean a determinados grupos de la Baja Edad Media. En esta línea, se va a profundizar en la cuestión de la conflictividad en la que se ven involucrados distintos sectores sociales que forman parte del desarrollo del mundo marítimo. En los últimos tiempos se ha asistido a un gran desarrollo de la bibliografía referente a la violencia que rodea a los mercaderes y pescadores (Bello León, 2008 y 2017, Cristina Flórez, 2020, Flores Díaz, 2021) poniendo de manifiesto el interés de la aplicación de un enfoque social sobre la documentación. Por ello, a partir de este planteamiento, se ha abordado una sección de las *Siete Partidas* (*Partida Quinta*, Título IX) con el objetivo de profundizar en el lado más humano de la legislación marítima bajomedieval de Castilla. De esta manera, y fruto de la consulta del texto escogido, se han planteado una serie de ideas referentes a línea temática sobre los que se profundizará mediante la consulta de la bibliografía que se enmarca también en una mirada hacia la conflictividad violenta de estos ámbitos de los siglos finales de la Edad Media.

En último lugar, se ha de hacer una distinción. Algunas de las bases e ideas principales sobre la que se sustenta este trabajo han sido obtenidas mediante la lectura de ciertas obras que aparecen recogidas en la bibliografía. Dichas obras se corresponden con las producciones más prolíficas acerca de los textos jurídicos marítimos bajomedieval. Este sería el caso de los libros de Serna Vallejo (2004,2018). Gracias a sendas obras se han podido establecer una serie de premisas básicas sobre las que se sustentan los planteamientos de este trabajo: es el caso de la amplia autonomía que poseían a lo largo del siglo XIII los agentes activos de la vida marítima para elaborar nuevas normativas reguladoras de gran importancia (por ejemplo, estas fueron las circunstancias en la que los *Rôles d'Oléron* se elaboraron) (Serna Vallejo, 2018). Además, ello evidencia las grandes diferencias entre las distintas normativas marítimas de la Baja Edad Media (Serna Vallejo, 2018), es decir entre las *Siete Partidas* y los *Rôles d'Oléron*.

En definitiva, el objetivo se encuentra en profundizar en la violencia que rodea a las figuras de los mercaderes y pescadores y conocer sus distintas manifestaciones. Por tanto, en este trabajo se verá cómo esta violencia aparece recogida en la legislación

marítima, así como también se indagará en esta cuestión a través de la consulta de obras para aportar una visión general, combinando las fuentes primarias y bibliográficas.

Para finalizar, y dar pie al comienzo del desarrollo del trabajo, conviene señalar que se seguirá la siguiente metodología de análisis. Primero, se analizará la fuente primaria consultada (*Siete Partidas, Partida Quinta*, Título IX) y se establecerán una serie de objetivos. Posteriormente se pasará a desarrollar estas ideas a través de la consulta bibliográfica, lo que además permitirá establecer una serie de conclusiones a este trabajo.

4. El desarrollo del mundo marítimo en Castilla

La elaboración del documento de las *Siete Partidas* es una manifestación clara de la gran proyección hacia el mar en la que se vio inmersa el reino de Castilla durante la Baja Edad Media, en tanto que el documento regula las actividades realizadas en este ámbito (Aznar Vallejo, 2010). El desarrollo del mundo marítimo se puede considerar como un proceso histórico en el que se insertan dinámicas económicas, políticas y sociales, por lo que es un objeto de estudio de gran complejidad para abordar en un único trabajo. Detrás de este amplio y heterogéneo proceso hay una agencia humana clave para su desarrollo (González Zalacaín, 2016). Por esta razón se ha decidido centrar el enfoque en unos grupos sociales concretos que hicieron posible esa proyección marítima (Flores Díaz, 2021). De esta forma, primero se hará un acercamiento a cómo fue el proceso de configuración del derecho marítimo castellano para, posteriormente, sumergirnos en el contenido referente a la regulación de este ámbito. A través de esa legislación podremos ver las primeras evidencias de la conflictividad a la que se veían sometidos los mercaderes y pescadores. Posteriormente, esa visión será complementada con la consulta bibliográfica. El objetivo será adentrarnos en aspectos como los mecanismos de protección frente a la realidad de frecuente violencia, así como en la configuración de una perspectiva más amplia en la que se insertan otros tipos de violencia que también afectan a esos mismos grupos. En definitiva, se tratará de realizar un acercamiento a unos documentos históricos-jurídicos para someterlos a un análisis histórico (Coronado Schwindt, 2013: 138).

4.1. Acercamiento a la configuración del derecho marítimo (s.XIII- XV)

El derecho marítimo que dominó las costas europeas en los momentos finales del período de la Edad Media se configuró a partir del siglo XIII. Abordando esta cuestión desde un punto de vista de la Historia del Derecho, habría que destacar que estos se

configuran partiendo de una base consuetudinaria, porque fueron los propios navegantes quienes procedieron a su creación (Serna Vallejo, 2018). El interés de garantizar su conservación, un objetivo mucho más fácil de alcanzar si la costumbre está fijada por escrito, y la necesidad de probar su contenido en los tribunales de justicia ante jueces desconocedores del mundo marítimo, son las razones principales que indujeron a los navegantes a la puesta por escrito de las costumbres que ordenaban la actividad marítima en la que participaban (Serna Vallejo, 2018).

El mundo académico que se ha centrado en el estudio del ámbito marítimo y todas sus vertientes ha planteado una serie de cuestiones. Por ejemplo, surgen dudas en torno a si los agentes marítimos eran conscientes del cambio que se estaba produciendo en el Mediterráneo y en el Atlántico, regiones geográficas en las que en un futuro no muy lejano las principales potencias de Europa impondrán sus economías de estado (Hinojosa Montalvo, 2002). Por lo que, por tanto, actúan directamente como los constructores de una legislación marítima que defiende los intereses de las autoridades de cada territorio. Ese proceso vinculado a las potencias europeas tiene su génesis fundamentalmente a partir del siglo XV. No obstante, de manera previa, entre los siglos XIII y XV se asiste a la configuración de distintas normativas que regulan el mundo marítimo. Las normativas a las que hace referencia son los *Rôles d'Oléron* y a las *Costumes del mar del Mediterráneo*, que se insertan dentro del Libro del Consulado del Mar, la obra cumbre del derecho marítimo del levante mediterráneo (Serna Vallejo, 2018). Con respecto al marco cronológico que se ha expuesto habría que puntualizar que también se ha situado el siglo XII como el inicio de este proceso ya que, en este momento, se comienza a establecer la configuración general de la jurisdicción marítima castellana, ámbito llamado a resolver estos conflictos (Aznar Vallejo, 2010). En definitiva, hay un desarrollo coetáneo al incremento de la actividad marítima del ámbito castellano y del conjunto europeo (Aznar Vallejo, 2010). De manera paralela a la elaboración de estas normativas marítimas, vemos que también empieza la reactivación y desarrollo del comercio marítimo en el continente europeo (Serna Vallejo, 2018) y de la actividad pesquera en regiones concretas como es el caso de lugares de la Península Ibérica como Andalucía o Galicia (Bello León, 2008).

Además de estas grandes obras de la legislación marítima, destacó, en Castilla, la elaboración de las Partidas de Alfonso X en el siglo XIII. Si bien es cierto que el

documento del monarca castellano no es de un uso exclusivo para el tratamiento de cuestiones sobre la regulación jurídica del mundo marítimo, la obra trata en distintos puntos de su contenido cuestiones de este ámbito es el caso de la *Partida Quinta*, Título IX que se ha tomado como referencia este trabajo.

Habiendo mencionado ya los principales textos jurídicos reguladores de la actividad marítima habría que realizar un inciso importante con relación a las diferencias que guardan entre sí. Así los *Rôles d'Oléron*, por ejemplo, fueron elaborados por los agentes marítimos (tales como pescadores, mercaderes, marinos...) (Serna Vallejo, 2018). No obstante, las *Siete Partidas* estaban dotadas de un carácter institucional dado que fue la propia corona la que redactó el documento. Además, hay una segunda característica diferencial, y es que los *Rôles d'Oléron* es un documento que abarca un contexto geográfico más amplio de muchas zonas del continente europeo (Serna Vallejo, 2018)². Aunque más relevante es el hecho de que son unas fuentes exclusivas para el estudio del derecho marítimo bajomedieval de carácter consuetudinario. Por su parte, las *Siete Partidas* fueron fruto de la labor legislativa del reinado de un monarca castellano concreto y, como característica diferencial, la *Partida Quinta*, Título IX, proporciona los mecanismos necesarios para la configuración de una jurisdicción especial encargada de juzgar los delitos que tuvieron lugar en el ámbito del mar (Arízaga Bolumburu, 2004).

La documentación, en cuanto a fuente primaria utilizada en este trabajo se refiere, es la evidencia de que la sociedad cambia y ello se ve reflejado en las fuentes que hoy en día se utilizan para estudiar períodos históricos concretos. Las *Siete Partidas* son un ejemplo de ello. Como afirma Serna Vallejo (2018) el derecho marítimo fue elaborado por los propios mercaderes fruto de un nuevo contexto en el que se hacía necesario la existencia de una norma que rigiese la actividad marítima y todo lo que ella conllevaba. Los agentes sociales participantes en dicho ámbito evidencian que se produce un claro cambio en la sociedad que obliga a configurar nuevos mecanismos de regulación. El caso de las *Siete Partidas* quizás no sea el mejor ejemplo de legislación marítima elaborada por estos agentes sociales. No obstante, a través de este trabajo se pretende resaltar la gran importancia que tiene la documentación jurídica bajomedieval concerniente al ámbito marítimo. Esta refleja el desarrollo de una alta tasa de violencia y evidencia que el fenómeno de explosión de la conflictividad urbana y rural de los siglos XIV y XV (Iradriel

² A raíz de la versión primitiva de los *Rôles d'Oléron* surgieron las versiones bretona, inglesa y castellana

Murugarren, 2003) también se traslada al mundo del comercio y demás actividades realizadas que tienen el mar como escenario.

4.2. El derecho marítimo en Castilla: *Partida Quinta*

El documento alfonsí, al igual que las legislaciones marítimas que dominaron el Atlántico y el levante mediterráneo, fue elaborado durante el siglo XIII. Dicha centuria fue un momento de esplendor marítimo constatado a través de un incremento de la actividad marítima que se prolongó desde el siglo XII al XIV (Serna Vallejo, 2004). Este tipo de documentos son la base de la configuración de lo que las investigaciones recientes han considerado como el derecho marítimo mercantil de la Baja Edad Media (Arízaga Bolumburu y Solórzano Telechea, 2004, Serna Vallejo, 2004, 2018). *Grosso modo*, esta se entiende como la manera de resolución de “los problemas surgidos en el ejercicio del comercio marítimo, tanto en el puerto de partida como en la ruta o en el puerto de llegada” (Arízaga Bolumburu, 2004: 33). A diferencia de los textos jurídicos marítimos (*Rôles d’Oléron* y el *Libro del Consulado del Mar*) el documento castellano no abarca temas exclusivamente marítimos, sino que nos encontramos ante una recopilación de leyes con gran diversidad temática, razón por la que nos hemos centrado en la *Partida Quinta*, ya que trata aspectos específicos de la regulación de la actividad marítima.

