

# **Piratería y corso en la Andalucía atlántica de finales de la Edad Media**

## COLECCIÓN HISTORIA

### DIRECTOR

Prof. Dr. Antonio Caballos Rufino, Universidad de Sevilla.

### CONSEJO DE REDACCIÓN

Prof. Dr. Antonio Caballos Rufino. Catedrático de Historia Antigua, Universidad de Sevilla.  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> Antonia Carmona Ruiz. Catedrática de Historia Medieval, Universidad de Sevilla.  
Prof. Dr. José Luis Escacena Carrasco. Catedrático de Prehistoria, Universidad de Sevilla.  
Prof. Dr. César Fornis Vaquero. Catedrático de Historia Antigua, Universidad de Sevilla.  
Prof. Dr. Juan José Iglesias Rodríguez. Catedrático de Historia Moderna, Universidad de Sevilla.  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Pilar Ostos Salcedo. Catedrática de Ciencias y Técnicas Historiográficas, Universidad de Sevilla.  
Prof. Dr. Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno. Catedrático de Historia de América, Universidad de Sevilla.  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Oliva Rodríguez Gutiérrez. Catedrática de Arqueología, Universidad de Sevilla.  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> María Sierra Alonso. Catedrática de Historia Contemporánea, Universidad de Sevilla.

### COMITÉ CIENTÍFICO

Prof. Dr. Víctor Alonso Troncoso. Catedrático de Historia Antigua, Universidad de La Coruña.  
Prof. Dr. Michel Bertrand. Prof. d'Histoire Moderne, Université de Toulouse II-Le Mirail.  
Prof. Dr. Nuno Bicho. Prof. de Prehistoria, Universidade de Lisboa.  
Prof. Dr. Laurent Brassous. MCF, Archéologie Romaine, Université de La Rochelle.  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Isabel Burdiel. Catedrática de Historia Contemporánea, Universidad de Valencia.  
Prof. Dr. Alfio Cortonesi. Prof. Ordinario, Storia Medievale, Università degli Studi della Tuscia, Viterbo.  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Teresa de Robertis. Prof. di Paleografia latina, Università di Firenze.  
Prof. Dr. Adolfo Jerónimo Domínguez Monedero. Catedrático de Historia Antigua, Universidad Autónoma de Madrid.  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Anne Kolb. Prof. für Alte Geschichte, Historisches Seminar, Universität Zürich, Suiza.  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Sabine Lefebvre. Prof. d'Histoire Romaine, Université de Bourgogne, Dijon.  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Isabel María Marinho Vaz De Freitas. Prof. Ass. História Medieval, Universidade Portucalense, Oporto.  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Dirce Marzoli. Direktorin der Abteilung Madrid des Deutschen Archäologischen Instituts.  
Prof. Dr. Alain Musset. Directeur d'Études, EHESS, Paris.  
Prof. Dr. José Miguel Noguera Celdrán. Catedrático de Arqueología, Universidad de Murcia.  
Prof. Dr. Xose Manoel Nuñez-Seixas. Catedrático de Historia Contemporánea, Universidad de Santiago de Compostela.  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> Ángeles Pérez Samper. Catedrática de Historia Moderna, Universidad de Barcelona.  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Ofelia Rey Castelao. Catedrática de Historia Moderna, Universidad de Santiago de Compostela.  
Prof. Dr. Benoit-Michel Tock. Professeur d'histoire du Moyen Âge, Université de Strasbourg.

Jesús Hernández Sande

# **Piratería y corso en la Andalucía atlántica de finales de la Edad Media**

---

 EDITORIAL  
UNIVERSIDAD DE SEVILLA

Sevilla 2023

Colección Historia  
Núm. 403

COMITÉ EDITORIAL

Araceli López Serena  
(Directora de la Editorial Universidad de Sevilla)  
Elena Leal Abad  
(Subdirectora)

Concepción Barrero Rodríguez  
Rafael Fernández Chacón  
María Gracia García Martín  
María del Pópulo Pablo-Romero Gil-Delgado  
Manuel Padilla Cruz  
Marta Palenque  
María Eugenia Petit-Breuilh Sepúlveda  
Marina Ramos Serrano  
José-Leonardo Ruiz Sánchez  
Antonio Tejedor Cabrera

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de la Editorial Universidad de Sevilla.

La edición del presente volumen ha contado con el apoyo económico del Grupo de Investigación de la Universidad de Huelva «Poder y territorio desde la Prehistoria a la Edad Media» (HUM-838), perteneciente al Plan Andaluz de Investigación, Desarrollo e Innovación (PAIDI).

Motivo de cubierta: Fragmento de xilografía del *Peregrinatio in Terram Sanctam* de Bernhard von Breydenbach (1498). Fuente: Biblioteca Nacional de España, INC/727

© Editorial Universidad de Sevilla 2023  
c/ Porvenir, 27 - 41013 Sevilla.  
Tlfs.: 954 487 447; 954 487 451; Fax: 954 487 443  
Correo electrónico: info-eus@us.es  
Web: <https://editorial.us.es>

© Jesús Hernández Sande 2023

Impreso en papel ecológico  
Impreso en España-Printed in Spain

ISBN 978-84-472-2490-6  
Depósito Legal: SE 2371-2023

Diseño de cubierta: notanumber  
Maquetación y realización de cubierta: Dosgraphic s.l. ([dosgraphic@dosgraphic.es](mailto:dosgraphic@dosgraphic.es))  
Impresión: Masquelibros

Para mis padres, Ángel y Beatriz, y  
abuelos, Ángel, Juan, Marisa y Maruja,  
que siempre me han apoyado y  
a los que nunca agradeceré lo suficiente



¡Ay!, ¡cuántos capitanes y cuántos marineros  
que buscaron, alegres, distantes derroteros,  
se eclipsaron un día tras el confín lejano!  
Cuántos ¡ay!, se perdieron, dura y triste fortuna,  
en este mar sin fondo, entre sombras sin luna,  
y hoy duermen para siempre bajo el ciego océano.

Victor Hugo,  
*Oceano Nox* (1840).



# ÍNDICE

ABREVIATURAS UTILIZADAS.....	17
PRÓLOGO, de <i>Juan Luis Carriazo Rubio</i> .....	21
INTRODUCCIÓN .....	25
CAPÍTULO 1. ANÁLISIS DEL FENÓMENO PIRÁTICO-CORSARIO .....	43
1.1. Entre delincuentes y emprendedores.....	45
1.2. Comercio y contrabando.....	58
1.3. A dos aguas: guerra y paz.....	76
1.4. Los puertos y villas del reino de Sevilla.....	83
CAPÍTULO 2. EL MARCO LEGAL ESTABLECIDO Y LAS REPERCUSIONES DE SU RUPTURA .....	105
2.1. La lucha contra la inestabilidad y la violencia .....	105
2.2. Los vericuetos del proceso de justicia.....	121
2.3. Castigos y penas.....	132
CAPÍTULO 3. LOS PIRATAS Y CORSARIOS DEL REINO DE SEVILLA A FINALES DE LA EDAD MEDIA .....	141
3.1. Antecedentes (desde finales del siglo XIV a principios del siglo XV).....	143
3.2. Las regencias y el reinado de Juan II de Castilla (1406-1454) ..	198

3.3. El reinado de Enrique IV de Castilla (1454-1467) .....	266
3.4. El inicio del conflicto sucesorio (1468-1474) .....	306
3.5. La guerra de sucesión castellana (1475-1479) .....	349
3.6. Hasta las postrimerías de la guerra de Granada (1480-1491) ..	420
3.7. De la caída de Granada hasta el cambio de siglo (1492-1499)..	546
3.8. Principios del siglo XVI: el fin del reinado de Fernando el Católico (1500-1516).....	606
CAPÍTULO 4. ARQUETIPOS Y MODELOS: ESTUDIO DE CASOS	
ESPECÍFICOS.....	653
4.1. El asaltante ocasional: Alonso Franco .....	653
4.2. Un capitán bajo sospecha: Alfonso de Chichones.....	656
4.3. El reputado capitán de armada: Charles de Valera .....	658
4.4. Un apellido entre el corso y la piratería: los Neto o Nieto .....	663
4.5. Un oficial implicado en negocios turbios: Gonzalo de Estúñiga .....	669
4.6. El pirata con un gran botín: Juan Guerra o de la Guerra.....	671
4.7. De los ataques pirático-corsarios a los descubrimientos: los Pinzón .....	673
4.8. La tradición familiar: los Galíndez.....	681
4.9. La promoción social a través de la guerra: Pedro Hernández Cabrón.....	684
4.10. El armador corsario: Pedro Patiño .....	692
CAPÍTULO 5. ANÁLISIS ESTADÍSTICO Y EPÍLOGO.....	695
BIBLIOGRAFÍA .....	721
1. Catálogos, inventarios e instrumentos de descripción archivística.....	721
2. Fuentes primarias editadas.....	723
3. Crónicas, memorias, obras históricas y literarias.....	726
4. Obras historiográficas contemporáneas .....	730

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	Fragmento de carta universal de Juan de la Cosa con embarcaciones de época (1500) .....	45
Figura 2.	Grabado que, bajo el título de <i>De mutua strage mercatorum pro portubus Islandiae</i> , refleja un combate con artillería naval (1555) .....	46
Figura 3.	Grabado que, bajo el título <i>De punitione rebellium nautarum</i> , refleja diversos castigos, incluyendo el acto de pasar por la quilla (1555) .....	47
Figura 4.	Timonel/piloto de barco.....	63
Figura 5.	Calafate de un barco español.....	64
Figura 6.	Patrón o capitán de nave español.....	65
Figura 7.	Pintura mural (Escenas de la vida de san Jerónimo) del siglo xv de la sala capitular del monasterio de San Isidoro del Campo (Santiponce, Sevilla), donde se representan marineros de una embarcación en un puerto .....	66
Figura 8.	Muestra de la diversidad de embarcaciones en un detalle del retablo de la Virgen de los Mareantes o de los Navegantes, Alejo Fernández, aprox. 1531-1536 .....	81
Figura 9.	Europa occidental y la Península Ibérica a finales del siglo xv.....	651
Figura 10.	Lugares y accidentes geográficos relevantes para el estudio del fenómeno .....	651
Figura 11.	La costa del reino de Sevilla.....	652
Figura 12.	Lugares relevantes del África Noroccidental.....	652
Figura 13.	Gráfica con la tipología de casos registrados.....	698
Figura 14.	Saldo visual por provincias actuales.....	701
Figura 15.	Saldo visual de la Corona de Castilla.....	701
Figura 15.	Saldo visual de nacionalidades ajenas a la Corona de Castilla.....	702

Figura 16. Gráficas de participación por localidades del reino de Sevilla en los sucesos registrados.....	704
Figura 17. Gráficas de participación por nacionalidades en los sucesos registrados.....	705
Figura 18. Gráfica comparativa entre el año del primer documento del proceso y la estimación del año del hecho .....	709
Figura 19. Gráfica de lugares documentados de los sucesos.....	712
Figura 20. Gráfica de mercancías y productos robados.....	714
Figura 21. Comparación de valores de botín .....	716

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Tipología de casos registrados.....	698
Tabla 2.	Tabla de participación por localidades en los sucesos registrados.....	700
Tabla 3.	Tabla de participación por nacionalidades en los sucesos registrados.....	703
Tabla 4.	Tabla de lugares documentados de los sucesos.....	711
Tabla 5.	Tabla de mercancías y productos robados.....	713



## ABREVIATURAS UTILIZADAS

ACA	Archivo de la Corona de Aragón
	Cancillería      Cancillería Real
	CR                  Cartas Reales
	Generalitat      Generalitat de Cataluña
ADLA	Archives Départementales de Loire-Atlantique
	TC                  Trésor de Chartes, ducs de Bretagne
	RC                  Registres Chancellerie, duché de Bretagne
ADM	Archivo Ducal de Medinaceli
AGFCMS	Archivo General de la Fundación Casa Medina Sidonia
AFCA	Archivo de la Fundación Casa de Alba
AGA	Archivo General de Andalucía
AGI	Archivo General de Indias
	Contratación    Casa de la Contratación
	Indiferente      Indiferente General
	Justicia          Papeles de Justicia
	Patronato        Patronato Real
AGRM	Archivo General de la Región de Murcia
AGS	Archivo General de Simancas
	CCA                Cámara de Castilla
	CED                Cédulas Reales
	CMC                Contaduría Mayor de Cuentas
	CRC                Consejo Real de Castilla
	DIV                Diversos
	EMR                Escribanía Mayor de Rentas
	EST                Estado
	GYM                Guerra y Marina
	PTR                Patronato Real
	RGS                Registro General del Sello

AHCB	Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona
AHMMA	Archivo Histórico Municipal de Málaga Ac. Cap.            Actas Capitulares
AHMM	Archivo Histórico Municipal de Moguer
AHNOB	Archivo Histórico de la Nobleza Osuna              Archivo de los Duques de Osuna
AHPB	Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona
AHPS	Archivo Histórico Provincial de Sevilla PNS                Protocolos Notariales de Sevilla
AHV	Archivo Histórico de Viana (Córdoba)
AMC	Archivo Municipal de Cádiz
AMH	Archivo Municipal de Huelva Ac. Cap.            Actas Capitulares
AMJF	Archivo Municipal de Jerez de la Frontera Ac. Cap.            Actas Capitulares PN                 Protocolos Notariales
AMMU	Archivo Municipal de Murcia Ac. Cap.            Actas Capitulares CR                 Cartulario Real
AMN	Archivo del Museo Naval
AMLSB	Arquivo Municipal de Lisboa
AMPSM	Archivo Municipal de El Puerto de Santa María Papeles Antiguos    Sección de Papeles Antiguos
AMS	Archivo Municipal de Sevilla Ac. Cap.            Actas Capitulares Div.                Diversos Pap. del May.    Papeles del Mayordomazgo
AMV	Archivo Municipal de Valencia
AN	Archives Nationales (Francia) TC                 Trésor des Chartres
ANTT	Arquivo Nacional da Torre do Tombo CART              Colecção de Cartas CC                 Corpo Cronológico GAV                Gaveta
APCE	Acts of the Privy Council of England
aprox.	aproximadamente