En cuanto al derecho marítimo castellano se refiere, la legislación que rodea el monarca castellano cuenta con una serie de precedentes que podemos encontrar en el *Fuero Real*. En este documento se tratan los siguientes aspectos que recoge en su obra Porras Arboledas (2004: 234); “la pertenencia de los bienes procedentes de naufragios o echazones a los que los hubiesen cargado en la nave y la contribución de todos los cargadores al resarcimiento de los bienes arrojados al mar en echazón”. Como se puede observar, son solo unas referencias muy breves a cuestiones relacionadas con la hostilidad marítima. Resulta llamativo, si realizamos una contraposición de documentos, que los preceptos recién resaltados a través de la obra de Porras Arboledas (2004) quedan igualmente recogidos en el futuro documento de las *Siete Partidas*. Como su propio nombre indica, el documento está compuesto por un total de siete partes, siendo la *Partida Segunda* y *Quinta* las que tratan aspectos relacionados a la regulación de la actividad marítima. Por un lado, la *Partida Segunda* contiene una serie de disposiciones sobre la guerra y aspectos como el reparto del botín (Porras Arboledas, 2004). Convendría señalar una única excepción que se encuentra en la *Partida Tercera* (recoge qué es la justicia y

cómo ha de ser administrada); menciona un “formulario notarial incluido en el título 18: la ley 77 recoge una fórmula de un contrato de fletamento celebrado en Sevilla, significativamente, para llevar mercancías hasta La Rochela, haciendo escalas en Lisboa, La Coruña, Ribadeo y Santander” (Porras Arboleda, 2004: 235).

Por su parte, *la Partida Quinta* realiza un tratamiento relativamente profundo sobre el derecho marítimo. El Título V (“*De las vendidas et de las compras*”), IX (“*De los navios et pecio dellos*”) y XIII (“*De los peños que son empeñados por palabra ó calladamente, et de todas las otras cosas que pertenescen á esta razon*”) albergan leyes referentes al tema en cuestión (Porras Arboledas, 2004). Ordenando estos tres títulos en orden de mayor a menor tratamiento de la regulación del tráfico mercantil encontramos que el Título V y XIII contienen una información más limitada. Por un lado, en *la Partida Quinta*, Título V, solo las leyes VIII, XIII, XXVI, XXVII y XXXV abarcan esta temática (Porras Arboledas, 2004). En el caso de *la Partida Quinta*, Título XIII solo dos leyes (las leyes números XXV y XXVIII) se adentran en la regulación del mundo marítimo. Por tanto, nos queda *la Partida Quinta*, Título IX, como el principal exponente de la regulación de la vida marítima en Castilla en el siglo XIII, junto con las legislaciones coetáneas mencionadas (*Fuero de Layron* y el *Libro del Consulado del Mar*) (Porras Arboledas, 2004).

Una vez terminada esta introducción acerca de la información relativa al derecho marítimo, tanto de los precedentes como de las propias *Partidas*, se procederá a insertar el análisis realizado sobre *la Partida Quinta*, Título IX (“*De los navios et pecios dellos*”) con el objetivo de profundizar en el trasfondo social que subyace en su contenido. El estudio de ese trasfondo se ha enfocado hacia una aproximación a la violencia (tanto la que se ve reflejada fruto de la acción jurídica referente al mundo mercantil y la que nace debido a la propia acción de la actividad marítima como puede ser el caso de saqueos a embarcaciones). El objetivo de este análisis no es otro que resaltar una serie de cuestiones que rodean las figuras de dos grupos sociales (mercaderes y pescadores), claves dentro del desarrollo marítimo del siglo XIII, para posteriormente profundizar en ellos a través del vaciado de bibliografía.

4.3. Un análisis del documento: *Partida Quinta*, Título IX: *De los navios et pecio dellos*

Una de las principales premisas que se debe tener en consideración a la hora de analizar este documento jurídico es que el mundo marítimo bajomedieval es un ámbito

que ha de ser entendido en términos de alta conflictividad y violencia (Ferreira, 2009). Al enfocar desde una mirada macroscópica esta temática se observa cómo estos elementos están estrechamente vinculados. Así, con el paso de los siglos, se produce una expansión del mundo marítimo al tiempo que también crece la violencia y la conflictividad. Este hecho se evidencia a través de la multiplicación de los pleitos entre los protagonistas del mundo marítimo (Aznar Vallejo, 2010) y a partir del aumento de actos violentos que responden a coyunturas históricas, como el caso de un episodio de conflictividad fruto de la estancia de la reina Isabel en Sevilla entre 1477 y 1478 (Bello León, 2017: 252-253).

En lo que respecta a los agentes que se vieron involucrados en el crecimiento de la violencia en torno al mundo marítimo, no todos ellos tenían el mismo papel en la sociedad en la que se integraban. Las comunidades portuarias estaban compuestas por distintos personajes, como los propietarios de los navíos, los maestros, los transportistas o los grandes nombres de la época, además de los mercaderes y pescadores. Todos ellos participan en las dinámicas de conflictividad de la Baja Edad Media, pero su posibilidad de influencia y decisión en el desarrollo de la vida política se diferencia sustancialmente. Ante esto, en las siguientes páginas la mirada va a estar puesta sobre las “miles de personas anónimas que con su labor día a día, con sus vidas y también con sus muertes, hicieron posible la historia marítima en general, y naval en particular, de Castilla” (Flores Díaz, 2021: 181). De esta manera, de acuerdo con el objetivo de reivindicar el papel de unas figuras tradicionalmente olvidadas, el análisis del documento se centrará en establecer una serie de puntos sobre los que profundizar acerca de la violencia que rodea concretamente a los mercaderes y a los pescadores.

Antes de comenzar a realizar el análisis del contenido del título IX conviene destacar que se realizará de manera general (esto se refiere al tratamiento de una o varias características del texto de manera transversal) y de manera concreta (es decir, resaltando puntos muy concretos de las distintas leyes que acoge la *Partida Quinta*. Título IX y que son la base de la posterior profundización sobre la violencia en mercaderes y pescadores). De esta forma, se han distinguido dos puntos que se van a tratar: los tipos de peligros a los que se enfrentan las embarcaciones que zarpan de puerto y algunas características del proceso judicial al que se enfrentan. No obstante, antes de todo ello se pasará a introducir el análisis del contenido del texto a través de la exposición de las leyes I y II.

El título IX de la *Partida Quinta* de Alfonso X el Sabio presenta un total de catorce leyes. Respecto a la estructura del contenido, vemos que, de manera previa a la sistematización de las leyes, presenta un pequeño texto a modo de prólogo/introducción en el que se exponen los contenidos del mencionado título de la *Partida Quinta*. Así, de forma introductoria, habla de los navíos que son alquilados y que luego, al salir a navegar en el mar, corren distintos tipos de peligros. En segundo lugar, trata la cuestión del reparto del pago de daños entre las distintas personas implicadas en posibles casos de pérdidas de mercancía debido a causas naturales como tormentas. En último lugar expone qué pasa con la echazón de los navíos, con los pecios y otros asuntos relacionados en mayor o menor medida con los temas anteriormente comentados.

Las dos primeras leyes de la *Partida Quinta*, Título IX, pueden ser entendidas como unas consideraciones generales en las que se especifican dos cuestiones. En primer lugar, se aclara todo lo que ha de llevar el navío antes de zarpar del puerto. Así, se ve que a los mercaderes se les insiste en la importancia de llevar suficiente alimento como para resistir toda la travesía. En segundo lugar, la ley específica la jerarquía de mando de los navíos: “nocheres”, maestros y “padrones”. Estos tienen que comprobar que el navío esté en las condiciones idóneas para zarpar. Además, también deben ir en la embarcación una serie de personas que desempeñen unos oficios concretos. Éstos no se especifican, pero por frases como “puedan ir enderezadamente á aquellos puertos o logares do han voluntad de ir” (*Partida Quinta*, Título, IX, Ley I) se puede interpretar que estos oficios sean tales como los de timonel o navegante. Un oficio que llama la atención y sí se menciona claramente es el escribano y además resalta la importancia que tiene en el barco. Su función principal es realizar un inventario de todas las cosas que carga el navío (debe ser un escribano para darle autenticidad y credibilidad al documento).

En la *Partida Quinta*, Título IX, Ley II se explican una serie de cláusulas/acuerdos que establecen los maestros o señores de los navíos tanto con los mercaderes o con las distintas personas que naveguen en ella. De esta manera, queda claro que los dirigentes del navío tienen una serie de *poderíos*³ sobre el resto de la tripulación. Por ejemplo, dependiendo del caso, los maestros pueden imponer castigos corporales si una persona ha cometido una infracción o algún suceso por el que deba ser reprendido. A propósito de

³ El *poderío* aparece definido y explicado en el título XXVIII de la *Partida Tercera* y se define como el derecho que se puede ejercer sobre una cosa. En el caso de este texto, *poderío* hace referencia a los derechos (poder) que tienen los mayorales del navío sobre los comerciantes.

ello, Porras Arboledas (2004: 236) expone que los *maestres* “deben retener al reo (...) pudiendo castigar con azotes” (Porras Arboledas, 2004: 236). No obstante, a pesar de estos poderes que les son otorgados a los mayores, sigue existiendo una jurisdicción judicial que se encarga, una vez lleguen a tierra los navíos, de realizar el proceso judicial pertinente, quedando obligado el maestro a entregar al reo ante los “judgadores” del determinado lugar al que arribaron (Porras Arboledas, 2004). Por tanto, desde esta primera ley vemos que los mercaderes están sometidos a una jerarquía dentro del navío que les deja en una situación de vulnerabilidad en determinadas ocasiones, ya que, por ejemplo, si el maestro lo considera oportuno, en caso de haberse producido un delito, puede castigarlos a través de medidas físicas: los azotes eran uno de los castigos recurrentes (Porras Arboledas, 2004).

4.3.1. Tipos de peligros

El documento engloba dos tipos de peligros distintos a los que se enfrentan los navíos y estos son los dos siguientes. Primero, vemos que se condenan los naufragios que se producen de manera intencionada (Aznar, 2010), fruto de la acción de los agentes marítimos, es decir, por parte de grupos de personas que tienen la finalidad de robar. Los ejemplos que se recogen son: “el hundimiento por marineros codiciosos y las señales engañosas para hacer encallar los navíos” (Aznar, 2010: 70-71). Los correspondientes a las “señales engañosas” son cometidos por “pescadores et otros homes de aquellos que usan á pescar o seer cerca de la ribera de la mar” (*Partida Quinta*, Título IX, Ley XI). Es decir, es un tipo de peligro premeditado que tiene como objetivo robar las valiosas mercancías que transportaban. Todos estos casos aparecen mencionados en las leyes X, XI, XII y XIII de este título. Viendo la relativa profundidad con la que se aborda el asunto en el documento de las Partidas, se pone de manifiesto que “tales prácticas prueban lo frecuente de esta situación y lo provechosa que resultaba para las poblaciones costeras” (Aznar, 2010: 71).

El segundo tipo de peligro recogido en la *Partida Quinta*, Título IX, son los casos de hundimiento generados por la hostilidad meteorológica y se desarrollan en las leyes III y IV. Sendas consideraciones contemplan una serie de desperfectos producidos en el navío con el objetivo de salvar al propio barco, así como también de salvar la vida. Por ello, en la *Partida Quinta*, Título IX, Ley IV, se establece que el daño acaecido a la nave por el corte del mástil debe ser compartido por todos los mercaderes (Aznar Vallejo,

2010). Con respecto a este segundo grupo, a modo de síntesis, conviene destacar que los mercaderes sólo debían pagar los desperfectos si deciden, por consenso, encallar el navío. Así queda evidenciado en la *Partida Quinta*, Título IX, La ley V, que establece: “si la causa era el deseo de los comerciantes de *aventurarse* a tierra, por temor a perderse, los mismos quedaban obligados a contribuir” (Aznar, 2010: 73).

A modo de conclusión, la relativa profundidad con la que se trata este tema en el documento denota la recurrencia con la que los navíos se veían abocados al naufragio fruto de las inclemencias meteorológicas (Aznar Vallejo, 2010). Así, también es notorio que la necesidad de sistematizar esta cuestión refleja la frecuencia con la que probablemente se daban enfrentamientos entre mercaderes, maestros y propietarios del navío por los naufragios derivados de una travesía bajo una tormenta. La otra categoría de peligros, la de los intencionados, están protagonizados por corsarios, pescadores o *robadores* (*Partida Quinta*, Título IX, Ley XII) que, al conocer que se tratan de barcos en los que se transporta, idean ataques contra estos barcos con el objetivo de robar esas mercancías (Aznar Vallejo, 2010). La complejidad y la constancia de esta espiral de violencia marítima derivó en la configuración de una nueva jurisdicción que los resolviese (Arízaga Bolumburu, 2004). En síntesis, la mayoría parte de los problemas que surgen con motivo de la navegación acaban derivando, independientemente de la naturaleza que los produzca, en enfrentamientos, en ocasiones violentos, por parte de los agentes sociales que componen la tripulación de un navío.

4.3.2. *El proceso judicial*

Esta última división del texto del título noveno es la que ha servido como base para establecer algunos de los planteamientos que configuran la base de este trabajo. En el contenido de las leyes que se ha considerado incluir dentro de este epígrafe, leyes X y XI, se explica el funcionamiento del proceso judicial que establece el derecho marítimo inserto en el contenido de la *Partida Quinta*.

Partiendo de esa premisa, se ha podido observar cómo en la ley X y XI se evidencia una administración teórica de la misma en la que se observa una gran diferenciación en el trato jurídico. Esa sustancial diferencia la encontramos en los casos de los grupos que centran la atención de este trabajo: mercaderes y pescadores. De manera genérica, vemos que sendos grupos pueden llegar a recibir condenas severas, en tanto que, por norma general, se les impone un castigo físico, cuyo grado de severidad puede variar ya que es

una decisión sujeta a la persona que imparta justicia. No obstante, aquí pretendemos hacer hincapié en una cuestión; el tratamiento que se puede observar a través de la normativa jurídica marítima de la Castilla del siglo XIII es diferente entre los mercaderes y los pescadores, aun siendo ambos juzgados por los mismos delitos. Esa diferencia se aprecia a través de elementos concretos de las leyes X y XI. Con respecto a la ley X destacan expresiones como “marineros que facen quebrantar los navios á sabiendas por cobdicia de haber las cosas que van en ellos” y, más adelante específica que la condena es que “á quien fuese probado que habie fecho tan grant maldat como esta, que muera por ende” (*Partida Quinta*, Título IX, Ley X). La ley XI, que abarca la cuestión de los pescadores, resuelve los problemas generados por pescadores que “facen señales de fuego de noche engañosamente en logares peligrosos” con “entencion de los engañar” (*Partida Quinta*, Título IX, Ley XI). Por tanto, viendo estas oraciones textuales podemos ver que a los mercaderes se les condena a la muerte y a los pescadores, no. No obstante, esta cuestión nos lleva a reflejar cómo estos sectores del mundo marítimo son los receptores de una gran violencia por parte de las autoridades castellanas.

Hay un aspecto que queda muy claro en el contenido de estas leyes del título IX: la tajante condena por parte de las autoridades de la conflictividad marítima que se genera a partir del zarpado de los navíos. Por ello, el texto comprende tres leyes específicas en las que se exponen supuestos de quebrantamiento de navíos intencionados y cómo se debe actuar ante tales sucesos. A causa de ello, las disposiciones que a este trabajo interesan son las leyes X y XI, ya que son las que exponen los supuestos de quebrantamiento del barco de manera intencionada por parte de los mercaderes y los pescadores, respectivamente. En última instancia también habría que considerar la ley XIV.

Así, primero se expondrá cómo es el funcionamiento y las características de la administración de la justicia en base a la información que contienen las leyes X y XI (complementado con bibliografía para aportar una explicación más completa). En segundo lugar, una vez explicado cómo se juzgaban los delitos en los que los mercaderes y los pescadores se veían involucrados, se introducirán las cuestiones vinculadas a las manifestaciones de la violencia en ambos grupos del mundo marítimo bajomedieval. Esto sirve como base para plantear más adelante la conflictividad y violencia marítima que rodeó a la figura del pescador y del mercader en la Corona de Castilla durante la Baja Edad Media. Así, quedaría configurado el punto de partida del marco de estudio de

estudio de este trabajo. Pero, primero, conviene introducir el funcionamiento del derecho marítimo castellano.

La última disposición, *Partida Quinta*, Título IX, Ley XIV, es relevante de cara a entender cómo funcionaba la justicia que se ocupaba de gestionar la conflictividad y violencia marítima entre los siglos XIII y XV. Esta ley establece que se deben asignar “julgadores” en la ribera del mar para librar los pleitos entre los mercaderes (Arízaga Bolumburu, 2004). Por tanto, según expone Arízaga Bolumburu (2004: 30); “la necesidad de atender con prontitud los conflictos de los hombres de la mar, tanto mareantes como pescadores, llevó a crear una jurisdicción especial para dichas gentes”. Esa nueva jurisdicción se caracterizó por un procedimiento breve y sumario (Martínez Gijón, 1969) y así se puede observar en la *Partida Quinta*, Título IX, Ley XIV, ya que se especifica que “los oyan llanamente sin libello lo mas aina et lo mejor que podieren sin escatima et sin alongamiento” para que estos pudiesen “proseguir su actividad y salir rápidamente a la mar sin perder los viajes mercantes ni las costeras pesqueras” (Arízaga Bolumburu, 2004: 30). Por otro lado, las competencias que tuvieron estos jueces fueron amplias ya se les otorga una relativa libertad de actuación penal como se puede observar por medio de expresiones como “segunt su alvedrio” (*Partida Quinta*, Título IX, Ley X) y que se evidencia en la aplicación de penas corporales (a los pescadores, por ejemplo), o en la valoración de los daños y pérdidas, que se tasaban según el juzgador decidiera.

Este, por tanto, explicado de manera sucinta pero precisa, sería el marco del funcionamiento de la justicia que se configura a través de la última disposición de la *Partida Quinta*, Título IX. Seguidamente, conviene ahora pasar a las leyes X y XI, para ver en qué consisten, a quienes afectan y sus principales diferencias entre ellas. A partir de sendas leyes se pretende establecer una línea de investigación sobre la que configurar este trabajo, que versa sobre la violencia sufrida por parte de grupos sociales determinados que participan en el mundo marítimo.

En primer lugar, el marco jurídico que se articula para aplicarse en cada uno de los dos casos expuestos (es decir, por un lado, los comerciantes y, por otro lado, los pescadores) presenta una diferencia sustancial. Ésta es que la pena o condena que se especifica es mucho más severa para los mercaderes que para los pescadores. En este sentido destaca que a los primeros se les condena con la muerte (“*que muera por ende*” reza la *Partida Quinta*, Título IX, Ley X). En cambio, los pescadores, si se demuestra su

culpabilidad, son condenados con una sanción económica (el pago de los daños al navío o de las pérdidas de las mercancías) o también con castigos corporales (“les faga escarmiento en el cuerpo” expone la *Partida Quinta*, Título IX, Ley XI); el tipo de castigo estaba sujeto a la decisión del juez o persona que impartía justicia. Eso sí, no tenían potestad para aplicar una pena de muerte. sorprende esa diferencia en el trato jurídico entre ambos casos por una razón; los supuestos de los delitos que se plantean siguen, tanto en mercaderes como en pescadores, el mismo principio de intencionalidad de hacer naufragar el navío para poder robar mercancías.

Con respecto a lo anterior, la única diferencia que se puede observar es la manera en la que ambas partes pueden planear ese naufragio de la nave. Un punto que esclarece esta diferencia es que a las acciones de los mercaderes se les atribuye que sus acciones las realizan por codicia (así lo dice el título de la *Partida Quinta*, Título IX, Ley X “*Qué pena merecen los marineros que facen quebrantar los navios á sabiendas por cobdicia de haber las cosas que van ellos*”), lo que da lugar a plantear que esto pueda suponer un agravante para las autoridades. Los comportamientos como la codicia o las vinculaciones que se pueden hacer con la usura nunca fueron bien recibidos por el sector católico imperante (Le Goff, 1962). Las razones por las que se consideraba la usura como un comportamiento inaceptable tenía que ver con la ética y los valores impuestos por la religión cristiana. También había una fuerte influencia por parte de los textos sagrados del cristianismo. Así, el oficio relacionado con el comercio estaba inserto dentro de los oficios deshonrosos por parte de la Iglesia (Le Goff, 1962).

4.3.3. Consideraciones finales.

Tras haber tratado el último conjunto de leyes, referidas a las problemáticas surgidas de la acción de los corsarios, se pasará a exponer sintéticamente la base sobre la que se articula la línea de investigación que perfila este trabajo. De esta manera, la *Partida Quinta*, Título IX, plantea una nueva jurisdicción encargada de la resolución de los conflictos marítimos surgidos en las sociedades portuarias. Estos conflictos aparecen divididos en dos grupos atendiendo a los factores que los provocan: por un lado, se encuentran los generados por la acción medioambiental y, por otro, los intencionados por la agencia humana (González Zalacaín, 2016). Este segundo conjunto de conflictos es el que se tomará en consideración de ahora en adelante. De manera más concreta se pondrá

énfasis en los grupos sociales que aparecen mencionados en las leyes X y XI, siendo estos los mercaderes y los pescadores.

Así, se tratará de contribuir a construir nuevas vías de interpretación de un ámbito de estudio que en los últimos tiempos ha experimentado un crecimiento importante en cuanto al número de investigaciones (Añíbarro Rodríguez, 2016, Bello León, 2008, 2017, Cristina Flórez, 2020).

5. Una revisión de la violencia marítima en la Baja Edad Media

Tras haber realizado un análisis sobre el título IX se ha generado la cuestión de saber las distintas manifestaciones de la violencia que sufrían y cómo actuaban estos grupos sociales incluidos dentro de la normativa marítima. Anteriormente se plantearon una serie de cuestiones generadas a partir del análisis del contenido de la ley X y XI intitulados “*Qué pena merescen los marineros que facen quebrantar los navios a sabiendas por cobdicia de haber las cosas que van en ellos*” y “*De los pescadores que facen señales de fuego de noche á los navios para facerlos quebrantar*” *respectivamente*”. Por tanto, para encontrar la respuesta a esas incógnitas, conviene realizar un acercamiento hacia la historiografía social que ha trabajado en la misma línea temática. El objetivo de ilustrar las realidades sociales que envuelven a mercaderes y pescadores es conocer de manera más aproximada el trasfondo social que rodeó la legislación que regulaba la actividad marítima.

Conviene puntualizar que en ocasiones resulta complicado analizar por separado qué conflictos se generan fruto de la acción de la pesca y cuáles del comercio. Ello se debe a que es frecuente encontrar que un mismo individuo puede llegar a realizar ambas labores al mismo tiempo (Añíbarro Rodríguez, 2016). Por tanto, la línea que divide esta cuestión es difusa y puede estar sujeta a la interpretación de la persona que realiza la investigación. No obstante, de ahora en adelante se tratará de desarrollar un discurso explicativo tratando ambos grupos por separado para tratar de establecer interpretaciones esclarecedoras acerca de las diferencias jurídicas que se resaltaron a través del tratamiento de la *Partida Quinta*, Título IX, Ley X y XI. Por ello, primero habrá que resaltar cuestiones como la tipología de fuentes disponibles, el número de personas que realizaban estas prácticas económicas o características culturales que inciden en su desarrollo.