ARV	Archivo del Reino de Valencia
Com	<i>Communium</i>
Cur	<i>Curiae</i>
Div	<i>Diversorum</i>
Gen Limi	Generalitat, lletres missives
Iti	<i>Itinerum</i>
RC	Real Cancillería
RegMar	<i>Reginale Dominae Mariae I</i>
ARChGr	Archivo de la Real Chancillería de Granada
Ac. Cap.	Actas Capitulares de Jerez de la Frontera
RS	Registro del Sello
ARChV	Archivo de la Real Chancillería de Valladolid
ASV	Archivio di Stato di Venezia
BNE	Biblioteca Nacional de España
BNP	Biblioteca Nacional de Portugal
cap.	capítulo
carp.	carpeta
CCR	Calendar of Close Rolls
<i>cf.</i>	cónfer
CFR	Calendar of Fine Rolls
CODOIN	Colección Documentos Inéditos para la Historia de España
colecc.	colección
coord.	coordinador/a
CPR	Calendar of Patent Rolls
CSPS	Calendar of State Papers, Spain
dir.	director/a
DLE	Diccionario de la lengua española
doc.	documento
ed.	editor
ej.	ejemplo
f./ff.	folio/folios
fot.	fotograma
IAPH	Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico
leg.	legajo
lib.	libro

lín.	línea
med.	mediados
ms.	manuscrito
NA	The National Archives, Kew
NTLLE	Nuevo tesoro lexicográfico de la lengua española
núm.	número
NYPL	New York Public Library
	ARF                    Actes Royaux Français
PARES	Portal de Archivos Españoles
r	recto
RAH	Real Academia de la Historia
	BR                    Biblioteca Real
	FMGB                Fondo Mercedes Gaibrois de Ballesteros
s.	siglo
SAB	Stadsarchief van Brugge
s. f.	sin fecha
s. fol.	sin foliación
ss.	siguientes
t.	tomo
trad.	traducción
<i>Tumbo</i>	Tumbo de los Reyes Católicos del Concejo de Sevilla
v	vuelto
vol.	volumen

## PRÓLOGO

Hacia 1440, el bachiller Alfonso de la Torre aceptó el encargo de redactar una obra para instruir al príncipe Carlos de Viana, heredero del trono de Navarra, que recibió el título de *Visión deleytable*. Entre otras muchas cuestiones que debía tomar en consideración un futuro gobernante, trataba de la justicia. «¿Qué piensas –preguntaba– que son los regnos sy non ay justícia en ellos?». A lo que respondía: «No son syno tiranías e ladroniços e roberías e omeçidios». Y apoyaba su argumentación con una anécdota atribuida a Alejandro Magno:

E bien dixo aquel cosario que fue llevado a Alixandre, al qual Alixandre preguntó que por qué atribulava e ynfestava todo el mar; el qual pirata o cosario respondió: «E tú, ¿por qué atribulas toda la tierra? A mí, porque robo con una fusta, llámanme ladrón, e a ty, porque tienes muchas, dízente enperador. Asý que non difereçen el uno del otro syno por tener poco poder o mucho»\*.

El comentario de aquel supuesto pirata, capaz de imponerse dialécticamente al mismísimo Alejandro, nos enfrenta con uno de los grandes problemas que entraña el estudio del corso y la piratería: la ambivalente consideración de la violencia según quién y cómo la ejerza y, sobre todo, según quién y cómo la justifique. La cuestión se complica aún más al analizar el uso y las consecuencias de esta violencia en el mar, donde cada embarcación es una ínfima porción de soberanía, desgajada y distante de un reino incapaz, por ello, de ofrecerle amparo. En el medio acuático, la supervivencia es un reto asumido por cada tripulación; y la justicia, cuando se precisa, un bien escaso y ampliamente diferido. Todas estas peculiaridades terminan convirtiendo el objeto de estudio en un verdadero nudo gordiano –volviendo al Alejandro legendario– en el que cada solución abre un nuevo interrogante y cada certeza, un océano de dudas.

---

\* Cito a partir de la edición de Jorge García López (Salamanca, 1991), modificando ligeramente la puntuación.

Los problemas que enfrenta el historiador del corso y la piratería medievales son, en primer lugar, de carácter conceptual, ante unas realidades que escapan a nuestra necesidad de clasificar y categorizar. Pero también de índole documental, por la dificultad que supone seguir el rastro de unas acciones que, a menudo, son difíciles de reconstruir y localizar, en un espacio, como el mar, sin eco y sin camino. Cualquier abordaje al asunto que pretendiera un botín inmediato en forma de resultado científico exigiría deshacer el nudo gordiano con el filo de la espada, como Alejandro.

El libro que, con enorme satisfacción, me toca prologar deshace el nudo no con la resolución expeditiva del soldado, sino con el trabajo paciente, sereno y reflexivo del historiador, desatando cada uno de sus lazos, desmontando cada una de sus aparentes contradicciones, siguiendo y observando cada cuerda e incluso cada hilo. Jesús Hernández Sande despliega aquí un magnífico arsenal de virtudes historiográficas, desde la precisión conceptual hasta la claridad expositiva, pasando por un amplísimo conocimiento bibliográfico y un exhaustivo y meticuloso recurso a las fuentes cronísticas y documentales. Nada de cuanto pudiera afectar o condicionar tanto a los piratas como a sus víctimas le resulta ajeno. Consigue así el autor una disección perfecta del fenómeno, y lo hace en un ámbito geográfico y en un marco cronológico muy significativos.

La Andalucía atlántica de finales de la Edad Media era un espacio de enorme actividad marítima, tanto comercial como pesquera, y de extraordinario interés geoestratégico, por la proximidad del reino de Sevilla al vecino reino de Portugal, al Estrecho de Gibraltar, a las costas y puertos musulmanes, tanto nazaríes como norteafricanos, y a unas islas Canarias progresivamente incorporadas a la corona castellana. Por si fuera poco, desde 1492 el litoral atlántico andaluz se conectó, de manera singular y para varios siglos, con el continente americano. Todos estos vínculos e interconexiones diversifican enormemente la base documental del presente estudio, pero también le otorgan interés, oportunidad y relevancia. Con su trabajo, Jesús Hernández Sande rinde tributo a la historiografía existente, que utiliza como los antiguos marinos medievales sus portulanos: para prever la singladura, pero sin que las rutas conocidas le impidan descubrir algo nuevo en cada puerto o explorar mares ignotos, no sin cierto espíritu de aventura.

Los piratas y corsarios que surcaron este mar andaluz y atlántico a finales de la Edad Media han atraído la mirada certera de eminentes y admirados especialistas desde distintos puertos de nuestro particular derrotero. Jesús Hernández Sande, marinero en tierra, observa a los piratas y sus embarcaciones desde las costas de Huelva. Como la célebre saga local de los Garrocho, dedicados durante décadas a combatir desde aquí el corso turco-berberisco, ha dedicado años a otear el horizonte en busca de velas amigas o enemigas, de barcos sin bandera y de la ahumada de los torreros en las torres de almenara.

En estas páginas nos regala el fruto de su trabajo, cronológicamente limitado al final de la Edad Media, pero su erudición, por lo que a corsarios y piratas se refiere, es como la mar, sin límite ni medida, y se extiende con igual ambición por los siglos de la Edad Moderna. Futuros trabajos del autor nos presentarán a otros protagonistas de este combate multiseccular entre hombres embarcados bajo uno u otro pabellón, pero no nos descubrirán ya a un historiador que se ha ganado su hueco en la historiografía del corso y la piratería peninsulares.

Juan Luis CARRIAZO RUBIO



## INTRODUCCIÓN

Océano.—Extensión acuática que ocupa dos tercios del mundo hecho para el hombre, que casualmente carece de branquias.

Ambrose Bierce,  
*The Devil's Dictionary* (1911)

La semántica lingüística distingue entre denotación y connotación de las palabras. Reflexionando a este respecto, resulta interesante recapacitar acerca de las connotaciones asociadas a la palabra *pirata*. Esta aúna imágenes de libertad, valentía y aventura, casi todo con un sentido positivo. Tales valores son producto del legado romántico, de las novelas de aventuras decimonónicas, en definitiva, de nuestro bagaje cultural cercano. En nuestros días, estos valores se han perpetuado e, incluso, acrecentado en cuanto a extensión y riqueza, todo ello a través de los medios de comunicación e información y la producción cultural, tales como el cine, la televisión o internet. Las crisis ideológicas y económicas, la identificación del fenómeno social de la generación perdida y toda una serie de condicionantes que conducen al aislamiento del individuo y al agotamiento de sus metas existenciales han contribuido, con toda probabilidad, a que cada día estemos más cerca de la visión romántica de lo que significaba y significa la vida en el mar: una vuelta al entorno salvaje primigenio, escapando de los agobiantes controles de las autoridades y de las férreas obligaciones dictadas por nuestro sistema socioeconómico. Sin embargo, esta visión actual del concepto de piratería queda muy lejos de la realidad y está llena de proyecciones de deseos insatisfechos.

Los hombres dispuestos a asaltar y robar un barco debían de estar alejados, por necesidad imperativa, de cualquier ideal propio de los héroes de las ficciones que, sin dificultad, se materializan en nuestra mente colectiva. Nadie se deja robar sin una amenaza fehaciente contra su propia seguridad y, en

ese contexto, todo pirata que se preciara debería mostrarse violento, seguro y cruel. Empujados por la avaricia o la necesidad, los piratas se arriesgaban en cada una de sus acciones, desde el acecho de la presa al uso de la fuerza, con la amenaza latente de las penas fijadas por la justicia. La supuesta libertad de la que gozaban se convertía así en la rutina de todo malhechor, huyendo de unas autoridades o buscando el amparo de otras, contando con la incertidumbre de que los papeles se pudieran invertir durante una captura o que una víctima o afectado presentara una denuncia y que esta pudiera derivar en un castigo de prisión o en la temida ejecución en la horca.

En este marco, se asocia como escenario de tales actos, los piráticos, el mar Caribe o el Nuevo Mundo, en general, en medio de la pléyade de filibusteros, bucaneros y, por supuesto, corsarios. Sin embargo, los ataques o apresamientos de barcos –legales o ilegales– fueron, cómo no, materia común en la vieja Europa y cuasi atemporales. Al margen de los berberiscos, mal llamados piratas<sup>1</sup>, marinos de las distintas naciones cristianas se dedicaron a ello luchando contra sus respectivos enemigos, esto es, con licencia a modo de patente de corso. Pero la tentación y, a veces, el equívoco los llevaron a combatir también contra amigos y neutrales. Los corsarios, bajo la autoridad de una Corona, se convirtieron así, ocasionalmente, en meros piratas, criminales que serían juzgados por la propia autoridad que les protegía.

Mas la piratería no tenía por qué ser un oficio a tiempo completo. A menudo aquellos que se dedicaban a otros menesteres detectaban una oportunidad de hacer fortuna y la aprovechaban, convirtiéndose así en piratas ocasionales. Era, por tanto, algo natural, unido al desempeño de otras funciones económicas y vitales, no algo excepcional o aislado. Formaba parte del devenir diario de las comunidades costeras pasadas. Las acciones piráticas se antojan tan antiguas como el propio concepto de riqueza y debieron nacer casi en los primeros estadios del descubrimiento de la navegación por los mares. Un pirata no es más que un ladrón o un bandolero de los de tierra, solo que en un entorno mucho más limitado, menos propicio para la subsistencia más elemental del hombre. En un medio hostil, apresadores y apresados se encuentran en desamparo y los instrumentos de control y ejercicio de coerción propios de todo estado se demuestran limitados y soslayables. El verdadero momento de afrontar las consecuencias de los actos era al llegar a puerto. Y, si hoy en día se conservan testimonios de estos sucesos, es gracias, precisamente, a esa vuelta a tierra. Lo que se perdió en el mar sin testigos, lamentablemente, permanece perdido para siempre.

El historiador tiene a veces pocas herramientas para reconstruir el conocimiento histórico. Hay temas y aspectos del desarrollo humano que difícilmente

---

1. Pues fueron mayoritariamente corsarios amparados por los poderes norteafricanos (de la costa de Berbería), dentro de la esfera de influencia del Imperio otomano.

quedan registrados en documentos y testimonios escritos, que son, por lógica, las principales fuentes en las cuales puede basarse el historiador que pretenda rescatar el pasado. Parafraseando al insigne medievalista francés Michel Mollat, si la gente honesta no dejaba tras de sí muchos registros de su vida, los piratas no eran muy amigos de los archivos, a menos que la ley se ocupara de ellos<sup>2</sup>. Por tanto, tal actividad parece ser imposible de cuantificar en su justa medida, ya que los casos de los que se cuentan responden a los procesos judiciales en los que derivaron. Un tanto por ciento de los mismos, imposible de estimar, escapa casi por completo a todo análisis. Así, como señala Gonçal Artur López Nadal al respecto del corso en el Mediterráneo moderno, el estudio de este tipo de acciones se asemeja a un iceberg<sup>3</sup>. Al igual que pasa con el pedazo de hielo flotante, se muestra mucho menos de lo que debió haber, ya que aquellos apresamientos donde no quedara víctima que se personara en una causa se diluyen en el océano de los tiempos.

El corso, dado su carácter legal, debería ser mucho más proclive a generar documentación relacionada. Sin embargo, en la práctica no parece haber una diferenciación medible teniendo en cuenta el acotamiento temporal y espacial del estudio<sup>4</sup>. El corso en esta época, la transición de la Edad Media a la Moderna, tampoco es especialmente profuso en cuanto a testimonios conservados y el resultado de sus acciones debió ser transmitido a través de la abstracción numérica del cobro del quinto real<sup>5</sup>. No obstante, la contabilidad señorial y real no tiende a recoger estas cifras<sup>6</sup>. Solo se conservan noticias de sus presas, por tanto, cuando estas generaron algún tipo de problema asociado, o en referencias muy puntuales ajenas a esta casuística. Además, no se encuentran en los archivos las conocidas como patentes, es decir, los documentos con la autorización regia para llevar a cabo sus actividades. En la época, y a tenor

---

2. Cf. Mollat 1975: 9-10.

3. Cf. López Nadal 2004: 18.

4. Cf. Mollat 1972: 3.

5. La quinta parte de lo apresado correspondía a la Corona. Sobre el impuesto, véase el capítulo 2 referente al marco legal.