5.1. Los pescadores

5.1.1. *Las fuentes y el número*

La problemática de la falta de información y escasez de fuente es una cuestión que se ha de tener en cuenta a la hora de abordar cualquier investigación. Por esta razón, sobre este primer grupo, conviene empezar directamente por las cuestiones que condicionan su estudio histórico. A propósito de ello vemos que el estudio de la pesca resulta llamativo, a la par que complejo, debido a que es una actividad que, por sus características y condiciones, no género las mejores condiciones que propicien una amplia documentación (Bello León, 2008). Por tanto, conviene hacer una síntesis sobre los distintos tipos de fuentes que se conservan.

Nos encontramos ante una actividad económica difícil de conocer debido al tipo de fuentes disponibles, así como también lo que se sabe del grupo que la protagoniza, los pescadores, no es abundante (Bello León, 2009: 36). En este sentido, se cuenta con una documentación mucho más limitada comparado con otras actividades económicas como demuestran las disponibles para las actividades agropecuarias. No obstante, la tipología de fuentes sí que es variada ya que se cuenta con fuentes documentales, arqueológicas e iconográficas (Bello León, 2008). También hay un corpus documental que no está relacionado directamente con lo que es la práctica de la actividad pesquera, pero que está relacionado con el abastecimiento urbano del pescado (Bello León, 2008) por lo que contiene información relativa sobre la actividad pesquera. Unido a esta cuestión, también se puede extraer información a través de costumbres culturales. Por ejemplo hay una serie de aspectos, que permiten, al menos, introducir la importancia que tenía esta actividad en la sociedad castellana de la Baja Edad Media. En este sentido, vemos que la Iglesia configuró el pescado como un alimento de ingesta obligatoria en ciertas festividades religiosas anuales como por ejemplo durante la Cuaresma (Bello León, 2009).

En lo que respecta a otras regiones que están vinculadas a la proyección marítima de Castilla vemos que el panorama, sobre la disponibilidad de fuentes, no es tan alentador, como es el caso de Canarias entre el siglo XIII y XV. A pesar de que la conquista de las islas culmina a finales del siglo XV, ya se inserta anteriormente en el horizonte bajomedieval europeo gracias a la reactivación del contacto de poblaciones extranjeras (Tejera Gaspar y Aznar Vallejo, 1989). A propósito de ello vemos que “la presencia de franco-normandos, mallorquines, catalanes, portugueses y castellanos por las costas

canarias fue cada vez más frecuente e intensa” (González Marrero y Tejera Gaspar, 2011: 128). Además ese contacto entre las culturas canarias y la civilización del Occidente está ligado al proceso de expansión europeo en la Baja Edad Media (Tejera Gaspar y Aznar Vallejo, 1989). De esta manera encontramos que la pesca en esta zona se caracteriza, desde el punto de vista del estudio histórico, por una falta de información importante. Como resalta Bello León (2008), la isla con mejor registro documental es Tenerife, mientras que las islas señoriales son las que presentan una peor realidad documental. Además, como caso particular, vemos que, en La Palma no se generan documentos que nos informen de esta actividad hasta el siglo XVI (Bello León, 2008). A esta problemática de falta de información hay que añadirle que nos encontramos en una etapa histórica en la que todavía no se cuentan con recuentos estadísticos abundantes.

A pesar de haber visto que la realidad de las fuentes es, cuanto menos, complicada, se debe destacar una cuestión. Sí que se han conservado relativamente bastantes documentos en zonas concretas: en el caso de Andalucía se cuenta con “un buen número de padrones, libros de repartimiento, actas capitulares o protocolos notariales” (Bello León, 2009: 36). Ello se puede interpretar como que realmente la actividad era, al menos, frecuente, aunque no haya tanta información ni fuentes como sucede en otro tipo de actividades económicas como la agricultura. Uno de los casos más relevantes es la citada zona de Andalucía en tanto que permite un gran conocimiento de la realidad demográfica de los núcleos de comunidades que habitaban el litoral (Bello León, 2008).

Según indican algunos de los estudios relacionados con el ámbito de la pesca en Andalucía o Canarias el crecimiento de las personas que se dedicaban a la actividad no crecía en consonancia a las coyunturas de cambio demográfico que tuvieron lugar en la Baja Edad Media (Bello León, 2008). El caso mejor documentado es Sevilla gracias a la conservación de documentación que permite conocer de manera aproximada el número de personas dedicadas a esta actividad. Para finales del siglo XIV se conserva un padrón que ha permitido situar la cifra de pescadores en 70 personas aunque también otro estudio “eleva esa cifra hasta 85” (Bello León, 2008: 64). Si avanzamos en el tiempo, vemos que en la primera mitad del siglo XV la cifra ascendió a cien pescadores (Bello León, 2008), aunque probablemente fuese mayor debido a que se obtuvo esa cifra gracias a unas reclamaciones surgidas de un desencuentro de los pescadores con las autoridades.

Este último caso sirve para sacar conclusiones importantes sobre los conflictos pesqueros. En primer lugar, no hay exceso de fuentes cuantitativas que permitan un mejor acercamiento hacia cifras aproximadas de pescadores. Por tanto, la realidad que se vivía en el litoral andaluz se vislumbra todavía más compleja para el ámbito de Canarias a lo largo del siglo XV. Por un lado, vemos que la conquista no se completó hasta 1496, por lo que la realización de documentos sobre cualquier actividad económica, ya no solo la pesca, es mucho más tardía según la isla en la que nos fijemos. A partir del siglo XVI sí que se han conservado fuentes, especialmente en Tenerife (Bello León, 2008), no obstante, esas fechas escapan de los límites cronológicos de este trabajo. Sin embargo, todo ello debe servir para pensar nuevos métodos de investigación que permitan conocer más acerca de esta cuestión en el ámbito de Canarias.

A modo de conclusión, la realidad documental de la pesca que se conserva para el caso de Castilla se caracteriza por su escasa conservación, no obstante, la poca que ha persistido hasta hoy en día nos ayuda a interpretar que la conflictividad relacionada con este grupo social no tuvo lugar de manera tan recurrente, o al menos todavía no lo sabemos (Bello León, 2008). Partiendo de estas premisas, podemos concluir que esto es una buena base para entender porque la *Partida Quinta* no trata con la misma profundidad los delitos relacionados con la pesca y los vinculados a la práctica comercial. Ello evidencia, al menos, que la recurrencia con la que se producían no era tan frecuente. En definitiva, la documentación disponible no permite profundizar más. Sin embargo sí que deja entrever que es probable que el alcance de la conflictividad pesquera fue mucho mayor de lo que hoy en día se conoce. Por esta razón, es necesario incidir en aplicar estudios multidisciplinares ya que disciplinas como la arqueología puede arrojar un poco de luz a este vacío de información. Hay autores que ya han dejado reflejado esta necesidad (Bello León, 2008), por lo que sería interesante seguir insistiendo en ello.

Con esto, dejaríamos resueltas las cuestiones vinculadas a las diferencias que aparecen recogidas en la *Partida Quinta*, Título IX. Ahora, el siguiente objetivo es plasmar cómo se manifiesta la violencia en torno al grupo pesquero para entender el alcance que tuvo la violencia en su figura, por lo que se aportará una visión general sobre las manifestaciones más frecuentes a las que se enfrentaron los pescadores. Además, los conflictos que a continuación se expondrán ponen en una situación complicada a las víctimas de la violencia debido a que muchas veces se prefería actuar con celeridad y

evitar enredos judiciales (Añíbarro Rodríguez, 2016), por tanto, veremos qué propuestas se han configurado en torno a la actuación de los marinos en determinados conflictos marítimos.

5.1.2. *Los conflictos pesqueros*

La violencia en torno a la pesca resultado de la conflictividad que en este trabajo se trata surge de la evidencia que se expone en la *Partida Quinta*, Título IX, Ley XI. Por tanto, el punto de partida cronológico del que se parte es el siglo XIII. Además, en la citada ley, se recogen supuestos de conflictividad basados en la acción de pescadores que tenían la intención de hacer naufragar un barco para robar las mercancías. No obstante, la conflictividad relacionada con este grupo fue mucho más amplia y alcanzaba otro tipo de dimensiones y manifestaciones. De manera genérica, los ataques a navíos pesqueros obedecieron a distintos factores, aunque todos ellos se adscriben al ambiente de hostilidad que caracterizó algunos tramos de la expansión castellana por la zona atlántica en los momentos finales de la Edad Media (Bello León, 2008). Esta condición presenta la práctica pesquera como una actividad peligrosa en este sentido. A esta cuestión tampoco hay que olvidar añadirle que el espacio atlántico presentaba un clima más inestable que el mediterráneo (Riera Melis, 2009), característica que dificulta todavía más la práctica de la pesca.

Con respecto a los aspectos comentados a la pesca durante el análisis de la *Partida Quinta*, Título IX, se observó que se trata los casos de pescadores que “facen señales de fuego de noche á los navíos para facerlos quebrantar” (*Partida Quinta*, Título IX). Es decir, se toman en consideración a los pescadores como autores de un hecho que está castigado por la normativa. Sin embargo, conviene ahora hacer una mirada hacia la violencia que sufrían los pescadores y cómo actuaban ante ella.

Como punto de partida, vemos que desde el siglo XII ya se documentan conflictos por el aprovechamiento de la pesca. Estos nacían de una pretensión por parte de los señores de hacerse con el control de todo tipo de actividades económicas ventajosas (Sánchez Quiñones, 2014). Este tipo de conflictividad fue muy frecuente, llegando a enfrentar a localidades con motivo del aprovechamiento de ríos o aguas costeras (Bello León, 2009). Esta cuestión nos lleva a poner sobre la mesa la cantidad de conflictos pesqueros que surgían fruto de la confrontación entre miembros de la misma comunidad. Estos se podían producir en el territorio de donde eran originarios, como son los casos

que expone Bello León (2009) o también se podían producir en regiones hostiles habitadas y/o frecuentadas por poblaciones extranjeras que, generalmente, solían ser enemigas, ya fuese por motivos políticos, económicos, sociales y culturales (Añíbarro Rodríguez, 2016). El ejemplo perfecto de este tipo de conflictividad la encontramos en el horizonte de la Berbería.

Grosso modo, la Berbería es el espacio físico localizado en la costa noroccidental de África, concretamente entre los actuales territorios de Marruecos y Libia (Añíbarro Rodríguez, 2016). La zona es el escenario donde se desarrolla un horizonte cultural diferente al de Castilla y cuya principal diferencia es la existencia de una religión predominante diferente (catolicismo en Castilla e islam en la costa berberisca). La diferenciación cultural que implica la práctica de distintas religiones se suma a la alta conflictividad que existía por el simple hecho de que eran territorios enfrentados por cuestiones políticas y económicas. De cara a los agentes que participan en la vida marítima esto supone un peligro adicional a su actividad, de modo que las expediciones hacia esa parte del atlántico se realizaban a sabiendas de la peligrosidad y la posibilidad de ser atacados por huestes musulmanas (Añíbarro Rodríguez, 2016). No obstante, el peligro era mayor debido a la amenaza de ataques por parte de otras personas cristianas. De ello hay varios ejemplos conservados en el Archivo General de Simancas bastante ilustrativos que han sido recogidos en Añíbarro Rodríguez (2016: 43-44).

- **El caso de Juan de Tovanés**

Este caso recogido por Añíbarro Rodríguez (2016: 43) se adscribe en el marco de los ataques entre personas cristianas. Este marino castellano sufrió un percance cuando se encontraba faenando en la costa de Marruecos y fue capturado, junto con su navío repleto de gran cantidad de pescado, y encerrado. En el tiempo en el que estuvo encerrado sufrió el robo de toda su mercancía por parte de otros marinos castellanos, perdiendo los recursos que había conseguido.

Este evento evidencia la constancia de los enfrentamientos entre gentes del mar pertenecientes al mismo territorio. No obstante, nuevamente la falta de documentación impide conocer en este caso como se procedió a solucionar la situación. Sí que se ha podido comprobar, a raíz de la documentación que Juan de Tovanés, una vez fue liberado por sus cautivadores, procedió a realizar acciones judiciales contra Juan Pérez Mateos y

de Diego Martín Julián, los hombres que le habían usurpado sus mercancías (Añíbarro Rodríguez, 2016). En este caso vemos que el pleito se intentó resolver a través de una jurisdicción judicial (aunque no se especifica cual). No obstante, la recurrencia de este tipo de conflictos y de todos los relacionados con las gentes del mar hacen pensar si siempre se recurre a la vía judicial o si había otro tipo de estrategias para resolver la alta conflictividad.

Con respecto a esta última cuestión planteada se ha tomado como referencia la información reflejada en la obra de Añíbarro Rodríguez (2016). No obstante, otras autoras también han planteado la capacidad de actuación autónoma de los agentes del mar (Serna Vallejo 2004, 2018). Por tanto, conviene responder de manera sucinta esta cuestión. En relación con lo que señalan las investigaciones más recientes, los mercaderes y pescadores debieron haberse acostumbrado a esa violencia constante debido a que sabían cómo actuar (Añíbarro Rodríguez, 2016). Se generalizó una práctica que consistía en evadir la vía judicial y encontrar una solución rápida. No obstante, esta no fue la práctica habitual ya que también se documenta que cuando se producían conflictos los pescadores “acudían a la justicia del lugar y apelaban a todas las instancias del lugar” (Añíbarro Rodríguez, 2016: 45). Por tanto, se puede observar una dualidad en la manera de actuar que se puede dividir en maneras. Por un lado, gracias al conocimiento de la justicia de los lugares que frecuentaban, vemos que en muchas ocasiones recurrían a esa vía judicial. Por otra parte, hay una variable de acción que cambia en función de cómo sabían desenvolverse los mercaderes para resolver los conflictos, sin la necesidad de recurrir al ámbito jurisdiccional encargado de juzgar dichos conflictos.

Los mecanismos más usuales de protección fueron los “seguros o cartas de marca y represalia” (Bello León, 2008: 104). No obstante, esta se manifestó “como un mecanismo imperfecto, que no solucionaba el problema de raíz, sino que lo prolongaba en el tiempo y que tampoco terminaba de satisfacer a la parte perjudicada, pues no garantiza la restitución de lo perdido” (Añíbarro Rodríguez, 2008: 45). Acerca de otro tipo de métodos no se conoce mucho, sin embargo, se documentan casos concretos como el del Duque de Medina Sidonia (Bello León, 2008). La medida de protección impulsada por este noble consistía en que un buque acompañaba al barco pesquero y los defendía de posibles ataques. Al retornar a casa lo primero que tenían que hacer era pagar al duque

con parte de la pesca conseguida por los servicios de protección prestados (Bello León, 2008).

5.2. La violencia sobre los mercaderes

La realidad histórica que vive el comercio es muy diferente en ciertos aspectos a la comentada anteriormente sobre la actividad pesquera, aunque en lo que a las expresiones de la violencia sufrida se refiere guardan muchas similitudes. Por ejemplo, la disponibilidad de información es mucho mayor por lo que las investigaciones históricas sobre la violencia que rodea a la figura del mercader arrojan una información más cuantitativa para el estudio de la violencia marítima en la que se veían envueltos. Nuevamente, rescatando los postulados defendidos por Añíbarro Rodríguez (2016), conviene resaltar esa delgada línea acerca de la difícil diferenciación entre qué personas se dedicaban exclusivamente a la pesca y cuales al comercio. Por ello, en el desarrollo de este apartado se intentará realizar una revisión general sobre cómo era la violencia que rodeó a estas gentes de mar.

5.2.1. *Las fuentes*

Al igual que sucede con la actividad pesquera, la información más relevante con la que podemos contar son fuentes documentales. No obstante, afortunadamente, la información que se conserva es mucho más numerosa. El alcance de la información permite conocer con mayor profundidad la violencia sufrida por los mercaderes. En este sentido, las investigaciones más recientes han utilizado las numerosas denuncias interpuestas por mercaderes y transportistas (Bello León, 2017). El número de este tipo de documentos, según Bello León (2017: 14) se conservan miles en diferentes archivos, evidencia la alta frecuencia con la que tenían lugar. Junto con el corpus documental que configuran las mencionadas denuncias también se resalta la importancia que tienen, para la reconstrucción de cómo era la violencia, “los seguros que los reyes otorgaron a comerciantes nacionales y extranjeros con la finalidad de protegerlos ante situaciones de conflicto” (Bello León, 2017: 17). Unos datos estadísticos muy esclarecedores a raíz de las reclamaciones que surgían contra acciones de corsarios: “existe una cincuentena de reclamaciones por actividades de este tipo en Atlántico Medio, entre 1477 y 1499” (Aznar Vallejo, 1997: 412).

En síntesis, algunas de las fuentes de información con las que se cuentan para este ámbito de estudio son los seguros otorgados por los reyes, las múltiples denuncias realizadas por las víctimas de los conflictos y todo documento generado a raíz de esos mencionados conflictos (Bello León, 2017).

5.2.2. Las manifestaciones de la violencia sobre los mercaderes

Dentro del marco de estudio acotado, la temática de la violencia sobre el mercader es un campo del que, gracias a las fuentes disponibles, se ha podido conocer con gran profundidad. Así, se han podido conocer las diferentes manifestaciones de la violencia a las que tienen que hacer frente en la hostilidad del medio marino, así como también ha permitido conocer los medios de protección a los que podían atenerse. Para tratar de reflejar una visión genérica y global, primero se procederá a una recopilación de los distintos conflictos violentos que sufrían los mercaderes. En segundo lugar, se procederá a ilustrar con ejemplos concretos la crudeza de esos conflictos en su vertiente andaluza y el atlántico sur (Bello León, 2017) y en la fachada norte del atlántico y la expansión hasta Flandes (Cristina Flórez, 2020). Por último, se esbozan los principales medios de protección que tenían. Conviene destacar que, al final, las medidas de protección son válidas tanto para pescadores como para mercaderes ya que, como se mencionó anteriormente, hay una delgada línea con respecto a saber qué tipo de actividad desarrollaba una persona por lo que en muchas ocasiones nos encontramos ante marinos. Es decir, por “marinos” podemos entender personas que desempeñan las actividades comerciales y pesqueras (Añíbarro Rodríguez, 2016).

La violencia, aparte de poder diferenciarse por su tipo de manifestación, también puede ser analizada en función de su gravedad. Sobre esta cuestión encontramos que los casos en los que hubo asesinatos serían los de mayor gravedad (Bello León, 2017). Casos como estos fueron muy frecuentes y se han podido conocer algunos gracias a la pervivencia de la documentación. Un caso de esta gravedad lo encontramos en una travesía que va desde Londres con destino a Guipúzcoa en 1476. En él iban cinco marineros vascos que aprovecharon la dureza del viaje para asesinar a los 33 pasajeros restantes del navío (Bello León, 2017). Lo cierto es que, independientemente de la manera en la que se dividan los tipos de violencia, esta era muy frecuente. Si en el siglo XV se recogieron en Bilbao sucesos tan duros para los mercaderes, en la Andalucía del siglo XIII ya se había vuelto una

constante las protestas contra los distintos tipos de violencia que sufría el grupo de mercaderes. Además, esta situación en Andalucía tuvo lugar de manera paralela a la elaboración de las Partidas.

Como se ha visto, la *Partida Quinta*, Título IX, dedica dos leyes, las leyes XII y XIII, por lo que queda constatado que hay una clara existencia de la violencia que sufren los mercaderes por parte de los corsarios. Estos sucesos se volvieron frecuentes y prolongados en el tiempo de tal manera que a lo largo del siglo XIV y XV se reproducía una realidad de violencia prácticamente incesante (Bello León, 2017). Conviene destacar que el corso afectaba tanto a embarcaciones de mercaderes como de pescadores. No obstante, se ha decidido incluir la violencia fruto del corso y la piratería dentro de la violencia que sufren los mercaderes debido a la gran cantidad de ejemplos documentados a través de las investigaciones más interesantes sobre esta línea de investigación (Aznar Vallejo, 1997, Bello León 2017, Cristina Flórez, 2020).

Junto a estos episodios de violencia fruto de corso y piratería, se documentan en el siglo XV algunas “denuncias por parte de los mercaderes ante los malos tratos, robos y fraudes que padecen” (Bello León, 2017: 235). Asimismo, el espectro de la violencia se podría ampliar a casos concretos de desencuentros con las autoridades o también con las rivalidades con otros mercaderes (Cristina Flórez, 2020). Ante este panorama de la violencia en torno al mercader en Castilla de la Baja Edad Media, resulta curioso resaltar que las investigaciones realizadas sobre esta línea de investigación resaltan que los mercaderes que más sufrieron esta violencia no fueron propiamente castellanos, sino que eran mercaderes genoveses, que estaban vinculados por motivos varios como de residencia (Aznar Vallejo, 1997). De hecho, Bello León (2017: 325) resalta que la gravedad de la situación en torno a esos mencionados genoveses fue de tal magnitud que “la propia Génova llega a quejarse al concejo de Sevilla del trato que reciben sus súbditos”.

Realizando una síntesis sobre las expresiones de la violencia sobre este grupo protagonista de la actividad marítima, vemos que los litorales donde actuaban mercaderes castellanos, o residentes en Castilla, como es el caso de los genoveses (Aznar Vallejo, 1997), se caracterizaban por ser el escenario de numerosos y variados casos de violencia marítima. En este sentido, encontramos que la seguridad de las rutas era un factor excesivamente endeble (Cristina Flórez, 2020). Ello se debía a sucesos graves de

violencia como “ataques, bloqueos, asedios, naufragios provocados en zonas costeras entre otros” (Cristina Flórez, 2020: 320).

5.2.3. *Las consecuencias: mecanismos de defensa y garantía de seguridades*

La recopilación anterior sobre las distintas expresiones de la violencia supone una aproximación hacia la dura realidad que sufrían los mercaderes en el desarrollo de su actividad económica. Esto nos ayuda a realizar una ampliación de la información extraída de la *Partida Quinta*, Título IX, y configurar una visión generalizada de la violencia que sufrían los mercaderes. Por tanto, fruto de esta aproximación hemos podido comprobar que, por una parte, sobre la información de la *Partida Quinta* se puede hacer una interpretación de los mercaderes cómo un grupo altamente conflictivo y violento. No obstante, también fue un grupo propenso a sufrir la hostilidad humana que albergaba el mar (Bello León, 2017). Esta cuestión nos lleva a responder otro de los objetivos planteados durante el análisis del texto de la *Partida Quinta*, Título IX, que es realizar un acercamiento hacia la manera en la que actuaban los mercaderes ante las situaciones de conflicto y violencia.

El punto de partida de esta cuestión lo encontramos en el reinado de Alfonso X. Dentro de toda la obra legislativa que se le atribuye al monarca castellano encontramos una serie de medidas de protección a los mercaderes. Se le otorgó la posibilidad de andar salvos y seguros librándose de imposiciones tributarias (Bello León, 2017). Ya en el siglo XIV también se encuentran medidas recogidas por medio de textos como es el caso del *Ordenamiento de Alcalá* que decretó “la inembargabilidad de los navíos extranjeros que llegasen a Castilla con mercaderías” (Bello León, 2017: 251). *Grosso modo*, había muchos mecanismos de protección, que podían ir desde soluciones simples o complejas. Aunque una división más precisa es la aportada Cristina Flórez (2020) y hace referencia a aquellas surgidas por iniciativa de los afectados por la violencia y un segundo grupo que engloban las relacionadas con las autoridades. Dentro de las primeras encontramos las Hermandades que “eran asociaciones que fomentaban la solidaridad entre sus miembros” (Cristina Flórez, 2020). Por otro lado, las medidas que corresponden a las concedidas por las autoridades aparecen definidas por Cristina Flórez (2020: 321) como muy variadas y de carácter “legislativas, políticas, jurídicas y económicas, abarcando tanto a personas como a los transportes”.