6. Ni en las rentas del arzobispado de Sevilla conservadas en el Archivo General de Simancas (AGS, CMC-I), ni en las cuentas de administración y rentas percibidas por los duques de Medina Sidonia según el Archivo General de la Fundación Casa Medina Sidonia (AGFCMS, diversos legajos), o las de la Casa de Osuna (ducado de Arcos) de principios del siglo XVI, en el Archivo Histórico de la Nobleza (AHNOB, Osuna, C. 3441, D. 1-2; C. 3442, D. 1; C. 3440, D. 1-89; C. 1616, D. 3 y D. 4). La excepción la constituyen las cuentas del marqués de Cádiz, que se analizarán en páginas posteriores. Tal falta de testimonios contrasta poderosamente con la situación de otros reinos de la península ibérica. Tal es el caso de Valencia, donde, en el fondo del Archivo del Reino de Valencia, sección del Mestre Racional, sí hay datos de los quintos pagados por los corsarios del período estudiado, con algunas lagunas (véase Guiral-Hadziiosif 1986: 120 y ss.). Para una visión actualizada sobre las fuentes contables relacionadas con el ámbito marítimo castellano, consúltese Bello 2018a: 55-77.

de los documentos consultados, eran, en cambio, las cartas de marca o represalia, que permitían resarcirse de un ataque o menoscabo sufrido, y las concesiones de capitanías de armada u organización de las mismas, las que, de forma particular unas y genérica las otras, autorizaban a armar barcos contra los enemigos designados por las autoridades. A esta problemática hay que sumar, por si fuera poco, la dispersión y falta de documentación específica de la que adolece la Corona de Castilla, por ejemplo, frente a la de Aragón<sup>7</sup>.

Por tanto, la necesaria diferenciación de casos como piratería o como corso no deja de ser una declaración de intenciones. A ciencia cierta solo se puede saber que aquello que quintó fue legal. A menudo no se posee conocimiento alguno de cómo terminaron las causas generadas por las víctimas de los ataques. En muchas de ellas los oficiales de justicia pudieron fallar a favor de los acusados, convirtiendo lo que parecían ataques de piratería en ataques corsarios, o quizá, al contrario, persiguiendo a antiguos corsarios que habían inventado o maquillado la justificación del asalto. Es más, lo que la justicia falló no tiene por qué responder a la realidad del hecho. Es asumible, pues hoy en día aún ocurre, que se pudo condenar a inocentes o exonerar a culpables. Por ello, a lo largo de la narración de los diversos casos, se ha creído innecesario o improductivo calificar, inequívocamente, unos u otros apresamientos como legales o ilegales, creando una clasificación férrea. Los documentos hablan por sí mismos y es difícil argumentar en una u otra dirección sabiendo solo una parte de lo que pasó.

Sin embargo, tales dificultades no impiden elaborar lo que se podría denominar como una panorámica del fenómeno. El recurso a otras fuentes, como crónicas, así como el establecer paralelismos de análisis propios de la historia comparada<sup>8</sup> permiten reconstruir las líneas generales de desarrollo de las actividades piráticas y corsarias en el contexto del reino de Sevilla de finales de la Edad Media. El marco espacial de este estudio es, por tanto, el antiguo reino de Sevilla, aunque las implicaciones de los actos aquí narrados trasciendan a sus fronteras. Constituido desde el siglo XIII, comprendía el arzobispado de Sevilla y el obispado de Cádiz y tal división territorial y jurisdiccional estuvo vigente hasta el siglo XIX. Por tanto, este análisis se extiende a las actuales provincias de Sevilla, Huelva y Cádiz. En estas páginas se plantean hechos protagonizados por marineros, capitanes y embarcaciones de las diferentes poblaciones del

---

7. Cf. Aznar 2009: 168. La continuación de la conquista de los reinos musulmanes peninsulares por parte de Castilla se dilató más en el tiempo y fue de carácter terrestre, mientras que Aragón estuvo más volcada al mar, finalizando su expansión en la península ibérica cuando Murcia fue incorporada a la Corona de Castilla. Ello, sumado a la pérdida de fuerza de la institución del Almirantazgo castellano, quizás explique esa diferencia de riqueza documental.

8. Corriente historiográfica caracterizada por una aproximación empírica basada en la comparación de las distintas sociedades que existieron durante un mismo período temporal o compartieron condiciones culturales similares. Véase Maier 1992-1993: 11-32.

reino de Sevilla, así como los sufridos por sus vecinos y naturales, pero también los ocurridos en sus costas y puertos, en la costa suroeste de la península ibérica. En cuanto al marco temporal, se realiza un estudio global del siglo xv<sup>9</sup>.

Si hubo un florecimiento de las acciones pirático-corsarias en el contexto geográfico y temporal especificados, es algo que parece evidente, a tenor de los datos que se exponen en la obra presente, pero es necesario constatar el verdadero valor de las actividades piráticas y corsarias onubenses, sevillanas y gaditanas de finales de la Edad Media, para poder establecer su relación con el contexto general de la Corona de Castilla. Quizás aún no sea del todo posible afirmar si estas actividades fueron importantes para la supervivencia de las distintas localidades costeras, pero sí se puede corroborar su influencia en ellas, así como la fuerte relación con el contexto político, social y económico que explica el desarrollo de estas particulares empresas.

\* \* \*

Para el estudio y análisis de las acciones pirático-corsarias, existe hoy en día un extenso repertorio bibliográfico, con trabajos que tratan sobre temas concernientes o relacionados con el objeto principal de este libro. Existen extraordinarias aportaciones como las obras de Eduardo Aznar Vallejo o Juan Manuel Bello León, que han versado sobre la guerra naval, las rutas comerciales y los mercaderes que las transitaban o, incluso, el propio fenómeno de la piratería y corso<sup>10</sup>. También hay amplia historiografía, de monografías y artículos, que trata el fenómeno en la zona de forma tangencial. En ocasiones se trata de

---

9. Para completarlo, debido a la larga vida media de los procesos judiciales –que podían dilatarse lustros–, también se ha utilizado documentación del siglo xvi. De ahí que el libro abarque los primeros años del siglo xvi. Hay numerosos casos en la primera mitad de dicho siglo, que no se han podido incluir en la presente obra debido a las dimensiones físicas del mismo. Además, hay que recordar que, tras el fallecimiento de la reina Isabel, Fernando V siguió reinando en solitario, como regente de su hija Juana. Por ello, la división entre Edad Media y Edad Moderna puede resultar una abstracción artificiosa y cambiante, que de ninguna forma parece afectar a la continuidad de los ataques pirático-corsarios. Sí a las características de los mismos, por supuesto, con la apertura del enorme territorio americano, las innovaciones técnicas, etc.

10. Entre la extensa producción del primero, consúltense Aznar Vallejo 1997: 407-419; Aznar Vallejo 2006b: 41-52; Aznar Vallejo 2009: 167-192. En este sentido, es de destacar la importante labor del grupo de investigación de la Universidad de La Laguna *Castilla y el Mar en la Baja Edad Media*, encabezado por el referido catedrático, y que ha realizado y realiza actualmente una importante labor de recopilación y estudio de fuentes sobre los puertos castellanos en la Baja Edad Media, la navegación y los hombres de mar de la época. Para tener una visión actualizada de sus trabajos consúltense Aznar Vallejo y González Zalacain 2018: 9-30. De Bello León destaca, de gran interés para el tema de este presente estudio: Bello León 1996: 63-98. Algunas de las estadísticas que este historiador ha podido elaborar pueden hallarse actualizadas en Bello León 2017: 229-262.

epígrafes o capítulos en libros de mayor envergadura en cuanto a la temática abordada, como la clásica obra sobre Palos de la Frontera de Julio Izquierdo Labrado<sup>11</sup>; en otras, el estudio en cuestión analiza específicamente algunas acciones en ámbitos más o menos cercanos, como hiciera en tantos valiosos artículos María Teresa Ferrer i Mallol<sup>12</sup>. También los estudios de la época sobre la pesca recogen testimonios y aspectos del tema objeto de este estudio, entre los cuales destaca la producción de Antonio Rumeu de Armas y Francisco Canterla y Martín<sup>13</sup>. Además de la producción nacional, en otros países del entorno existen meritorios escritos que contienen referencias a la piratería y corso castellanos o ejercidos contra castellanos, pero que habitualmente no son incluidos en los análisis nacionales. Otros libros y artículos ofrecen valiosos acercamientos a las fuentes archivísticas. Destacan, dentro de estas obras de referencia, la que fuera tesina de licenciatura de Paulina Rufo Ysern que ofrece un exhaustivo recorrido por los documentos de la sección del Registro General del Sello (RGS) del Archivo General de Simancas (AGS) referentes a Andalucía<sup>14</sup>. Asimismo, María José Sanz Fuentes y María Isabel Simó Rodríguez ofrecen en su catálogo de documentos del concejo de Sevilla una herramienta vital para acercarse a las actas capitulares de Sevilla<sup>15</sup>. Por su parte, Juan Abellán Pérez ha realizado en los últimos años una notable labor de transcripción de documentos jerezanos de la época<sup>16</sup>. Por último, existen múltiples colecciones de documentos publicados y editados, entre los que destacan las obras de Luis Suárez Fernández y Antonio de la Torre, grandes estudiosos del reinado de los Reyes Católicos<sup>17</sup>. También conviene destacar las aportaciones de estudiosos decimonónicos como Martín Fernández de Navarrete o Cesáreo Fernández Duro<sup>18</sup>.

11. Izquierdo Labrado 1988.

12. Entre otros: Ferrer i Mallol 1968: 265-338; 2005: 119-126; 2006: 255-322. Las obras de María Teresa Ferrer i Mallol, así como las de Andrés Díaz Borrás para Valencia, denotan la riqueza documental de la Corona de Aragón, que hace palidecer la castellana. Los fondos de las principales ciudades y reinos que la componían, permiten realizar un profundo estudio del corso y la piratería, pues se conservan las cartas enviadas por las autoridades con pocas lagunas. Estas ofrecen no solo información de lo ejercido por sus habitantes, sino también sobre corsarios y piratas castellanos –y, en particular, andaluces– que actuaban en sus aguas o contra sus naturales.

13. Rumeu de Armas 1975: 295-319; Canterla y Martín 1989: 21-46.

14. Rufo 1996.

15. Sanz y Simó 1993.

16. Dentro de la colección Fuentes Históricas Jerezanas, editados por el Centro de Estudios Históricos Jerezanos.

17. Suárez Fernández 1965-2002; Torre 1949-1966; Torre y Suárez Fernández 1958-1963.

18. De Navarrete especialmente relevante es su *Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv*, 1829-1859; Fernández Duro 1895-1903.

Los testimonios escritos conservados se recogen en los documentos de archivo, fuente primaria por excelencia para toda investigación histórica. En segundo lugar, las crónicas contemporáneas a los hechos también contienen referencias y vívidos pasajes al respecto de las actividades marítimas. Tampoco hay que descartar como fuentes de información los testimonios conservados en obras de historiografía –especialmente local– posteriores, que transmiten la huella –a menudo poco precisa– de sucesos pasados.

Los estudios que hasta el momento habían abordado este fenómeno, salvo algunas meritorias excepciones, han utilizado para encuadrar las tomas las fechas de la expedición de los documentos que tratan sobre ellas. A lo largo del desarrollo de la investigación que ha dado lugar al presente libro, se ha podido constatar que tal criterio desvirtúa la visión general de la sucesión de los hechos concretos, aglutinando los asaltos y robos en determinadas épocas de forma artificial, y desligando los testimonios (lo cual, a su vez, crea nuevos casos falsos). Las reclamaciones y, por tanto, los documentos que generaron tienden a concentrarse en los períodos de mayor estabilidad administrativa –como la década de los 90 del siglo xv–. No son tan raros los ataques reseñados diez o veinte años después del momento al que se produjeron, por lo que todo el panorama acerca del fenómeno es cambiante según el criterio de análisis y los datos disponibles. Las imprecisiones, la estimación errática de los años pasados, así como la cantidad de casos donde no se explicita la data de la toma o robo, siguen desvirtuando todo planteamiento general<sup>19</sup>.

---

19. En el capítulo 5, cuando se aborde el estudio de la distribución temporal de casos y documentos, podrá constatarse en qué medida afecta a la percepción global. En ese aspecto, se suman los errores en la descripción o transcripción de documentos, provocando que estos se repitan y perpetúen. Estas referencias fantasma, por suerte, son escasas en número, pero aparecen insistentemente en estudios sobre el tema y la época. En esta línea se indica como ejemplo el caso de Juan Martín, portugués vecindado en Mallorca (AGS, RGS, leg. 148310, doc. 143). Tanto la descripción del Archivo General de Simancas, como las obras que recogen las actividades de los marineros de Palos, refieren tal caso como un ejemplo más de actividad pirática palerma. Sin embargo, al consultarse el documento se constata que el documento no indica nada en esa dirección. La obra de Roberto José González Zalacain ya permitió desterrar este error, al analizar otro documento sobre el suceso (2015: 169). Otro ejemplo es el de Yáñez Vaqueñas convertido en Yáñez Banguas. O los «siete negros e negras» que Alfonso de Argumedo obtuvo de una presa, convertidos en siete negros y siete negras (Sanz y Simó 1993: 167). O la interpretación de ballener/balliner como ballenero, y lo que supone tal asunción tipológica. Incluso, por transcripción difícil del texto, la atribución a un inexistente Santiago Eala, vecino de Huelva, la participación en una presa (de «Viçente Rodríguez, portugués, e Santiago Eala vecino de Huelva», en Medrano Fernández 2010: 356, a «Viçente Rodríguez, portogeses estante en la villa de Huelva»). Estos problemas de interpretación o digresiones en la transcripción de los documentos –de los que ninguna obra está exenta, incluida esta– se perpetúan al no recurrirse a las fuentes primarias, sino a otros trabajos historiográficos, catálogos o resúmenes de archivo. Es un problema lógico y comprensible, del que no escapa ningún área de conocimiento humanístico. Uno de los objetivos de este estudio ha sido visitar las fuentes conocidas para,

Con respecto a los documentos de archivo, uno de los cuerpos fundamentales de los estudiados corresponde a los contenidos en el Registro General del Sello (RGS) del Archivo General de Simancas (AGS). Se han consultado tales fondos desde los inicios conservados en 1454 hasta noviembre de 1504, inclusive<sup>20</sup>. Estos documentos eran generados por la Corona de Castilla, siendo sus principales productores los propios monarcas y el Consejo Real, y constituyen una fuente de primera mano, oficial, para analizar las repercusiones de las actividades pirático-corsarias. También hay valiosos indicios de estas acciones en otras secciones del citado Archivo de Simancas, concretamente la Contaduría Mayor de Cuentas (CMC)<sup>21</sup>, la Cámara de Castilla (CCA)<sup>22</sup>, el Consejo Real de Castilla (CRC), el Patronato Real (PTR) y la Secretaría de Estado de Castilla (EST)<sup>23</sup>.