Un ejemplo muy concreto de la protección por parte de los monarcas lo encontramos en las “cartas de seguro” (Bello León, 2017). De ellas se pueden obtener datos e interpretaciones muy interesantes. En primer lugar, conviene destacar que estas cartas no son un medio de protección exclusivo para los mercaderes. De hecho, si nos fijamos en los números que aporta Bello León (2017:253) vemos que, de 312 personas aseguradas a finales del siglo XV, sólo el 27% eran mercaderes. Al igual que Bello León (2017:253) afirma, estos documentos evidencian un crecimiento de la violencia, o inseguridad, que los mercaderes andaluces tenían a finales del siglo XV.

Para concluir, conviene señalar que la violencia no era un factor constante cuyo aumento o descenso del número de conflictos violentos pueden deberse a factores coyunturales. A propósito de ello, vemos que en el último cuarto del siglo XV se aseguraron más de 300 personas. Pues el 30% de esas personas se aseguraron entre los años 1477 y 1478 con razón de la estancia de la reina Isabel en la ciudad de Sevilla. Así, se observa que hay un aparente incremento de la hostilidad y la conflictividad hacía oficios como el de los mercaderes (Bello León, 2017: 252).

6. Consideraciones finales

Entre los siglos XIII y XV se asiste a un proceso en el que el conjunto europeo experimenta un crecimiento en términos económicos, políticos y sociales. Dentro de este marco de desarrollo, Castilla conoció un punto de inflexión durante el siglo XIII. En el reino peninsular asistió a la activación de una serie de dinámicas que, con todas sus connotaciones, derivó en un crecimiento urbano y desarrollo demográfico. En el marco del desarrollo urbano se generaron las denominadas sociedades portuarias. Estas se caracterizaron por su vinculación de dependencia con el medio marino. En términos económicos la proyección marítima de Castilla dinamizó y estimuló la economía, dando lugar a un gran desarrollo de ciertas actividades como la práctica comercial. No obstante, desde un punto de vista social, la población fue la que sufrió la cara negativa de la proyección marítima. En este sentido hemos visto cómo la sociedad portuaria es el lugar sobre el que se comienza a construir el fenómeno de la violencia marítima. Mediante este trabajo hemos podido comprobar la importancia de los sectores sociales que se proyectaron sobre el mar y que sufrieron la dura realidad de este medio (Flores Díaz, 2021).

A través de la metodología seguida en este trabajo se ha conseguido establecer una perspectiva genérica acerca de la violencia que rodeó las figuras del mercader y del pescador en los siglos finales de la Baja Edad Media. La combinación de las fuentes primarias, en este caso la *Partida Quinta*, Título IX, junto con la consulta de las obras más relevantes relativa a la violencia marítima revelan que ambos grupos sectores en los que nos hemos centrado son receptores y generadores de la violencia marítima. Además, gracias a la recopilación de información acerca del contenido de la *Partida Quinta*, Título IX, se ha podido contemplar cómo era el funcionamiento de la justicia castellana. De igual manera, hemos visto que la variedad en la manifestación de la violencia se vio reflejada con una amplia variedad de mecanismos de protección surgidos en distintos ámbitos de la sociedad. En este sentido se ha visto cómo hubo métodos impulsados por miembros concretos de la nobleza, como el mencionado caso del Duque de Medina Sidonia (Bello León, 2008) o las cartas de seguro impulsadas por la monarquía castellana (Bello León, 2017). En último lugar, también se refleja como los propios mercaderes intentan buscar sus propias soluciones a través de la configuración de hermandades (Cristina Flórez, 2020).

A raíz de la búsqueda de información sobre la realidad de las fuentes para estudiar la violencia marítima, se puso sobre la mesa el gran desconocimiento con respecto a grupos concretos que posibilitaron el desarrollo marítimo de Castilla en los siglos finales de la Edad Media, en especial sobre los pescadores (Bello León, 2008). Por esta razón hay que incidir en nuevas vías de investigación que arrojen datos novedosos en futuras investigaciones. Con el objetivo de proponer nuevas perspectivas de futuro con respecto al estudio de un tema tan complejo de estudiar consideramos resaltar la siguiente idea que puede resultar de utilidad. Así, encontramos una vía de profundización acerca de la violencia sobre los mercaderes y, especialmente, pescadores en la complementación de información tanto de fuentes documentales junto con fuentes arqueológicas.

La importancia que puede llegar a tener la realización de estudios multidisciplinarios en este aspecto ya ha sido reflejada en algunos trabajos como es el caso de Bello León (2008) que plantea la posibilidad de realizar estudios ictiofaunísticos en base a los restos óseos encontrados. La realización de trabajos arqueológicos también se puede efectuar sobre los cuerpos de personas, que fuesen mercaderes y pescadores, que guarden alguna evidencia de señal de violencia. Ello por ejemplo podría permitir profundizar en qué tipos de castigos físicos se aplicaban por parte de los “judgadores”

(*Partida Quinta*, Título IX) que se señalan en las partidas, así como también se puede constatar de manera fehaciente la gravedad de dichos castigos. A través de estos estudios se podría comprobar también el grado de aplicación de las disposiciones insertadas dentro de la *Partida Quinta*, Título IX. A propósito de la conflictividad violencia tratada a lo largo de este trabajo, también sería interesante seguir profundizando en esta línea de investigación, pero orientando la investigación ahora a conocer la vinculación que puede existir con la configuración de una ruta comercial concreta. De esta manera se podría conocer de mejor manera cómo pudo afectar la conflictividad marítima en la configuración de las rutas que se fueron proyectando sobre el espacio atlántico.

La renovación y utilización de nuevos métodos de estudio puede llegar a ser muy beneficiosa para las investigaciones históricas. Por tanto, si gracias a la combinación en las investigaciones históricas de fuentes documentales, iconográficas y arqueológicas conseguimos desengranar levemente lo que vivieron esas personas víctimas de la hostilidad y violencia marítima de finales de la Edad Media, habremos aportado una pequeña gota a un mar de desconocimiento (Flores Díaz, 2021). Así, además, se irá configurando el camino que permita, esperemos que en un futuro no muy lejano, sacar del anonimato a personas que nunca habían sido consideradas como sujetos históricos trascendentales, pero que, en cambio, fueron igual o más importantes dentro del gran desarrollo marítimo que conoció el Reino de Castilla entre los siglos XIII y XV.

7. Fuentes y bibliografía

Fuentes

- Alfonso X (2008). *Las Siete Partidas del Rey Don Alfonso el Sabio: cotejadas con varios códices antiguos por la Real Academia de la Historia. Tomo 3: Partida Cuarta, Quinta, Sexta y Séptima* (pp. 236-245). Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. Alicante.

URL:https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/las-siete-partidas-del-rey-don-alfonso-el-sabio-cotejadas-con-varios-codices-antiguos-por-la-real-academia-de-la-historia-tomo-3-partida-quarta-quinta-sexta-y-septima--0/html/01fb8a30-82b2-11df-acc7-002185ce6064_247.htm.

Fecha de consulta: 4 de julio, 2022.

Bibliografía

- Añíbarro Rodríguez, J. (2016). Marineros cantábricos en el Atlántico medieval. Rutas, pesquerías y conflictos en el mar a finales de la Edad Media. En García Hurtado, M. y Rey Castelao, O. (coord.), *Fronteras de Agua: Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)* (pp. 33-45). Servicio de Publicacións de la Universidade de Santiago de Compostela.
- Arízaga Bolumburu, B. (2004). Conflictividad por la jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media. En Arízaga Bolumburu, B. y Solórzano Telechea, J. A. (coord.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media: Encuentros Internacionales del Medievo* (pp. 17-56). Instituto de Estudios Riojanos.
- Aznar Vallejo, E. (1997). Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja Edad Media. *En la España Medieval*, Servicios de Publicaciones de la Universidad Complutense de Madrid, 20, 407-419.
- Aznar Vallejo, E. (2010). El mar: fuente de conflictos y exigencias de paz. *Revista de Historia*, 11, 63-89.
- Aznar Vallejo, E. y González Zalacaín R. J. (2015). *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, San Cristóbal de La Laguna.

- Aznar Vallejo, E. (2018). Norma y conflicto en la navegación castellana bajomedieval. *Espacio, Tiempo y Forma*, 31, 45-67.
- Bello León, J. M. (2008). *La Pesca en Andalucía y Canarias en el tránsito de la Edad Media a la Moderna (siglos XV y XVI)*. Idea, Santa Cruz de Tenerife.
- Bello León, J. M. (2009). Pescadores andaluces y canarios a finales de la Edad Media. En *La Pesca en la Edad Media: Monografías de la Sociedad Española de Estudios Medievales*, 1, 35-53.
- Bello León, J. M. (2017). La violencia contra el mercader y los medios para protegerse en la Andalucía Atlántica de finales de la Edad Media, *Clio & Crimen*, 14, 229-262.
- Coronado Schwindt, G. (2013). Las ciudades castellanas bajomedievales a través de sus paisajes sonoros, *Estudios de Historia de España*, 15, 131-151.
- Cristina Flórez, G. (2020). Mercaderes castellanos a fines de la Edad Media: peligros y salvaguardas en la Carrera a Flandes. *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, LIII, 307-324.
- Flores Díaz, M. (2021). Vida y muerte en las embarcaciones castellanas entre los siglos XIII y XV. Una aproximación desde fuentes legales y cronísticas. *Medievalismo*, 31, 179-199.
- González Marrero, M. C. y Tejera Gaspar, A. (2011). La arqueología medieval en Canarias: una asignatura pendiente. *Boletín de Arqueología Medieval*, 15, 127-164.
- González Zalacaín, R. J. (2016). Violencia y conflicto en las sociedades portuarias de la baja Andalucía a final de la Edad Media. En Solórzano Telechea, J.A.; Arízaga Bolumburu, B. y Bochaca, M. (coords), *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media: XII Encuentros Internacionales del Medievo* (pp. 365-398). Instituto de Estudios Riojanos.
- Iradiel Murugarren, P. (2003). La crisis bajomedieval, un tiempo de conflictos. En De la Iglesia Duarte, J. I (coord.), *Conflictos sociales, políticos e intelectuales en la España de los siglos XIV y XV* (pp.13-48). Instituto de Estudios Riojanos.
- Hinojosa Montalvo, J. (2002) Intercambios y relaciones entre Valencia y las ciudades marítimas del norte europeo. En Reglero de La Fuente, C. M. (coord.), *Poder y Sociedad en la Baja Edad Media Hispánica, Tomo 2* (pp. 993-1005). Secretariado de Publicaciones e Intercambio Editorial, Universidad de Valladolid.

- Ladero Quesada, M. A (2012). Población de las ciudades en la Baja Edad Media (Castilla, Aragón, Navarra), En Ferreira, A.; Abreu, J.; Pinho, I. y Costa, J. (coords.), *As Cidades na História: População: I Congresso Histórico Nacional* (pp.167-201).
- Le Goff, J. (1962). *Mercaderes y banqueros en la Edad Media*. Universitaria de Buenos Aires.
- Martínez Díez, G. (1985). Panorámica jurídica Bajo-Medieval en la Corona de Castilla. *Boletín de la Institución Fernán González*, 204, 39-56.
- Martínez Gijón, J. (1969). La jurisdicción marítima en Castilla durante la Baja Edad Media. *Historia*, 8 (1), 309-322.
- Martínez Shaw, C. y Alfonso Mola, M. (1999). *Europa y Los Nuevos Mundos: Siglos XV-XVIII*. Síntesis, Madrid.
- Porras Arboledas, P. A. (2004). El derecho marítimo en el cantábrico durante la Baja Edad Media. En Arízaga Bolumburu, B. y Solórzano Telechea, J. A. (coords.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media: Encuentros Internacionales del Medievo* (pp. 231-255). Instituto de Estudios Riojanos.
- Riera Melis, A. (2009). La pesca en el mediterráneo noroccidental durante la Baja Edad Media. En *La pesca en la Edad Media: Monografías de la Sociedad Española de Estudios Medievales*, 1, 121-143.
- Rivera Medina, A. M. (2016). Espacios urbanos y portuarios: las dinámicas de gestión del canal y ría de Bilbao, ss. XIV-XVI. En Aznar Vallejo, E. y González Zalacaín R. J. (coords), *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media* (pp. 93-122). Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, San Cristóbal de La Laguna
- Sánchez Quiñones, J. (2014). *Pesca y comercio en el reino de Castilla durante la Edad Media: los valles del Guadiana, Júcar y Tajo (siglos XII y XVI)*. Ediciones de la Ergástula.
- Solórzano Telechea, J.A. (2016). Las sociedades portuarias: campo de estudio de la Historia Social. En Solórzano Telechea, J.A.; Arízaga Bolumburu, B. y Bochaca, M. (coords.), *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media: XII Encuentros Internacionales del Medievo* (pp.17-23). Instituto de Estudios Riojanos, Logroño.

- Solórzano Telechea, J.A.; Arízaga Bolumburu, B. y Bochaca, M. (2016). *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Edad Media: XII Encuentros Internacionales del Medievo*. Instituto de Estudios Riojanos, Logroño.
- Serna Vallejo, M. (2004). *Los Roles d'Oléron. El coutimier marítimo del atlántico y del báltico de época medieval y moderna*. Centro de Estudios Montañeses.
- Serna Vallejo, M. (2018). *Textos jurídicos marítimos medievales*. Boletín Oficial del Estado.
- Tejera Gaspar, A. y Aznar Vallejo, E. (1989). El primer contacto entre europeos y canarios: ¿1312?-1477. *VIII Coloquio de Historia Canario-Americana*, 1, 17-38.

8. Anexo

- Alfonso X (2008). *Las Siete Partidas del Rey Don Alfonso el Sabio: cotejadas con varios códices antiguos por la Real Academia de la Historia. Tomo 3: Partida Cuarta, Quinta, Sexta y Séptima* (pp. 236-245). Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. Alicante.

URL: https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/las-siete-partidas-del-rey-don-alfonso-el-sabio-cotejadas-con-varios-codices-antiguos-por-la-real-academia-de-la-historia-tomo-3-partida-quarta-quinta-sexta-y-septima--0/html/01fb8a30-82b2-11df-acc7-002185ce6064_247.htm.

Fecha de consulta: 4 de julio, 2022.

Transcripción *Partida Quinta*, Título IX

De los navios et pecios dellos

Navios de muchas maneras alogan los mercadores para llevar sus mercadorias de un lugar á otro; et porque á las vegadas por tormenta de mar ó por otra ocasion se quebrantan ó se pierden, et despues nascen contiendas entre los mercadores, et los maestros et los marineros en razón del pecio. Por ende pues que en el título ante deste fablamos apartadamente de los logueros et de los arrendamientos, queremos aqui decir de los navios que despues que son alogados peligran sobre mar: et despues diremos de cómo se debe compartir el daño entre todos quanto acaesciere que las cosas de alguno dellos echaren en la mar por razon de tormenta; et sobre todo fablaremos del vaciamiento de las naves, et del pecio dellas, et de todas las cosas que á alguna destas razones pertenescen.

Ley I.

Qué cosas son tenudos de guardar et de facer los maestros de las naves et los marineros á los mercadores et á los otros que se fian en ellos.

Nocheres, et maestros et padrones son los mayores homes por cuyo mandado se han de guiar los navios, et á estos pertenesce señaladamente de catar ante que los navios entren en la mar, si son calafateados, et bien adobados et bien guarnidos con todos los aparejamientos que les son meester, asi como de velas, et de mastes, et de antenas, et de áncoras, et de rimos, et de cuerdas et de todas las otras cosas que pertenescen á los navios segunt que conviene et ha meester cada uno dellos. Et aun demas desto deben llevar consigo tales homes que sean sabidores para ayudarlos á guiar, et á endereszar et á

governar los navios, de manera que si gelo non embargase tempestat ó tormenta de la mar, que puedan ir enderezadamietne á aquellos puertos o logares do han voluntad de ir, et que por culpa de los que han de gobernar et de guiar los navios, non cayan en peligro los mercadores nin los otros homes que los lograron de perderse ellos nin sus cosas. Otrosi decimos que deben llevar consigo un escribano que sepa bien escrebir et leer, et este atal debe escrebir en un quaderno todas las cosas que cada uno metiere en los navios cuántas son et de qué natura: et este quaderno atal ha tan grant fuerza sobre todas las cosas que son escriptas en él, que debe seer creído tan bien como carta ó otra escriptura que fuese fecha por mano de escribano público. Otrosi tenudos son de bastecer los navios de armas, et de vizcocho, et de agua dulce et de las otras cosas que hobieren meester para su vianda ellos et sus marineros, et deben apercebir á los mercadores et á los otros homes que hobieren de llevar en los navios que fagan eso mesmo, de manera que lieven agua et vianda la que les fuere meester, et aun armas aquellos que las podieren haber por empararse de los cursarios et de los otros enemigos si meester fuere.

Ley II

Cómo las convenencias et las posturas que facen los mercadores con los otros mayorales de los navios, deben seer guardadas, et qué poderio han estos mayorales sobre los otros homes que van con ellos.

Convenencias et posturas ponen los maestros ó los señores de los navios con los mercadores ó con los otros homes que han de llevar en ellos; et quando las feciesen decimos que son tenudos de las guardar en todas cosas, tambien los unos como los otros. Et maguer despues que fuesen entrados en los navios et movidos de los puertos, acaesciese que alguno de los que fuesen hi feciese yerro por que meresciese muerte ó otra pena en el cuerpo ó en el haber, el maestro nin el señor de la nave non lo deben judgar á muerte, nin á perdimiento de miembro nin de ninguna cosa de su haber, mas puédenlo prender ó recabdar de manera que non pueda facer á otro ninguno daño nin mal; et quando llegaren al puerto do hobieren á descargar, débenlo presentar al judgador que hobiere hi poder de judgar, et mostrarle el yerro que fizo, et entonce el judgador debe oír al recabdado et á los que querellaren dél, et oídas las razones de amas las partes, et lo que podiere seer probado sobre aquel yerro por quel recabdaron, débelo judgar á la pena que entendiere que meresce, ó darle por quito si fallare que es sin culpa. Pero los maestros ó los señores de los navios bien pueden castigar con feridas de azotes a sus marineros ó á

sus sirvientes por los yerros que fecieren, guardando todavia que los non maten nin los lisien.

Ley III

Cómo se debe compartir el daño de las mercadorias que echan en la mar por razon de tormenta.

Peligros grandes acaescen á las vegadas á los que andan sobre mar, de manera que por la tormenta del mal tiempo que sienten, et por miedo que han de peligrar et de se perder han á echar en la mar muchas cosas de aquellas que traen en los navios, porque se alivienn et puedan estorcer de la muerte. Et porque tal echamiento como este se fase por comunialmente de todos los que están en los navios, tenemos por bien et mandamos que todos los mercadores et los otros que algo troxieren en el navio de que hobieren á facer tal echamiento, ayuden á pechar lo que fuere echado en la mar por tal razon como esta á aquellos cuyo era, pagando en ello cada uno tanta parte segunt que valiere mas ó menos aquello que les fincó en el navio et que non fue echado en la mar. Et maguer alguno troxiese hi piedran preciosas, ó oro, ó otro haber amonedado ó otra cosa qualquier, debe pagar por ello segunt que montare ó valiere, et non se puede excusar que lo non faga por decir que era cosa que pasaba poco; ca en tal razon como esta non deben las cosas seer asmadas nin apresciadas segunt la pesadumbre ó la liviandat dellas, mas segunt la contia que valieren. Et porque non tan solamente estuercen las mercadorias et las cosas que fincan en los navios por razon del echamiento que deximos, mas aun estuercen por ende las naves, porque si aliviadas non fuesen, podrie acaescer que se perdieren ; por ende tenemos por bien et mandamos que los señores de las naves sean tenudos de apresciar la nave ó el otro navio de que feciesen el echamiento, et apresciadas las mercadorias et las otras cosas que fincaron en el navio segunt deximos, deben todos de so uno compartir entre sí la pérdida del echamiento, et pagar cada uno la parte quel cayere á aquellos que lo debieren de haber, dando otrosi á cada uno dellos tanta parte segunt que montare aquello que era suyo que se perdió por el echamiento. Et si acaesciese que algunt mercador hobiese hi siervos, tenuto es de los apresciar et de pagar por cada uno dellos tambien como por las otras cosas que en el navio le fincasen. Pero si hobiese hi homes libres que non troxiesen en el navio al sinon sus cuerpos, quantos quier que sena non deben pagar ninguna cosa en la perdida del echamiento por razón de sus personas, porquel home libre non puede nin debe seer apresciado como las otras cosas.

Ley IV

Cómo los mercadores deben compartir entre sí el daño del maste quando cortan por estorcer de tormenta.

Levantándose viento fuerte que feciese tormenta en la mar, de manera que los guardadores de la nave temiéndose de peligrar et con entencion de estorcer cortasen el maste della, ó derribasen á sabiendas el antena con la vela, et cayese en la mar et se perdiese, tal pérdida como esta tenudos serien los mercadores et los otros que fuesen en la nave de la compartir entre sí, et de la pechar todos de so uno al señor de la nave, bien asi como deximos en las leyes ante desta que deben pechar lo que echan en la mar con entencion de aliviar la nave. Mas si acaesciese quel maste, ó el antena ó la vela non mandase cortar nin derribar á sabiendas el masestre de la nave, mas lo quebrantase el viento, ó el tormento de la mar ó rayo que cayese del cielo, ó se perdiese por alguna otra razon semejante destas que aveniese por ocasión, entonce los mercadores nin los otros que fuesen la nao, non serien tenudos de pechar en ello ninguna cosa, maguer sus cosas fincasen en salvo que se non perdiesen; ca pues que ellos dan loguero de la nave, la pérdida que desta manera aveniese, al señor della pertenesce et non á los otros.

Ley V

Por quáles razones son tenudos los mercadores de compartir entre sí el daño de la nave quando se quebrantase feriendo en peña ó en tierra, et por quáles non se podrien excusar.

Corriendo algunt navio por la mar con tormento, de manera que por ocasion feriese en peña ó en tierra, si se quebrantase ó se enarenase, mague los mercadores saquen sus cosas en salvo, non serien tenudos de pechar la nave. Mas si acaesciese que ante que la nave peligrase así como es sobredicho, los mercadores con miedo que se hobiesen de perder ellos et sus cosas mandasen al señor de la nave que la dexase correr contra la tierra á ventura de los que Dios quisiese facer dellos, diciendo parte en el peligro, et le ayudarian á cobrarla si estorciesen et les fincase de lo que tirasen della con que lo podiesen facer; entonce si el señor de la nave la dexase hi correr por ruego ó por mandado dellos et se quebrantase, débenla apresciar por quanto pordrie vale, et contar lo que tiró della cada uno de aquello que era suyo, et el señor della et todos los otros deben compartir entre sí la pérdida, pechando cada uno dellos mas ó menos segunt la contia de lo que della sacó ó

cobró, et los que non sacasen nada non deben pechar ninguna cosa: et si todo se perdiese, non ha el señor de la nave demanda contra los mercadores por esta razon.