La contrapartida de la Corona de Aragón, conservada en el Archivo de la Corona de Aragón (ACA), recoge la producción de gran extensión de la Real Cancillería aragonesa, copias íntegras y sistemáticas de los documentos emitidos en nombre del rey como paso previo a su expedición y entrega al destinatario. Se trata de un fondo de excepcional importancia, con documentos en catalán, aragonés, latín y castellano. Presenta el problema de que no existe una obra de referencia o catálogo moderno que ayude al investigador en la búsqueda de documentos concretos. Dada la cantidad de volúmenes que componen el registro de la cancillería aragonesa, centenares para la época estudiada, solo ha sido posible consultar una parte de ellos. Un estudio intensivo de tal fuente constituiría, por sí solo, una obra independiente. Además, la división particular por series temáticas (*Comune, Curie, Itinerum, Diversorum*, etc.) o territoriales (*Maioricarum, Sardinie, Siciliae*, etc.) no hace posible un acotamiento específico. Según se ha podido comprobar, los documentos relacionados con las tomas pueden encontrarse en cualquier serie, según afectaran a vecinos u oficiales de los distintos territorios de la Corona de Aragón, el documento emitido se dirigiera a la Corona de Castilla, otros reinos y naciones o a los propios súbditos. El recurso a esta fuente, por tanto, ha estado guiado por

---

precisamente, intentar subsanar tales disparidades. No hay ánimo, por tanto, de señalar posibles desaciertos en libros u obras determinadas, sino más bien, de aportar una mayor precisión en los datos conocidos.

20. Tal acotamiento responde a la consideración de diversos aspectos: a la decisión de extender el marco temporal de estudio hasta inicios del siglo xvi (la muerte de la reina Isabel de Castilla), al hecho de que los procesos judiciales suelen hacer referencia a sucesos ocurridos en años anteriores y, finalmente, a la cuestión práctica de tiempo de consulta *in situ*.

21. De la primera época: CMC-I, 5; CMC-I, 6; CMC-I, 21; CMC-I, 40; CMC-I, 45; CMC-I, 46; CMC-I, 97.

22. Libros de cédulas reales (CED) y sección Diversos (DIV), sobre todo.

23. Para todo ello han resultado útiles las guías, catálogos e índices de dicho archivo: Álvarez Terán 1949-1981; Blanco, Álvarez y García 2005; González 1819; Ortiz 1950-2003; Paz 1969; Plaza 2000; Prieto 1946-1949; Tena y Sainz 2018.

las referencias o indicaciones específicas de otras obras historiográficas, y a extensas catas de diversas series de los reinados de Alfonso IV el Magnánimo, Juan II el Grande y Fernando II el Católico<sup>24</sup>. En este estudio se han podido encontrar muchos documentos referidos a presas, acciones de armada y concesiones de seguros y salvaguardias, fundamentalmente referidos a vasallos del rey de Aragón. En algunos de los casos donde se indica que el afectado o perpetrador de la toma era de la Corona de Castilla, se tiende, lamentablemente, a no indicar su vecindad o naturalidad exactas, con lo que no pueden ser incorporados de forma total o completa al análisis de su relación con el reino de Sevilla<sup>25</sup>. No obstante, a pesar de todas las dificultades, se han podido encontrar importantes testimonios inéditos hasta la fecha. Estos documentos parecen agruparse, especialmente, en torno a la serie denominada *Diversorum*. Es en esta serie, en la que se tratan materias diversas<sup>26</sup>, donde suelen aglutinarse las menciones a robos sufridos en los diferentes territorios de la jurisdicción aragonesa: Cataluña, Valencia, las islas Baleares, Sicilia y Cerdeña. También se

---

24. Se han consultado casi 400 libros, según disponibilidad, de los cuales se ofrece a continuación relación sucinta: Registros de Alfonso IV el Magnánimo: (solo se han consultado los disponibles actualmente en forma digital) serie *Diversorum*: 2623; serie *Curie*: 2655-2662; serie *Secretorum*: 2697; serie *Variorum*: 2935. Algunos registros de la reina Violante de principios del siglo xv: 1942, 2046-2049, 2051-2052, 2055-2057. Registros de Juan II el Grande: (además de diversos libros a modo de catas en la serie *Comune*) serie *Diversorum*: 3361-3392; serie *Diversorum Sigili Secreti*: 3393-3394BIS; serie *Sardinie*: 3395-3405; serie *Curie*: 3406-3416; serie *Maioricarum*: 3422-3436; serie *Itinerum*: 3441-3468; serie *Diversorum Siciliae*: 3481; serie *Curie Siciliae*: 3482; serie *Itinerum Siciliae*: 3484-3492. Registros de la lugartenencia del infante Carlos y de la reina Juana: 3498-3500. Registros de la lugartenencia de la reina Juana: 3503-3504. Registros de la lugartenencia de la infanta Juana: 3507-3510. Registros de la lugartenencia del infante Fernando: 3511-3520. Registros de Fernando II el Católico: además de diversos libros a modo de catas en las series *Comune*, *Comune Locumtenencie*, *Sententiarum*, *Sententiarum Locumtenencie*, etc.; serie *Diversorum*: 3545-3560; serie *Diversorum Sigili Secreti*: 3561-3585; serie *Sardinie*: 3586-3598; serie *Curie*: 3599-3604; serie *Curie Sigili Secreti*: 3605-3614; serie *Peccunie Sigili Secreti*: 3665BIS, 3615-3616; serie *Maioricarum*: 3617-3629; serie *Itinerum*: 3632-3662; serie *Itinerum Sigili Secreti*: 3663-3678; serie *Varia*: 3685-3688; serie *Diversorum Locumtenencie*: 3798-3810; serie *Curie Locumtenencie*: 3812-3826; serie *Maioricum Locumtenencie*: 3827-3829; serie *Itinerum Locumtenencie*: 3858-3865.

25. También en otra documentación de la Corona de Aragón. Así, por ejemplo, en los Registros de Deliberacions del Consell de la ciudad de Barcelona de marzo de 1449 se puede encontrar la mención a una nave armada en corso por el rey de Navarra que «hauia donada caça a una fusta de Castella que hauia preses dues barchas de cathalas» (AHCB, Consell de Cent, Registre de Deliberacions: 1448-1449, vol. 5, 20 de marzo, ff. 110v-111r). En abril se hablaba de «un castellà pirata» que había apresado una barca que iba a Barcelona (AHCB, Consell de Cent, Registre de Deliberacions: 1448-1449, vol. 5, 3 de abril, f. 121v). Tal pirata podría ser de cualquier parte de la corona de Castilla: vasco, gallego, cántabro o andaluz.

26. Misivas y cartas reales que deberían ir en *Curie*, instrucciones y memoriales para los oficiales reales, órdenes a autoridades, seguros marítimos y terrestres, etc.

ha consultado la sección de Cartas Reales (CR)<sup>27</sup> y se han examinado libros de la Real Chancillería de Valencia, con similar estructura, conservados en el Archivo del Reino de Valencia (ARV)<sup>28</sup>.

Asimismo, los pleitos y probanzas de la Real Chancillería de Granada (ARChGr)<sup>29</sup> y de la Real Chancillería de Valladolid (ARChV) han demostrado ser de gran utilidad<sup>30</sup>. Según la adscripción geográfica del demandante o demandado, los jueces de las dos audiencias dirimían en caso de apelación a instancias mayores. Los fondos de la Real Chancillería de Granada hubieran demostrado ser de mucha mayor relevancia, si no fuera por las pérdidas de documentos sufridas por las inundaciones de finales del siglo XIX<sup>31</sup>. No obstante, aún están en proceso de ordenación y catalogación secciones de interés como la del Registro del Sello (RS).

Eruditos del siglo XIX como Sanz de Barutell o Vargas Ponce se encargaron de recopilar, transcribir y copiar documentos de diversos archivos nacionales relacionados con cuestiones marítimas. Sus aportaciones se hallan custodiadas en sendos fondos del Archivo del Museo Naval de Madrid (AMN)<sup>32</sup>. El Archivo General de Indias (AGI) también ha aportado algunas informaciones convenientes para encuadrar la actividad pirática-corsaria en la zona en torno al descubrimiento de América y al establecimiento de las rutas de Indias<sup>33</sup>.

Al margen de los grandes archivos nacionales, los archivos nobiliarios de las casas con territorios en el reino de Sevilla también ofrecen importantes testimonios a tener en cuenta. Concretamente, los fondos del Ducado de Osuna (OSUNA), custodiados en la Archivo Histórico de la Nobleza (AHNOB)<sup>34</sup>, la sección del Almirantazgo del Archivo de la Fundación Casa

27. Fondos de Martín I y Alfonso IV, según disponibilidad.

28. Más de un centenar largo de libros, según disponibilidad, de los cuales se ofrece a continuación relación sucinta: RC Div (*Diversorum*): 256-318; RC Cur (*Curiae*): 231-247; RC Iti (*Itinerum*): 397-412. Además de múltiples catas intensivas en toda la amplia serie *Communium* (RC Com), *Camarae Siciliae* (RC CamSic) o la de *Reginale Dominae Mariae I* (RC Reg-Mar), entre otras.

29. Catálogo de pleitos de la Dirección General del Libro y del Patrimonio Bibliográfico 2005.

30. Se han consultado, especialmente, las cajas de Cartas Ejecutorias. Porras Arboledas recoge algunas reales ejecutorias de esta época, referentes a corsarios, provenientes de la Real Chancillería de Valladolid. Son escasas y suelen tratar de ataques vascos en el Mediterráneo occidental. No obstante, algunas de ellas han demostrado ser de interés para el presente estudio. Véase Porras 2005: 131-157.

31. Cf. González Zalacain 2018: 112.

32. Catálogos de Fontanals Pérez 2011; San Pío y Zamarrón 1979-1996, y González, Pablo y Rodrigo 1999.

33. Sobre todo, en la sección de Indiferente General (Indiferente) y Patronato Real (Patronato). Véase Schäfer 1947.

34. Antes Sección Nobleza del Archivo Histórico Nacional.

de Alba (AFCA)<sup>35</sup>, el Archivo General de la Fundación Casa Medina Sidonia (AGFCMS)<sup>36</sup> y el Archivo Ducal de Medinaceli (ADM)<sup>37</sup>.

Dada la configuración político-administrativa del reino de Sevilla, las actas capitulares del cabildo hispalense, conservadas en el Archivo Municipal de Sevilla (AMS), contienen noticias de la correspondencia entre los municipios y sus magistrados, así como quejas y peticiones de justicia, abarcando no solo datos de gran valor de Sevilla, sino también de localidades onubenses y gaditanas. A este respecto, los Papeles del Mayordomazgo de Sevilla (Pap. del May.) también contienen noticias de cierta relevancia relacionadas con la administración de la capital hispalense<sup>38</sup>.

Los fondos de los archivos históricos locales, como los de Huelva, Palos, Ayamonte, Puerto Real o Sanlúcar de Barrameda no abarcan, en general, fechas tan antiguas. Hay que tener en cuenta que, al igual que se refería al respecto del Archivo de la Real Chancillería de Granada, la propia historia vital de los archivos, con sus devenires y pérdidas, limita notablemente el espectro documental al cual se puede acceder en la actualidad. El Archivo Municipal de Cádiz (AMC) tampoco conserva las actas capitulares de la época, que ardieron después del saqueo anglo-holandés de 1596, aunque se custodia un libro con copias de algunos años, de puño de Adolfo de Castro<sup>39</sup>. Las actas del cabildo del Archivo Municipal de Jerez de la Frontera (AMJF)<sup>40</sup>, en cambio, sí contienen datos al respecto, siendo un valioso recurso para el estudio de la época y la ciudad<sup>41</sup>. También se han consultado, de forma somera mediante catas en años con información previa, actas capitulares y fondos municipales de archivos locales como el Archivo Municipal

---

35. Véase Cruces Blanco 1996. El autor desea agradecer a su director, Juan Manuel Calderón Ortega, su atención y ayuda para obtener reproducciones de los documentos estudiados.

36. Los inventarios digitalizados a partir de los manuscritos de Álvarez de Toledo (2008) en el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico de Sevilla (IAPH).

37. En concreto, a través del Sistema de Información de los documentos de los Estados andaluces de la Casa Ducal de Medinaceli en el Archivo General de Andalucía (AGA).

38. Siendo de gran ayuda el inventario y catálogo de Collantes de Terán 1969, 1972-1980 y Kirschberg 2011-2014, 2015-2017. Todos estos fondos son, por cuestiones de conservación, consultables mediante microfilm. Estos microfilms, por desgracia, adolecen de deterioro o falta de calidad, por lo que en ocasiones hay que sumar al mal estado del documento original la mala calidad de imagen de la copia microfilmada. Lamentablemente, por razones de conservación no se ha permitido la consulta de los originales. Las Actas Capitulares se han estudiado –con alguna laguna– hasta 1515, año incluso. Como herramienta fundamental, Collantes de Terán 1977, Sanz y Simó 1993.

39. Castro 1863.

40. Índices de Fernández Formentani 1853-1887 y catálogo cronológico de Orellana 2015.

41. Existe un antiguo índice manuscrito por palabras clave realizado por Fernández Formentani y Muñoz Gómez: *Índice de Actas Capitulares*, t. I (1409-1598).

de Murcia (AMMU)<sup>42</sup>, el Archivo Histórico Municipal de Málaga (AHMMA)<sup>43</sup> y el Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona (AHCB)<sup>44</sup>. El acceso a otros fondos, como los del Archivo Municipal de Valencia (AMV), ha resultado más complicado, al no disponer de servicios de reprografía, personal suficiente para atender demandas externas o fondos inventariados y preparados para su consulta<sup>45</sup>. Se han utilizado sus documentos fundamentalmente a través de obras editadas.

Por otro lado, y fruto de la dimensión internacional de los actos pirático-corsarios, los documentos provenientes de otros países ofrecen visiones ajenas de gran valor a la hora de poner en contexto el fenómeno. Tienen dificultades asociadas, ya que no suelen precisar el origen exacto de los extranjeros, más allá de «espagnols», por ejemplo, en el caso francófono. Y cuando lo hacen, son mayoritariamente –si no exclusivamente– vascos. Así, también se han consultado, entre otros, los rollos de la Cancillería inglesa<sup>46</sup>, documentos

42. Años especialmente relevantes por referencia cruzada con las Actas Capitulares de Sevilla: AMMU, Ac. Cap. núm. 90-97 y Cartulario Real (CR), entre otros.

43. Véase el inventario de Cruces Blanco 2004.

44. Algunos libros del Registre de Deliberacions y las Lletres Closes del Consell de Cent.

45. El autor desea agradecer al personal de este último archivo su atención a la hora de obtener reproducciones de documentos.

46. Conjuntos de registros compilados de la Cancillería inglesa. Estos documentos han sido transcritos y editados en su mayoría en los llamados *Calendars*: resúmenes extensos que permiten reemplazar en su mayor parte la consulta de los documentos originales, los cuales se conservan en The National Archives, Kew (TNA). Las transcripciones pueden presentar errores de interpretación –casi todos son de finales del siglo XIX y principios del XX–, pero las fuentes son imposibles de consultar sin desplazarse físicamente a Inglaterra (con algunas excepciones). *Patent Rolls*: registros de las cartas patente expedidas por la Corona, como expresión de la soberanía real en un amplio espectro de temas de interés público. Editado y consultado todo el siglo XV. *Close Rolls*: registro administrativo de las cartas cerradas expedidas por la Cancillería Real. Editado y consultado todo el siglo XV (y disponible en bases de datos privadas como British History Online). *Fine Rolls*: registros financieros de la Cancillería inglesa. Editado y consultado desde principios del siglo XV hasta 1509. *Parliament Rolls*: registro de procedimientos parlamentarios. Editado y consultado todo el siglo XV. *Gascon Rolls*: registros del gobierno inglés de Aquitania y Gascuña. Consultable gracias a un proyecto conjunto de la Oxford University, la Liverpool University y el King's College de Londres. *Charter Rolls*: registros administrativos de la oficina de la Cancillería inglesa. Editado y consultado todo el siglo XV. También se han consultado obras derivadas del reino de Enrique VIII –*Acts of the Privy Council*– y al respecto de las relaciones con España, que contienen documentos de otras procedencias. En los nombres castellanos hay deformaciones importantes, fruto de las entendibles dificultades para reflejarlos por parte de escribanos ingleses, a las que hay que añadir su escritura en latín. Ferreira Priegue, quien abordó con fuentes internacionales la cuestión del comercio medieval de Galicia, ya reflexiona ampliamente a este respecto: los buques y mercaderes a veces son identificados como «hispani», otras quedan dentro de la confusa categoría de «alienigenae», agravándose con la grafía de los nombres. Estas disquisiciones son aplicables a la mayor parte de documentos europeos: franceses, bretones, venecianos, etc. La labor de análisis de estos archivos realizada por dicha

emitidos por la Chancelería Regia portuguesa<sup>47</sup>, registros del Senado de la República de Venecia<sup>48</sup>, así como textos y documentos de la Cancillería francesa<sup>49</sup>

---

historiadora, así como sus indicaciones a ese respecto, han resultado especialmente útiles (cf. 1988: 13 y ss.).

47. Custodiados en el Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT). Se han podido consultar diversos volúmenes microfilmados en Digitarq –el proyecto de digitalización archivística del gobierno luso–, constatando que, a pesar de existir varias obras fundamentales que recopilan documentos de esta fuente, no todos los documentos relativos a este tema han sido estudiados y transcritos. No obstante, el trabajo de esta también extensa fuente es lo suficientemente arduo como para constituir una obra independiente en sí misma, por lo que la consulta se ha limitado a catas guiadas. También se han consultado las secciones de Corpo Cronológico (CC) y Coleção de Cartas (CART). Algunos de los casos analizados quedan, una vez más, como oscuras ejemplificaciones de la piratería ejercida, de forma genérica, por castellanos o españoles. Cabe destacar documentos como ANTT, PT/TT/CC/1/3/19, de 1500, con el resumen: Carta ao rei dos xeques e principais de Meca com a notícia das mercadorias que foram para Safim, e na volta do roubo feito pelos castelhanos e do modo com que se estimavam naquelas terras todos os vassallos do dito senhor.

48. Registros de deliberaciones del Senado del siglo xv, custodiados en el Archivio di Stato di Venezia (ASV), especialmente Mar. Registri y Misti. Registri. En parte accesible a través del Progetto Divenire. En el caso italiano, los registros están casi tan fragmentados como en el caso castellano, repartidos entre los archivos de Génova (Archivio di Stato di Genova), Venecia (Archivio di Stato di Venezia), etc. Lamentablemente, tal fragmentación se traduce en una gran divergencia entre los niveles de descripción y la documentación digitalizada y disponible. En general, hay muy poco accesible para el investigador foráneo.

49. Las actas legislativas de la Gran Cancillería de Francia: las *Actes Royaux*. Conjunto de panfletos de la monarquía francesa que contienen información económica, administrativa y política de Francia desde el siglo XIII hasta el XVIII, cuya copia se conserva en la New York Public Library. El autor quiere agradecer a la Biblioteca de la Universidad de Huelva la posibilidad de acceder al fondo a través de esta institución. Lamentablemente, se ha podido comprobar que no contienen nada de utilidad para el objeto de este estudio. Los registros de la Cancillería francesa están recogidos en los Archives Nationales franceses (AN), en el vasto fondo conocido como *Trésor des Chartres* (signatura JJ). Aunque sí tienen el potencial de arrojar nueva luz sobre el tema, además de inabarcables por su extensión, solo son consultables *in situ* (con la excepción de algunos registros del siglo XIV y XV). No existe actualmente ningún inventario para la época acotada, salvo uno manuscrito para los registros de Luis XII (1498-1502). Las catas realizadas en libros de la primera mitad del siglo XV –reinados de Carlos VI, Enrique VI, Carlos VII, Luis XI– no han dado resultados satisfactorios. Hay documentos al respecto de presas, pero normalmente no se especifica más del atacante o del atacado que se trataba de un «español» o que venía de las «parts de Espagne». Existe actualmente un proyecto de transcripción e indexación automáticas del *Trésor* (The Himanis Project). Las dificultades paleográficas son considerables. Un texto de 1385 menciona que Nicolas Jean, maestre de la nave «Saint Esperit du Guérande» y el mercader Noel Galois, también de Guérande (Francia), se encontrarían en las prisiones de La Rochelle, habiendo cargado un navío en Flandes con sal «pour mener en Espagne le vendre et la acheter des lances et antes harnoiz pour en armer une barge qui est de nostre ame Conde l'esuerat capitaine de Clicon». Se dirigieron al puerto de San Sebastián, pero a la vuelta fueron presos por «les baleniers d'Olonne» (AN, TC, JJ127, f. 174). Un marinero «Jehan de Billebaut du pays d'Espagne» aparece referido en otro documento de 1394 al respecto de la «barge Saint Denis» (AN, TC, JJ145, f. 226). En 1403 se recogía la denuncia de «Ortyn de Gevniq[ue] [...] d'Espagne» sobre la presa de la «Saint Espit de Dondarre» en el «port

y bretona<sup>50</sup>. También se han analizado documentos flamencos, particularmente los provenientes del Stadsarchief van Brugge<sup>51</sup>.

En cuanto a las fuentes editadas, *El Tumbo de los Reyes Católicos del Concejo de Sevilla*<sup>52</sup>, la recopilación de copias de toda la documentación emanada de la gestión realizada entre los años 1474 y 1509, contiene algunos documentos que –aunque de muchos se tenga el original generado en el Registro General del Sello– son útiles para trazar el contexto de las acciones piráticas. También han resultado útiles colecciones documentales como los *Monumenta Henricina*<sup>53</sup> portugueses o la *Colección documental del descubrimiento*<sup>54</sup>, entre otros.

---

e hable de Crotoy» (AN, TC, JJ158, f. 123). Un último ejemplo, en 1457 se recoge la petición de justicia de un «Petro de Lagues de la nacion d'Espagne» (AN, TC, JJ189, ff. 79v-80r).

50. Los *Registres de Chancellerie du duché de Bretagne* (RC) y *Trésor de Chartes des ducs de Bretagne* (TC), *Amirauté de Bretagne*, custodiados en los Archives Départementales de Loire-Atlantique (ADLA). En este caso, el almirantazgo bretón tiende a ser más preciso y a veces indica nombres o precedencias. Normalmente se trata de vascos. Por ejemplo, en un documento que ordenaba aprehender seis navíos españoles, los puertos de origen de los mercaderes y barcos mencionados son San Sebastián y Bilbao (ADLA, TC, E 202-8: Mandement du duc François II à Jean le Bailly, maître des requêtes, aux sénéchaux de Quimper, de Vannes et d'Hennebond, de sequestrer 6 navires espagnols entrés dans le port du Blavet, d'examiner leurs saufs-conduits et de déférer leur cause au chancelier Guillaume Chauvin, conservateur des alliances conclues avec l'Espagne –1459, 27 avril–). En otro caso, al respecto de un navío español con vinos y hierro que iba a Inglaterra, este es identificado como un balliner de San Sebastián (ADLA, TC, E 202-13: Vidimus du procès-verbal –du 14 septembre 1463– relatant la mainlevée de saisie accordée par Guyon de Quelenec, capitaine de Brest, à un navire espagnol chargé de fer et de vin pour l'Angleterre –1464, 13 mars–). El corsario español que atacaría en 1467 un navío de Morlaix, llevaba a bordo hombres de San Sebastián y Fuenterrabía (ADLA, TC, E 202-14: Déclaration devant le sénéchal de Nantes, du pillage commis par un corsaire d'Espagne sur un navire de Morlaix –1467, 16 décembre–).

51. Misma problemática. Véase, por ejemplo, el caso de 1435 de un Martín Sánchez Maldonado, calificado de «maistre de neif Despaigne», quien habría capturado en el mar una nave cargada de mercancías que quería anclar en Sluys, por lo que solicitaba seguro. O el de 1465, año en el que un navío de un vecino de Brujas, Jean de Grave, fue presa por los españoles como si fuera nave inglesa (cf. Guilliodts 1901, vol. 1: 24). El Stadsarchief van Brugge contiene interesantes informaciones sobre el comercio de la época, por ejemplo, en la sección de *Civile Sententiën*. Aunque normalmente los documentos están en flamenco, los que incumben a extranjeros suelen estar en francés o latín. No se ha hecho un estudio de los mismos en profundidad, pero pueden encontrarse en ellos interesantes cuestiones como, por ejemplo, la referencia en 1456 a dos pilotos de España que iban en una carraca de venecianos partida de Cádiz: Álvaro de Río y Juan de Bermeo (SAB, *Civile Sententiën*, 1453-1460, f. CXVI; véase Guilliodts 1901, vol. 1: 73; referido en Ronquillo Rubio 2004: 112). Ronquillo les atribuye naturalidad vasca, relacionándolos con una escuela vizcaína de pilotos en Cádiz.

52. Carriazo y Carande 1929-1971, vols. 1-5; Fernández, Ostos y Pardo 1997-2008, vols. 6-13.

53. 1960-1974, 16 vols.

54. Pérez de Tudela 1994, 3 vols.

Las crónicas, cartas, memoriales y obras historiográficas contemporáneas o inmediatamente posteriores también han servido para completar este estudio que aspira a tratar el fenómeno en su conjunto. Para ello se han consultado los fondos bibliográficos de, entre otras, la Biblioteca Nacional de España (BNE), la Biblioteca Real (BR), la biblioteca de la Real Academia de la Historia (RAH)<sup>55</sup> y la Biblioteca Nacional de Portugal (BNP). Se ha recurrido a cartografía y atlas de la época e inmediatamente posteriores, para localizar los lugares de los ataques y otras referencias geográficas indicadas en los diversos casos. Para ello, han resultado vitales las cartotecas del Instituto Geográfico Nacional de España (IGN), de la Biblioteca Nacional de España o de la Real Academia de la Historia (RAH), entre otras.

\* \* \*

La estructura del libro responde a una intencionalidad: presentar al lector una panorámica del fenómeno, ordenando los hechos desde lo general hasta llegar a lo particular. Por desgracia, por cuestiones evidentes de espacio no se pueden abordar todos los aspectos que serían interesantes para comprender las circunstancias de los hechos, bosquejar el cuadro completo de finales de la Edad Media. Así, en la medida de las posibilidades, se intentan ofrecer algunas aclaraciones y explicaciones al respecto de tipología de naves, armamento o jerarquía dentro del oficio de la mar.

En el capítulo 1 se realiza una aproximación teórica y práctica al análisis del fenómeno pirático-corsario, su definición conceptual y el debate historiográfico en torno a él. Se dedica especial atención a establecer las circunstancias sociales, económicas y políticas en las que se desarrollan las actividades pirático-corsarias y su imbricación con otras acciones marginales o ilegales, como el contrabando.

Bajo el capítulo 2 se describen los pormenores legales de la época: cuándo un ataque era considerado legal y cuándo no, cuál era el proceso de encausamiento y cuáles eran las autoridades que debían administrar justicia, entre otros aspectos. Mención especial merecen las penas y castigos aplicados a los infractores, un análisis necesario para entender cómo se generaba la propia documentación estudiada.

El capítulo 3 constituye el núcleo principal del libro, presentando los diversos casos de ataques perpetrados por habitantes de la zona expuestos de forma más o menos unificada –cuando es posible sin alterar el sentido de la propia narración– siguiendo criterios de agrupamiento temático, cronológico y de ámbito de actuación. Los barcos, mercaderes y puertos del reino de

---

55. Fondo Mercedes Gaibrois de Ballesteros (FMGB), descrito en Ortego 2015.

Sevilla también fueron objeto y escenario de acciones piráticas y de represalia por parte de los habitantes de otras regiones de las Coronas de Castilla y Aragón, así como de naciones extranjeras de la época. Contiene transcripciones de fragmentos relevantes de los documentos que han sido utilizados en el transcurso de la investigación, así como explicaciones para entender, en su conjunto, los hechos conocidos.

Se ha creído conveniente la existencia de un pequeño capítulo 4 dedicado a aquellos nombres que destacaron por sus acciones o por la frecuencia de las mismas. Sirva lo contenido en él a modo de particular recapitulación, analizándose, cuando ha sido posible, la trayectoria vital de los protagonistas de los actos pirático-corsarios, con documentación auxiliar.