Ley VI.

Cómo se debe compartir el daño del echamiento, maguer despues se quebrantase la nave por ocasion.

Tempestad habiendo algunos que andoviesen sobre mar, de guisa que temiéndose de peligro hobiesen á echar en la mar algunas cosas de las que troxiesen en la nave para aliviarla, si despues deso acaesciese que se quebrantase la nave por ocasion feriendo en peña, ó en tierra ó de otra guisa, de manera que cayesen las cosas que fincaron en ella en la mar, si de las cosas que en logar cayesen podiesen algunas tirar ó cobrar los señores dellas, tenudos son de ayudar á cobrar á los otros la pérdida que ficieron por razon del echamiento que fue fecho á pro de todos comunalmiente, apresciando las cosas que sacaron et las de los otros que fueron echadas: et contando lo uno et lo otro, deben compartir entre sí la pérdida de so uno. Pero si aquellos que echaron sus cosas en la mar por aliviar la nave asi como desuso es dicho, cobrasen despues deso algunas cosas de aquellas que hobiesen echadas, non serien tenudos de dar parte dellas á los otros sobredichos que perdiesen las sus cosas por razon del peligro que avino por ocasion.

Ley VII.

Cómo las cosas que son falladas en la ribera de la mar, quier sean de pecios de navios ó de echamiento, deben seer tornadas á sus dueños.

Miedo de muerte mueve á los mercaderes et á los otros homes a echar sus mercadorias en la mar quando han tormento con entencion de aliviar las naves por que pueden estorcer de peligro, por ende tenemos por bien et mandamos que todas las cosas que asi fuesen echadas, que quien quier que las falle que sea tenudo de las dar á aquel cuyas fueren ó á sus herederos. Eso mesmo decimos que debe seer guardado si acaesciese que la nave se quebrantase por tormento ó de otra manera, que todo quanto podiese seer fallado della ó de las cosas que eran en ella, do quier que lo fallasen, que debe seer de aquellos que lo perdieron, et defendemos que ningunt home non gelo pueda embargar que lo non haya, maguer hobiese previllejo ó costumbre usada que tales cosas que aportasen á algunt puerto suyo ó que fuesen falladas cerca de algunt su castiello ó en la ribera de la mar, que deben seer suyas, nin por otra razon que seer pueda. Ca non tenemos por derecho que las

cosas que los homes pierden por ocasion de tal malandancia, que las pueda ninguno tomar por costumbre nin por previllejo que haya, fueras ende si tales cosas fuesen de los enemigos del rey et del regno; ca entonce quiequier que las falle deben seer suyas.

Ley VIII

Cómo se debe compartir la pérdida de las mercaduras que meten en los barcos para vaciar ó aliviar los navios á la entrada de los puertos.

Acostándose los navios á las entradsa de los puertos ó de los ríos, si se temieren los maestros dellos porque son muy cargados, et las entradas son secas ó con angostura, et por esta razon vaciasen algunas mercaduras de la nave et las metiesen en barcos ó en otros navios pequeños porque podiesen aquellas cosas que metiesen en el barco porque se quebrantase ó por alguna otra ocasion, que se debe compartir la pérdida entre todos los mercadores á quien fincaren en salvo sus cosas en la nave, bien así como deximos en las leyes ante desta que lo deben facer de las cosas que echan en la mar á sabiendas con entencion de aliviar et de estorcer de la tormenta. Pero si despues deso se quebrantase la nave et se perdiesen las cosas que viniesen en lla, et fincasen en salvo las otras cosas que fuesen metidas en el barco con entencion de aliviar la nave asi como sobredicho es, aquellos cuyas fuesen las cosas que fincasen en salvo non son tenudos de dar ninguna cosa dellas á los otros á quien se perdieren sus cosas en la nave, porque la pérdida les avino por ocasion, et non por otra razon ninguna que fuese por pro de todos comunalmiente.

Ley IX.

Cómo los mayores de la nave son tenudos de pechar á los mercadores los daños que les avenieren por culpa dellos.

El pecio de los navios aviene á las vegadas por culpa de los maestros et de los gobernadores dellos, et esto podrie acaescer quando comenzasen andar sobre mas en tal sazón que non fuese tiempo de navegar, et el tiempo que non es para esto es desde el onceno dia de Noviembre fasta diez dias andados de Marzo, et esto es porque en estos temporales son las noches grandes, et los vientos muy fuertes et anda la mar muy torvada por la fortaleza del invierno, et acescen en esta sazón muy grandes tormentos et grandes peligros á los que andan navegando. Et por ende qualquier maestro ó gobernador de navio que navegase en este tiempo sobredicho contra la voluntad de los mercadores ó de los

otros homes que llevasen sus cosas en él, si acaesciese que se peresciese el navio, habrie muy grant culpa, et serie tenuto de les pechar todo el daño et el menoscabo que rescebiesen por razon del pecio. Eso mesmo decimos que serie si el gobernador et el guardador del navio sopiesen que habien á pasar por logar peligroso de los enemigos ó de otra manera de peligro, et non apercebiesen ante dello á los mercadores. Otro tal serie si comendase la nave á tales homes que la guiasen que non fuesen sabidores de lo facer; ca el daño et el menoscabo que rescebiesen por qualquier destas razones sobredichas, tenuto serie de lo pechar.

Ley X.

Qué pena merescen los marineros que facen quebrantar los navios á sabiendas por cobdicia de haber las cosas que van en ellos.

Engaño et falsedat muy grande facen á las vegadas algunos de los que han de guiar et de gobernar los navios, de manera que quando sienten que traen grant riqueza aquellos que lievan en ellos, guíanlos á sabiendas por logares peligrosos porque se perezcan los navios, et puedan haber ocasion de furtrar et de robar algo de aquello que traen. Et por ende mandamos que qualquier dellos á quien fuese probado que habie fecho tan grant maldat como esta, que muera por ende, et el judgador ante quien quere esto averiguado, debe facer entrega de los daños et los menoscabos á los que los rescesbieron de los bienes deste atal que fizó esta maldat; et tenemos por bien que sean creidos por su jura sobre los daños et los menoscabos, tasándolos primeramente el judgador segunt su alvedrio.

Ley XI.

De los pescadores que facen señales de fuego de noche á los navios para facerlos quebrantar.

Pescadores et otros homes de aquellos que usan á pescar ó seer cerca de la ribera de la mar, facen señales de fuego de noche engañosamente en logares peligrosos á los que andan navegando por que cuidan que es el puerto allí, ó los facen con entencion de los engañar que vengan á la lumbre, et fieran los navios en la peña ó en logar peligroso et se quebranten, porque puedan furtrar ó robar algo de lo que traen. Et porque tenemos que estos atales facen muy grant maldat, si acaesciere quel navio se quebrantare por tal engaño como este, et podiere seer probado quáles fueron los que lo fecieron, mandamos que todo

quanto furturen ó robaren de los bienes que en el navio venieren, que todo quanto furturen o robaren de los bienes que en el navio venieren, que lo pechen quatro doblado, si les fuere demandado por juicio fasta un año, et si fasta un año non gelo demandasen, dende adelante pechen otro tanto quanto fue lo que tomaron. Et si por aventura acaesciese que ellos non lo robasen, mas se perdiere, débenles pechar todo quanto perdieron et menoscabaron por esta razon, et aun demas desto mandamos que el judgado del logar ante quien fuese esto probado, les faga escarmiento en los cuerpos segunt entendiere que merecen por la maldat et el engaño que fecieron.

Ley XII

Cómo se debe compartir el daño que resciben los que van en los navios de los cursarios.

Cursarios ó robadores que andodiesen sobre mar prendiendo algunt navio con los homes et con las cosas que fueron en él, si despues se pleytasen de manera que los dexasen ir á ellos, et á su navio et á sus cosas, aquello que diesen por tal razon como esta todos de so uno lo deben compartir entre sí, pagando en ello cada uno tanta parte quanto era lo que hi traie, et segunt que valie mas ó menos: et si alguno non troxiese al sinon el cuerpo, debe por eso pagar alguna cosa, segunt que fuere guisado; ca non fase pequeña ganancia quien estuerce con el cuerpo de los enemigos. Mas si por aventura acaesciere que se non apoderasen de todo el navio nin los prisiesen, mas que robasen algunas cosas dél et non todas, lo que asi robasen piérdese á aquellos cuyo era, et non pueden nin deben demandar ninguna cosa por esta razon á los otros á quien fincasen sus cosas en el navio.

Ley XIII.

Por quáles razones pueden los mercadores cobrar las cosas que les hobiesen tomadas los cursarios si fueren despues falladas, et por quáles non.

Roban et prenden los cursarios á las vegadas los navios de los mercadores et las cosas que traen en ellos, et ante que salgan de la mar nin lleguen con ellos á logar en lo que lo pongan en salvo, fállanse con otros cristianos que gelo tuellen. Et porque podrie acaescer contienda entre aquellos á quien lo robaron los enemigos, et estos que gelo tolleron á postremas cuyo debe seer, queremos mostrar en esta ley en qué manera se debe librar tal contienda como esta, et decimos que si los mercadores iban ó vienen á tierra de cristianos, et traen hi vianda ó otra cosa qualesquier, que tambien los navios como los homes et todas las cosas que traen deben seer tornados en poder de los primeros señores á quien los

tolleron ó los robaron los enemigos: et eso mandamos porque de las mercaduras que traen los mercadores se aprovecha la tierra dellas comunalmiente. Mas si acaesciese que los mercadores llevasen las mercaduras á tierra de los enemigos con quien non hobiésemos tregua sin nuestro mandado, et cativasen asi como sobredicho es, quien quier que los robase ó los tolliese despues á los enemigos debe seer todo suyo, fuera ende las personas de los cristianos que deben fincar libres et quitas. Eso mesmo decimos que debe seer guardado en los navios pequeños que los homes traen sobre mar, et non con mercaduras, mas en que andan folgando ó trebejando, que quien quier que los tuelle á los enemigos que los habien cativados que deben seer suyos; ca los que en tiempo de guerra andan sobre mar, et non en razon de mercaderia nin en coso para guerrear los enemigos, mas locamiente et sin pro de su tierra, el daño que les avinier débenlo sufrir, pues que les viene por su culpa.

Ley XIV.

Cómo los judgadores que son puestos en las villas de la ribera de la mar, deben librer llanamente sin alongamiento los pleytos que acaescen entre los mercadores.

En los puertos et en los tros logares que son ribera de la mar suelen seer puestos judgadores ante quien vienen los de los navios á pleyto sobre el pecio dellos, ó sobre las cosas que echan en la mar ó sobre otra cosa qualquier; por ende decimos que estos judgadores atales deben guardar que los oyan et los libren llanamente sin libello los mas aina et lo mejor que podieren sin escatima et sin alongamiento, de manera que non pierdan sus cosas nin su viaje por tardanza nin por alongamiento, puñando de saber la verdat en las cosas dubdosas que acaescieren antellos en los pleytos con los maestros, ó con los señores de las naves ó con los otros homes bonos que se acertaren hi por quien mas ciertamente et mejor la puedan saber. Otrosi deben catar el quaderno de la nave, el qual debe seer creído sobre las cosas que fallaren escriptas enél, asi como deximos en la primera ley deste título: et quando todo esto hobieren catado en la manera que es sobredicha, deben librar las contiendas et dar su juicio en la manera que entendieren que lo deben facer.