Tras ello, el correspondiente y necesario capítulo dedicado a las consideraciones finales en torno al fenómeno, procediéndose a interpretar los resultados y sus implicaciones. Una reflexión que busca ofrecer datos claros y directos, relacionándolos con consideraciones propias de la sociedad, economía y política de la época. Las estadísticas derivadas de este estudio, aunque puedan ofrecer una perspectiva parcial por la problemática asociada a las fuentes, suponen el objetivo último: ser una recapitulación actualizada del fenómeno.

\* \* \*

El presente libro constituye una síntesis reorganizada y actualizada de la investigación que dio lugar a mi tesis doctoral, desarrollada bajo la dirección del doctor Juan Luis Carriazo Rubio, profesor titular de la Universidad de Huelva. Fue defendida en la Universidad de Huelva el 17 de julio de 2019, bajo el título *Curso y piratería en el reino de Sevilla a finales de la Edad Media*. Debo, por tanto, comenzar agradeciendo a los miembros del tribunal que la examinó y juzgó. Este estuvo formado por los doctores José Enrique López de Coca Castañer, Eduardo Aznar Vallejo y Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno. A ellos agradezco el honor de su atención y consideración, como verdaderos expertos y referentes, así como sus acertados apuntes e indicaciones, que han servido para orientar esta reorganización y revisión. También debo, y no por ello deja de ser un placer, reconocer la deuda intelectual y vital contraída con mi director y mentor, Juan Luis Carriazo Rubio, quien siempre ha apoyado mi labor investigadora, constituyendo un modelo a seguir.

El origen de esta obra se retrotrae hasta el año 2013, un trabajo fin de máster o TFM que fue defendido en el marco del Máster de Estudios Históricos Comparados de la Universidad de Sevilla. Ese estudio, titulado entonces *El fenómeno de la piratería y el corsarismo onubenses en el último cuarto del siglo xv*, fue dirigido por el doctor Juan José Iglesias Rodríguez, catedrático de la Universidad de Sevilla, a quien debo también un profundo agradecimiento por su

guía. Sus apreciaciones y consejos, así como el ánimo que supo transmitirme, supusieron un importante empuje para acometer el siguiente paso.

Algunos de los resultados de la investigación plasmada en esta obra, especialmente los concernientes al ámbito onubense, han podido divulgarse durante los últimos años a través de cursos insertos en el programa del Aula de la Experiencia de la Universidad de Huelva, así como de diversas conferencias impartidas en dicha universidad y en la de Sevilla. La satisfacción de poder hacer llegar a los habitantes de hoy nuevos enfoques e informaciones sobre la historia de los que vivieron en el ayer es difícil de describir. Y, sin embargo, es tarea no siempre valorada, pero fundamental.



# Capítulo 1

## ANÁLISIS DEL FENÓMENO PIRÁTICO-CORSARIO

- Patrón, no entiendo cómo pueden vivir los peces en el agua.
- Toma, como los hombres en tierra firme: los grandes se comen a los pequeños.

William Shakespeare, escena V de  
*Pericles, Príncipe de Tiro* (1607)

Para el estudio de la piratería y el corso en el período temporal y el marco espacial determinados, es indispensable, en primer lugar, clarificar las características intrínsecas de cada tipología de actividad. Dentro de una amplia categoría de acciones limítrofes se engloban una serie de actuaciones vinculadas con el mar, situadas a uno y otro lado de la ley, tales como las expediciones denominadas cabalgadas (dirigidas contra el enemigo musulmán y que buscaban la obtención de prisioneros y botín) o el comercio de mercancías prohibidas (contrabando, contraviniendo las leyes y mandatos reales)<sup>56</sup>. Estas, entre otras, comparten suficientes puntos en común con las propias de la esfera de

---

56. Las cabalgadas eran razias o incursiones que, en el caso de territorios con frontera marítima, implicaban operaciones navales. Al respecto de las realizadas en Berbería, indica Juan José Iglesias Rodríguez que estos asaltos por sorpresa a poblaciones de la costa berberisca también eran definidos por el verbo «baraxar» o «barajar», subrayando el carácter de prolongación de la tradición fronteriza peninsular (cf. 2013: 15). Las operaciones eran organizadas desde los puertos andaluces y de las Islas Canarias, a iniciativa particular, de los señores jurisdiccionales o de los municipios, en caso de ser de realengo. Eduardo Aznar Vallejo señala también que tales cabalgadas, al igual que las empresas corsarias, se organizaban con socios que aportaban capital, fletando las naves, aprovisionándolas de suministros y armas, etc. La paga de los marineros y participantes podía hacerse con cantidades fijas o a partido, esto es, con partes proporcionales de la presa obtenida (Aznar Vallejo 1993: 99). Sobre las cabalgadas, consúltense, entre otros, García Figueras 1956: 51-79; López Beltrán 2001: 169-186.

actuación de piratas y corsarios como para considerarlas esenciales para el análisis global del fenómeno. En algunos casos es la problemática asociada a la época –esto es, la escasez de fuentes sobre un mismo hecho– la que hace que tales actividades permanezcan en la neblinosa duda de la identificación absoluta. Como se expondrá en las siguientes páginas, frecuentemente resulta muy complicado distinguir entre piratas y corsarios o, en definitiva, cuándo una toma denunciada se produjo con cobertura legal o sin ella. También se antojan de difícil solución ciertos casos en los que la presa, por ejemplo, se realizaba por parte de las autoridades, justificando que tal reacción era suscitada por el ejercicio del contrabando o por la aplicación de cierta orden o directiva. Estas actividades limítrofes están profundamente imbricadas en la práctica. La sospecha del transporte y venta de mercancías prohibidas, siguiendo con el ejemplo, podía derivar en acciones corsarias legítimas<sup>57</sup>. Las incursiones en Berbería, por otra parte, implicaban acciones de armada. Sin embargo, pocas veces se explicita si los resultados de estas cabalgadas se obtuvieron exclusivamente de acciones en tierra o si, por el contrario, se produjeron en tomas de embarcaciones en el mar. Los condicionantes para categorizar de una u otra forma un caso determinado son múltiples, escapando, como se pretende reseñar, a una definición definitiva. Por ello se desarrolla en estas páginas un análisis general que tiene como objetivo presentar una imagen cohesionada de este tipo de actividades en la época estudiada. Piratas, corsarios, contrabandistas, mercaderes fraudulentos, capitanes deshonestos, oficiales corruptos, entre otras figuras, convivieron sin solución de continuidad en los mismos espacios y tiempos.

En la época, la tipología de embarcaciones marítimas era muy amplia. De entre todas, destacaron las carabelas, como las que pueden observarse reproducidas en el detalle de la carta universal de Juan de la Cosa de 1500 (figura 1). Esta variabilidad de naves (con propulsión a remo y vela), que coexistían a principios del siglo XVI, se explicita en la pintura de la Virgen de los Mareantes o Navegantes, de la capilla de la Casa de Contratación en Sevilla (hoy en el Real Alcázar), en la figura 2. Los combates entre barcos introdujeron de forma temprana el uso de la pólvora y la artillería, aunque en muchos de los episodios que se abordan en este libro los tiros y disparos fueran mayoritariamente de advertencia (para amedrentar y no dañar el botín). Aunque no hay imágenes

---

57. O por parte de las autoridades locales. Por ejemplo, en 1477, el mercader genovés Niccoloso Buccardo, estante en Sevilla, y el patrón Pedro Gambón eran acusados de «que estando la dicha carraca veneçiana surta en el puerto de Cádiz, cargaron e fezieron cargar [...] pan trigo, en que sacaron de todo el dicho arçobispado e prouinçia quinientos cafizes» (AGS, RGS, leg. 147710, doc. 86). Acusados por el procurador Ramírez de Villaescusa, este no pudo probar suficientemente el hecho y los implicados alegaron no haber tenido conocimiento del pregón de la prohibición de sacar fuera de los reinos pan, harina o semillas. Aludían a que si el delito lo cometieron no lo habían hecho con mala fe. Sobre Buccardo o Buchardo consúltese Bello León 2014: 36.



Figura 1. Fragmento de carta universal de Juan de la Cosa con embarcaciones de época (1500). Fuente: Museo Naval de Madrid, MNM-257

apropiadas para tales enfrentamientos marítimos en la región a finales de la Edad Media, entre otras cuestiones por la colocación de la artillería embarcada, la figura 3 es muy ilustrativa sobre cómo podían producirse esas luchas entre naves.

### 1.1. ENTRE DELINCUENTES Y EMPRENDEDORES

La delimitación y definición de los conceptos de piratería y corso han constituido el eje principal de multitud de trabajos y estudios enfocados en estas actividades marítimas. Es evidente que, en el plano más teórico, no son lo mismo. Así, de forma general, se define la piratería como la acción ilegal de asalto y robo en un entorno marítimo, y el corso como la acción con autorización llevada a cabo por naves ajenas a la armada nacional, contra buques o barcos enemigos de un estado<sup>58</sup>.

58. Aunque refiriéndose a un contexto temporal posterior, Enrique Otero Lana define tales diferencias de forma efectiva también para esta época: el corsario mediante permiso podía apresarse mercantes enemigos o barcos neutrales con contrabando, mientras que el pirata era un

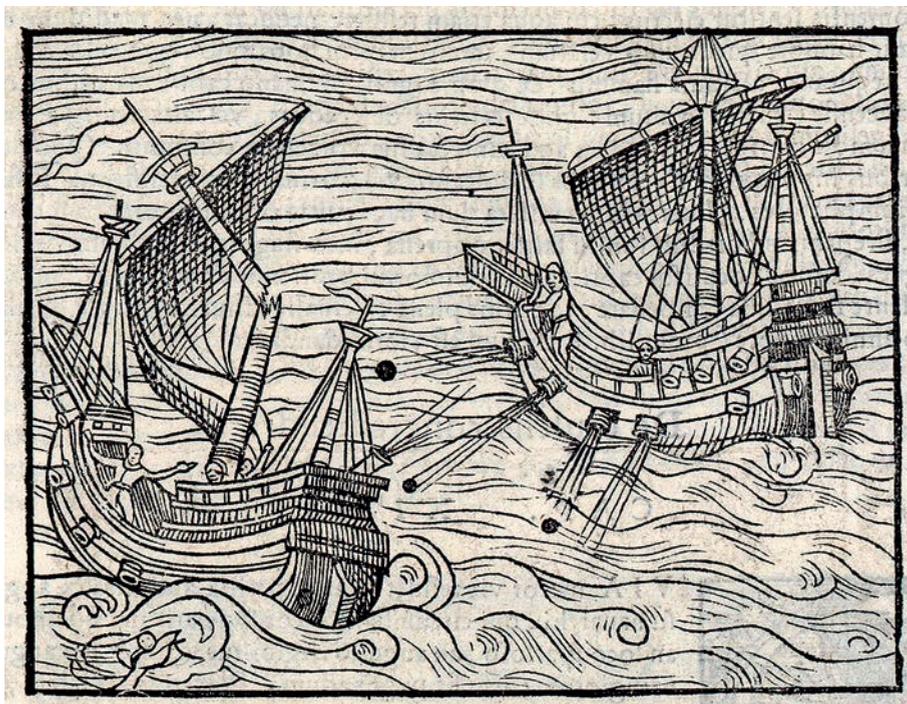


Figura 2. Grabado que, bajo el título de *De mutua strage mercatorum pro portibus Islandiae*, refleja un combate con artillería naval (1555). Fuente: *Historia de gentibus septentrionalibus* de Olaus Magnus, Fondo Antiguo de la Biblioteca de la Universidad de Sevilla, A Res.27/7/04

Se señalaba en la introducción que la piratería es un oficio antiguo, nacido en el mismo momento en que el hombre comenzó a navegar y a transportar mercancías valiosas<sup>59</sup>. No obstante, no es fácil trazar una línea clara de separación entre piratas y corsarios, y más en la época que es objeto del estudio. A menudo los corsarios de un país eran vistos como vulgares piratas por quienes sufrían las consecuencias de sus acciones<sup>60</sup>. El corsario efectuaba una acción legal según la jurisdicción del país que había expedido la patente o carta de marca, mientras que el pirata era a todas luces considerado un delincuente

---

forajido que sin permiso alguno capturaba embarcaciones sin justificar sus presas ante ningún tribunal (cf. 1995, vol. 2: 665).

59. Cf. Gosse 2008: 19. Esta obra ofrece una panorámica excelente pero muy enfocada en los ámbitos tradicionales de la piratería (el Caribe y la Costa Berberisca), centrándose sobre todo en las grandes figuras inglesas de épocas más modernas que medievales. Por tanto, no es útil para este análisis, aunque sí es un libro de referencia para entender el conjunto del fenómeno.

60. Cf. Corrales Elizondo 2004: 74.

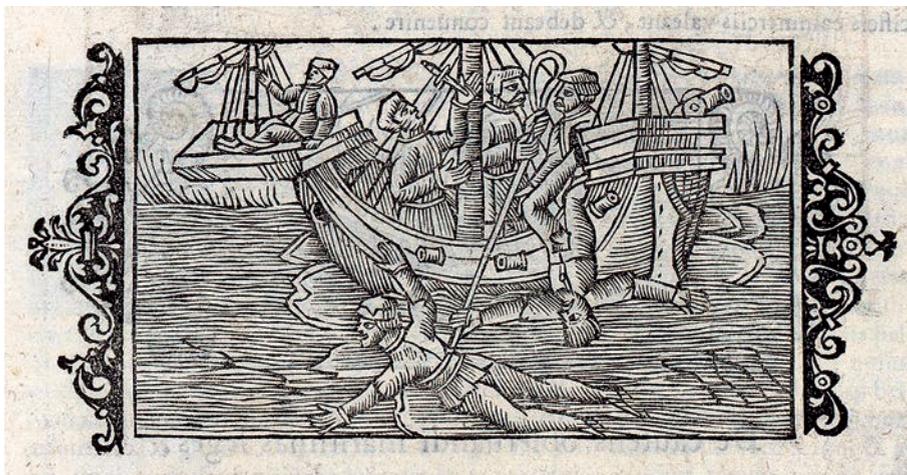


Figura 3. Grabado que, bajo el título *De punitione rebellium nautarum*, refleja diversos castigos, incluyendo el acto de pasar por la quilla (1555). Fuente: *Historia de gentibus septe ntrionalibus* de Olaus Magnus, Fondo Antiguo de la Biblioteca de la Universidad de Sevilla, A Res.27/7/04

sin ningún amparo jurídico<sup>61</sup>. Parafraseando al medievalista Michel Mollat, la distinción entre piratería y corso no es fácil<sup>62</sup>. Mollat ya propuso a finales del siglo xx una diferenciación más o menos clara a la hora de estudiarlos. Para los casos de piratería, definía tales como los ataques o capturas realizados por un navío de un particular en la mar o desde una base operacional marítima, en tiempos de paz o tregua, o en violación de una protección especial, sin autorización ni justificación, a expensas de navíos que no han llevado a cabo acto hostil alguno<sup>63</sup>. Para los de corso, Mollat distinguía que tal captura o ataque serían efectuados por un navío de un particular al amparo de una letra de marca auténtica, o de una comisión expedida por la autoridad pública, contra navíos pertenecientes a una autoridad enemiga. El corsario no gozaría legalmente de su presa sin antes declarar, justificar y entregar las mercancías a la jurisdicción correspondiente<sup>64</sup>. Además, conforme avanzó el siglo xv se hicieron más comunes las exigencias de fianzas, esto es, cantidades estipuladas

61. Aunque Josefina Mutgé Vives establece una distinción, ya que la marca se podía otorgar en tiempos de paz sin llegar a hostilidades generales, sino para la reparación de un daño puntual e individual (cf. 2006: 387).

62. Cf. Mollat 1980: 743.

63. Cf. Mollat 1980: 749.

64. La referencia a la letra de marca auténtica es importante, ya que esta podía falsificarse. Véase el caso de un vecino de Lequeitio que, en 1483, atacaba naves comerciales bretonas con carta de marca falsa, en Suárez Fernández 1969, vol. 3: 258-261.

que luego pudieran servir de indemnización a las víctimas de los posibles abusos cometidos. Ya en las paces entre Castilla y Portugal que se materializaron en 1423, con capítulos adicionales en 1427, se fijaba que la fianza que debía dejarse en depósito antes del flete de una nave serían 50 coronas de oro por hombre embarcado<sup>65</sup>.

Las actividades de corso, por tanto, eran acciones militares pararegulares o irregulares realizadas bien contra los súbditos de otros países –con los que existían hostilidades generalizadas o se les exigían compensaciones económicas concretas–, bien contra pueblos con los que existía una conflictividad abierta y constante. Estas operaciones de corso eran denominadas en la época como acciones o expediciones «de armada», y así lo reflejan los documentos<sup>66</sup>. En ellos, cuando la embarcación en cuestión iba abiertamente en busca de presas se indica con la expresión habitual: «yendo de armada». También en fuentes archivísticas y cronísticas se utiliza el término «cosario», o corsario, aunque tal designación no responde a una identificación exacta, más bien es empleado como sinónimo de pirata o malhechor que como legítimo pararegular. Estas apreciaciones son comunes en la gran mayoría de referencias consultadas, con algunas peculiaridades según el tipo y origen de las fuentes. Así, por ejemplo, en los documentos de la Corona de Aragón se suelen etiquetar los ataques efectuados en vulneración de las leyes como realizados de «modo pirático» o «piráticamente». Sin embargo, en la misma fuente a menudo se engloban los merodeos y depredaciones de embarcaciones en las costas y mares de su territorio con el término general de «corsarios».

Las acciones piráticas, en cualquier caso, nacían de la contravención directa de las normas nacionales e internacionales sobre tráficos marítimos, por lo que no obedecían a ninguna regla. El pirata, citando una carta del baile de Valencia reproducida por Jacqueline Guiral-Hadziiossif, no «craint ni Dieu, ni Roi [...] et commet vols et rapines en manera piratica»<sup>67</sup>. El ejercicio del corso, por el contrario, estaba regulado por la Corona, con autorización para ello, y esta se lucraba con una quinta parte de lo capturado. La licencia regia se expedía, sobre todo, en el caso de guerra con otro país europeo o como represalia económica, ya que, en conflictos generalizados o permanentes en el tiempo, como es el caso de los enemigos de la fe, se entendía esta como tácita. Subsidiariamente podía existir una regulación señorial a nivel local<sup>68</sup>. Así, durante

---

65. Cf. Gomes Pedrosa 2000: 81-82. La corona era una moneda de oro quizás originariamente llamada así porque en su cuño figurara alguna corona, o porque fuera de un oro similar al de las coronas de triunfo imperial romanas. Siguiendo a Betsabé Caunedo del Potro (1984), entre otros, esta moneda equivaldría a finales del siglo xv a unos 328 maravedís. José Sánchez Herrero (1981: 128) confirma su equivalencia en 1485, a efectos de la corona francesa.

66. Cf. Aznar Vallejo 1992: 142.

67. Guiral-Hadziiossif 1986: 99.

68. Véase el caso de Palos (Huelva).

la guerra con Portugal, en el contexto de la lucha por el trono castellano (1475-1479), se concedió licencia general para armar contra los adversarios de la Corona, incluyendo la exención del ya mencionado quinto real, con la excepción de las tomas de oro y cautivos procedentes de la Mina de Oro<sup>69</sup>.

No hay que olvidar que estas actividades bélicas se asentaban en la obtención de botín, lo cual permitía la financiación de las propias empresas<sup>70</sup>. Conforme avanzaba el siglo xv las instituciones del Almirantazgo y la Armada Real castellanas fueron entrando en declive<sup>71</sup>. El cargo de almirante se había convertido en patrimonio nominal de algunas familias y la flota real era insostenible económicamente<sup>72</sup>. En las armadas dirigidas específicamente sobre un objetivo, el almirante nombraba al capitán mayor o general con jurisdicción para usar la justicia real, civil y criminal, así como a los escribanos y alguaciles<sup>73</sup>. En tiempos de los Reyes Católicos, estos delegaron tal autoridad en los capitanes nombrados a la hora de formar armadas, bien por petición particular, bien por iniciativa regia a la que se iban sumando intereses individuales.

Los corsarios eran para las naciones, indudablemente, una reserva permanente de naves y hombres preparados para la guerra naval, de gran versatilidad en cuanto a su movilidad. Frente a las armadas reales apenas significaban coste alguno para la hacienda estatal. Sin embargo, también eran un elemento difícil de controlar. Con frecuencia, los corsarios –que sí debían afrontar gastos como, por ejemplo, el pago a la tripulación, el mantenimiento de la nave o la compra de armamento– traspasaban la legalidad en busca de algún botín con el que financiar su propia existencia y obtener así beneficio: ataques a naves de países en paz y amigos o a los propios naturales de la nación de origen. Tales hechos suponían una merma para los tráficos comerciales y socavaban las relaciones diplomáticas. No era raro, por tanto, que los corsarios pudieran

---

69. Cf. Aznar Vallejo 1992: 142-143. La primera factoría portuguesa en Guinea, convertida luego en fortaleza por el rey Enrique el Navegante, se estableció en Arguín a mediados del siglo xv. Los viajes de descubrimiento lusitanos llevaron a explorar buena parte de la zona y, así, en 1471, João de Santarém y Pêro Escobar descubrieron la costa septentrional del Golfo de Guinea y, concretamente, una zona rica en el precioso metal: «la mina de ouro», San Jorge de la Mina (Elmina, en Ghana).

70. Cf. Aznar Vallejo 1992: 138.

71. El almirante regia el desenvolvimiento ordinario de los medios navales de Castilla. Le correspondía la jefatura de los hombres de mar, siendo él el encargado de concederles las cartas de franqueza (Pérez Embid 1944: 65).

72. Tras Diego Hurtado de Mendoza, quien fue almirante durante la transición del siglo xiv al xv, los Enríquez patrimonializaron el cargo, heredándolos de padres a hijos: Alfonso Enríquez, hasta 1429; Fadrique Enríquez, quien lo ostentó hasta 1473; Alonso Enríquez de Quiñones, hasta 1489; Fadrique Enríquez de Velasco, hasta 1538; y Fernando Enríquez de Velasco, su hermano, hasta 1542. Véase, entre otros, Castro y Castro 1999. El nombramiento de Fadrique Enríquez se conserva en las actas capitulares jerezanas en AMJF, Ac. Cap. 1466, ff. 11-12.

73. Cf. Aznar Vallejo 1992: 141-142.

cometer en alguna ocasión actos de piratería<sup>74</sup>. Las normas, leyes y costumbres de la Baja Edad Media, según señala Anna Unali, entraban en contradicción, ya que, por un lado, rechazaban las acciones piráticas, realizadas contra el propio mercado o el de los aliados, pero, por otro, justificaban estas acciones paralelas contra los enemigos<sup>75</sup>. Las agresiones eran continuas, y las dificultades para el comercio un riesgo constante.

Sus depredaciones podían suponer serios menoscabos para la generalidad y la particularidad del comercio y transporte. Modificaban rutas, alargaban temporalmente las singladuras –provocando retrasos, pérdidas de valor de las mercancías– y, en último término, implicaban severas pérdidas para mercaderes y compañías comerciales. Los seguros marítimos servían para, precisamente, solventar tales situaciones, evitando la ruina de los implicados. No obstante, el cobro de los seguros podía ser complicado y dilatarse en el tiempo, derivando en querellas<sup>76</sup>. A menudo esta amenaza y las implicaciones consiguientes desembocaban en pleitos entre el fletador, el comerciante propietario de la carga y el maestre o capitán de la embarcación<sup>77</sup>. Las decisiones tomadas por este último tenían evidente reflejo en los balances económicos de la empresa<sup>78</sup>. Prescindir de parte de la carga por huir de una nave enemiga, por ejemplo.

74. Cf. Ferrer i Mallol 2006: 255-257.

75. Aunque la reflexión se aplica, en particular, a la Corona de Aragón, es extensible a Castilla y otros reinos cristianos de la época (cf. Unali 2007: 22).

76. Como la del regidor de Burgos, Diego de Soria, en 1487. Este demandaba a los cónsules del Consulado de Barcelona el pago de unas mercancías cargadas con destino a Flandes e Inglaterra, que habían sido «tomadas de corsarios e armadores de françeses e yngleses y bretones». Iban en «naos de Sancho del Casar e de Margarita de Odierna e Mingot de Santos e Pedro Danson» (AGS, RGS, leg. 148707, doc. 41).

77. El capitán o maestre de la nave se encontraba en la cúspide de la escala de mando. En esta época ambas palabras se utilizaban, con frecuencia, casi como sinónimos. En principio, el capitán era la máxima autoridad, aunque era un cargo normalmente asociado a una nave militar o de armada, y el maestre su segundo de a bordo o principal en un buque mercante.

78. En ese aspecto es muy ilustrativo lo ocurrido en septiembre de 1507, el maestre Juan Pérez de Marquina firmaba en Cádiz una obligación con el mercader Francisco de Zumelzo: «tomo el riesgo e peligro e venta de çiento e çinquenta ducados de oro sobre la nao e fleyte e aparejos de vos, Françisco de Çumelço, vezino de la dicha villa, nonbrada San Francisco; la qual al presente está surta en Santa Catalina desde oy día que esta alvalá es fecha fasta un año conplido primero siguiente, de mar e amigos e henemigos, de todo caso fortuito, para donde e por todas partes donde la dicha nao se andoviere e se fallare» (ARChV, Registro de Ejecutorias, caja 278, doc. 41). Cuando la nao fue presa por el corsario llamado Fray Bernardino, Zumelzo inició con su requerimiento de cobro del albalá un largo proceso de justicia. Marquina defendía, entre otros argumentos, que la presa se había realizado fuera del término temporal estipulado y que nada había podido hacer para evitar la toma. Por su parte, el maestre acusó al mercader de haber llegado a un entendimiento con el corsario (ARChV, Sala de Vizcaya, caja 1919, 6). De este corsario se conoce otro proceso desarrollado entre 1512 y 1517. Fray Bernardino, al parecer súbdito francés, habría tomado por la fuerza una nave entre Valencia y Tortosa, en su viaje de Civitavecchia a Londres (para investigar a este personaje habría que consultar: AGS, CRC, 548, 9).

Se conservan varios testimonios que evidencian el intento de los monarcas de Castilla y Aragón de frenar estas actividades pirático-corsarias. Así, por ejemplo, en 1449 los almojarifes de Sevilla elevaron una súplica al respecto de los ataques que protagonizaban los corsarios en el estrecho de Gibraltar y sus puertos cercanos, robando los barcos que llegaban a la zona con mercancías<sup>79</sup>. En 1489, una pragmática del rey Fernando el Católico ordenaba que «por reprimir y castigar los corsarios, así súbditos nuestros como los otros» se les negara a sus navíos cualquier salvoconducto o ayuda, y se procediera contra ellos para que fueran detenidos y castigados<sup>80</sup>. También hay ejemplos de órdenes dadas a capitanes particulares para actuar específicamente contra los piratas, en servicio de la Corona<sup>81</sup>. En la Corona de Aragón son frecuentes durante todo el siglo xv las referencias al armamento de fustas, galeras y otras embarcaciones para combatir a los corsarios que surcaban las aguas de Cataluña, Valencia, Baleares y otras posesiones del Mediterráneo<sup>82</sup>. En el caso castellano, por el contrario, existen muy pocas referencias a los armamentos en corso.

La concesión de los puertos andaluces a grandes casas y linajes, como los Medinaceli, los Medina Sidonia o los Estopiñán, con el fin de organizar la protección de las regiones costeras, no atajó el problema. Sobre todo cuando, en determinados casos, algunas de estas familias nobiliarias y los asociados a ellas patrocinaron o protegieron expediciones de armada<sup>83</sup>.

Al analizarse toda la información de la que hoy en día se dispone sobre las actividades piráticas y corsarias de finales de la Edad Media, se constata que

---

79. AMS, X, Ac. Cap. 1449, f. 3v. Para más información, véase el capítulo 3 relativo a los apresamientos.

80. «que postposado el temor de Nuestro Señor y la corrección nuestra infestan y roban los navíos y personas que navegan por los mares mercantilmente en grand deservicio de Dios, y nuestro daño, y deservicio de nuestros vasallos y de la cosa pública, la qual es aumentada con el exercicio de la mercadería, y se desví a causa de los dichos piratas, contra los quales queremos que sea procehido assí criminalmente por los delitos que han cometido y cometiesen, castigando aquellos según sus culpas e deméritos, como civilmente a pagar y satisfacer los robos, males, daños y menoscabos de los dapnificados» (transcrito en Fernández Duro 1895: apéndices del t. 1, 347-348).

81. Así, en 1490, el valenciano Luis Palao se quejaba de haberse visto obligado a fletar otra embarcación que llevara sus mercancías a «Pisa e a Çebta Vieja (se trataría de Civitavecchia, también en Italia) e Nápoles», pues la nao contratada con el patrón Juan de Arteaga fue armada para «yr en seguimiento de unos corsarios» (AGS, RGS, leg. 149007, doc. 425). Probablemente el mismo vizcaíno a quien le fue tomada su nao años antes, en 1486, por acción de genoveses (alguno asentado en Sevilla). Véase el caso correspondiente en el capítulo 3.

82. Así lo indica también Unali (2007: 24). Incluso algunas ciudades (Barcelona, Valencia, etc.) aunaban fuerzas para el armamento de una o un par de galeras, para combatir contra amenazas específicas. La llamada fusta, a menudo utilizado como sinónimo de navío, era un bajel, una embarcación armada semejante a la pinaza –a remo y vela– y la carabela, de porte de unas 300 toneladas, con uno o dos palos y vela latina. Sin embargo, el término fusta también se utiliza en el contexto luso-castellano para naves de remos y vela.

83. Cf. Pérez Embid 1944: 75.

estas fueron un fenómeno general de la época, que no conoció de fronteras. Ya señalaba Florentino Pérez Embid que los comerciantes italianos, portugueses y andaluces se encontraban con frecuencia, durante la Baja Edad Media, con barcos de corsarios tan pronto se alejaban de los puertos de partida<sup>84</sup>. La persecución de estos navíos, y su posterior apresamiento, eran medidas de seguridad elemental que generaban sus causas correspondientes.

El presente libro, como ya se indicaba en la introducción, se centra en los hechos protagonizados, bien como perpetradores bien como víctimas, por los habitantes del antiguo reino de Sevilla, pero los mares y océanos que bañan la península ibérica y el resto de Europa fueron escenario de las actividades de piratas y corsarios de todas las naciones. Muchos de estos casos son analizados tangencialmente en otros capítulos, ya que son útiles para definir el contexto de las mismas. Y para estudiar el fenómeno es fundamental entender cómo se articulaban las relaciones con las naciones vecinas.

De entre todas las otras potencias europeas que pudieran tener relación con el reino de Castilla, destacó Portugal, tanto por su cercanía y trato habitual como por su gran implicación en la guerra civil castellana iniciada en 1475. Subraya Antonio Adão da Fonseca que, en efecto, también hubo un corso portugués, ligado a la estrategia marítima de la corona lusa<sup>85</sup>. Estos corsarios estuvieron acostumbrados desde antiguo a actuar en la costa atlántica de la península ibérica y el estrecho de Gibraltar, pero en el siglo xv también penetrarían en el mar Mediterráneo<sup>86</sup>. Desde luego, hay testimonios que ilustran esta actividad desde tiempos tempranos<sup>87</sup>.

---

84. Cf. Pérez Embid 1944: 70.

85. Cf. Fonseca 2006: 252-253.

86. Cf. Fonseca 1978: 15-16.

87. Por ejemplo, en torno a 1436 el mercader Alfonso de Villafranca, de Orihuela, denunció el asalto de su embarcación por portugueses a la altura del cabo de Palos (ARV, RC Com: Real Cancillería, núm. 67, f. 32). La nave llevaba trigo, corambre vacuno, comino, matalahúva, lino y aceite, entre otras mercancías, todo ello valorado en 20000 sueldos valencianos. Las circunstancias de la captura fueron la interceptación de la barca a la altura del cabo de Palos por: «un balener de portugueses armado con cent cinquanta hombres d'armas e muytos otros vassallos vuestros, el qual patroneiaua Rey de Faro e Luys Amado, portugueses súbditos e vassallos vuestros. Los quales daron caza a la dicha barqua desde el dicho cap de Pals entre al cap de Ceruer, que son mares del senyor rey d'Aragón [...] en las quales mares los dichos patrones con el dicho balener e companya que dentro aquel trayan, con grant violencia e por fuerça prendieron la dicha barqua e aquella con las dichas e muchas otras mercaderias que dentro aquella eran consigo, se leuaron en tal stretho de Gibaltar. E assi fue visto el dicho balener prender e leuar sendo consigo la dicha barqua, por muchas e diuersas personas que con diuersas fustas [...] nauegauan por las dichas mares». A este respecto, es interesante reproducir también un breve fragmento de una carta del rey Juan II de Aragón de 1472 que refleja su presencia continuada en el tiempo. Escribía el monarca que: «molts portugueses negants per la mar sens alguna justa causa han presos e levats molts navilis de vassalls nostres e donats grans dans» (Fonseca 1978: 102-104).

Como se adelantaba, en la Corona de Aragón –cuyo destino terminaría ligado al castellano a través de la unión real de Isabel y Fernando– el corsario era una figura habitual. Los corsarios genoveses y venecianos actuaban habitualmente en el mar Mediterráneo y en las extensas costas de las posesiones aragonesas. Los reyes de Aragón habían articulado armadas de galeras –«ejército marítimo», como se indica en las fuentes– que, bajo el mando de nobles de confianza como los Vilamarí, se encargaban de recorrer las aguas del Mediterráneo occidental y asegurar así las distintas rutas comerciales. También naves de personajes como el conde de Concentaina (Valencia) navegaron por el estrecho de Gibraltar y golfo de Cádiz en el ejercicio de esta actividad anticorsaria.

Por otra parte, los reinos y señoríos musulmanes constituyeron otro de los tradicionales adversarios de los reinos hispánicos cristianos. Salvo tregua mediante, e incluso con ella, la guerra abierta entre religiones permitía un continuo intercambio de ataques y apresamientos. Las acciones de los piratas o corsarios –según el punto de vista– musulmanes se documentan durante buena parte de la Edad Media hasta casi la totalidad de la Edad Moderna<sup>88</sup>.

De forma general, las acciones piráticas presentaron un enorme desarrollo, sin mengua en épocas de paz generalizada o de reforzamiento de la autoridad monárquica<sup>89</sup>. Las poblaciones costeras obtenían gracias a ellas importantes aportes económicos, fundamentales para su subsistencia y la de sus avecindados. Un corsario podía dedicarse puntualmente a acciones consideradas piráticas, normalmente encubiertas con argucias como, por ejemplo, defender que las naves que hubieran atacado llevaban cosas vedadas<sup>90</sup>. Igual pasaba con los pescadores, quienes, en determinados momentos y zonas –especialmente las

---

88. En este sentido, por ejemplo, la bula que el papa Eugenio IV concedió al monasterio de Santa María de La Rábida (Huelva) en 1437 recogía: «Así pues, habiéndonos informado que muchos cristianos que ordinariamente navegan por los esteros, para evitar los peligros de las tempestades del mar y las incursiones de los piratas sarracenos, acuden, como seguro refugio, a la casa de Nuestra Señora de la Rábida de la Orden de Frailes Menores llamados de Observancia, situada en la diócesis de Sevilla, junto a la playa del mar [...] Nuestro Señor se ha servido librar muchas veces prodigiosamente a los Frailes que allí moran en observancia regular de los criminales asaltos e invasiones de los dichos piratas sarracenos» (trad. del latín en Ortega 1925, t. 3: 129-130). Señala Juan Luis Carriazo Rubio que, en efecto, en dicho documento se alude al refugio ofrecido frente a las incursiones de los piratas sarracenos (cf. 2015: 81).

89. Cf. Aznar Vallejo 1992: 146.

90. Véase, entre otros muchos, el caso de Juan Martínez de la Rentería, quien: «andando por la mar con una nao suya de armada, él e otros compañeros suyos toparon una nao de Grauiel e Gaspar Pallenes e otros [...] gynoveses, los quales diz que lleuauan çiertos mantenimientos e cosas de las que por nos están vedadas, e viendo que eran contra las leyes de nuestros reynos [...] les tomaron çierta ropa; e que luego commo fizyeron la dicha toma, él e los que yvan en la dicha su nao partieron lo que auían tomado [...] e que después los dichos gynoveses viendo ser el señor de la dicha nao, le pusieron a pleito» (AGS, RGS, leg. 149610, doc. 105; Bello León 1994: doc. 543). Juan Martín sería condenado al pago de más de 600 ducados (AGS, RGS, leg. 149602, doc. 101).

más alejadas de las jurisdicciones competentes como África-, podían cometer actos de piratería como complemento a su actividad principal y primaria.

\* \* \*

El corso legal necesitaba, no obstante, de una mayor planificación<sup>91</sup>. Las empresas de corso podían financiarse de forma privada<sup>92</sup> –lo más normal–, o con una financiación mixta, privada y pública –como el caso de las expediciones o armadas organizadas por los monarcas–<sup>93</sup>. Uno de los mejores ejemplos de la formación de una de estas empresas de corso lo constituye un documento conservado en la Chancillería de Valladolid<sup>94</sup>. Aunque el acuerdo datado en 1503 solo involucraba a vizcaínos, puede ser utilizada como paradigma de cómo podían organizarse los asociados en corso. En los capítulos contenidos se establecía que cualesquier presas que tomaran las tres naves asociadas serían repartidas de forma equitativa, tonel por tonel en el caso de las mercancías, cabeza por cabeza en el caso de esclavos<sup>95</sup>. Además, se acordaba que, si por algún casual alguna nave se anticipase a las otras a la hora de tomar un navío, se actuaría de la forma siguiente: si la embarcación solitaria abordara al enemigo y hubiera lucha armada, la dicha embarcación se encargaría del combate y del pillaje; una vez finalizado el asalto, el capitán<sup>96</sup> y el maestre<sup>97</sup> de la nave

91. La reflexión de Enrique Otero Lana al respecto del corso de la Edad Moderna también es válida para esta época (cf. 1995: 666-667). La empresa corsaria era costosa y necesitaba por parte del armador muchos gastos previos, sin embargo, no dejaba de ser una apuesta arriesgada, pues los resultados de la empresa eran aleatorios: la embarcación podía hacerse con múltiples presas continuadas en el tiempo y amortizar rápidamente la inversión, o no volver con ninguna captura y perder el dinero comprometido. A veces se relacionaba el corso con el comercio, permitiendo que las naves armadas y fletadas pudieran actuar en ambos ámbitos asegurando una rentabilidad.

92. Con poca participación pública, de haberla –entrega de bastimentos, armas, vituallas, por ejemplo–.

93. Cf. Ferrer i Mallol 2006a: 278-279.

94. ARChV, Registro de Ejecutorias, caja 255, doc. 20.

95. El tonel era una medida usada para regular la capacidad de una embarcación. Unidad de arqueo, establecía el número máximo de toneles que este podía transportar. No obstante, no estaba normalizado, y había diversos tipos de toneles. El tonel andaluz o tonelada de carga era equivalente a 1,3844 m<sup>3</sup>.

96. Cargo propio de la jerarquía a bordo de un barco. Estaba al mando de una embarcación, fuera esta de guerra o mercante. Los documentos y diccionarios indican que, en ocasiones, el capitán de una nave también era su maestre o, menos habitualmente, su piloto. En estos casos, suele utilizarse más el término capitán para barcos de armada o de guerra, y el de maestre para barcos destinados al transporte de mercancías. Al menos en el contexto de la Carrera de Indias había una barrera social clara entre ambos.

97. Segunda persona de la embarcación a la que correspondía el gobierno económico después del capitán. En ocasiones, el maestre se encontraba al mando de la nave, haciendo las veces de capitán.

deberían dar parte a las otras dos, tanto de la artillería, ballestas y otras armas como de las mercancías y del propio navío aprehendido. Se buscaba poner solución antes de que acaeciera el problema, esto es, que los corsarios se apropiaran de la presa sin inventariarla convenientemente, por lo que se prohibía expresamente el reparto entre la tripulación hasta que dos hombres de los otros dos barcos subieran a bordo. Alguno de los casos contenidos en el capítulo de este libro correspondiente a las tomas –no muchos en cantidad, pero sí relevantes– indican, precisamente, que dos o más capitanes navegando «en conserva» y con trato similar mediante se disputaron el reparto de alguna presa realizada en el transcurso de su viaje. Otro aspecto a tener en cuenta, y que queda reflejado en el acuerdo de 1503, era que una de las embarcaciones se separase de la flotilla. Esto podría ocurrir por tormenta o algún azar del combate, amén de la propia decisión de su capitán en busca de botín propio, por lo que se fijaba un plazo de seis días para que todos volvieran a juntarse en algún lugar concertado. Si alguna toma se produjera en ese tiempo, el producto del ataque debería ser, así mismo, repartido de forma ecuánime.

Otro ejemplo de la organización de las empresas corsarias en la época, en este caso bajo auspicio real, consiste en unos capítulos de concordia escritos en torno a 1448. El rey de Aragón Alfonso IV acordaba con dos de sus vasallos, los patrones Pere de Prexana y Joan Madrenchs, cómo se armaría y actuaría una pequeña escuadra compuesta por tres naves: una embarcación del rey y otras dos que comandarían los mencionados patrones. Las tres viajarían en conserva, estando bajo las órdenes del capitán que designara el rey para el navío de su propiedad. Alfonso IV les otorgaba, según figura en uno de los puntos del documento, 1000 ducados como gracia para su aprovisionamiento y preparación de gentes de guerra, vituallas y otras cosas necesarias<sup>98</sup>. En cuanto al reparto de cualquier presa que tomaran: «de robes e bens de enemichs o rebels al dit senyor o de altres qualsenol ab qui lo dit senyor no haia pau, amistat o confederació, sien fetes dos eguals parts; e que la una reste al dit senyor [...] e l'altra que sea liberament dels dits patrons»<sup>99</sup>.

Además, de la primera presa que obtuvieran en su campaña, el monarca les otorgaría como merced otra ayuda de 1000 ducados. Este ejemplo sumado al anterior abordado en párrafos previos, aunque no sean estrictamente del ámbito de estudio, permiten ilustrar perfectamente la organización de las actividades corsarias, que suponen los antecedentes de las reglamentadas empresas de los siglos de la Edad Moderna.

---

98. El ducado era moneda de oro de uso general. Un ducado equivalía a 375 maravedís, paridad establecida oficialmente por la pragmática real de Medina del Campo del 13 de junio de 1497. Señala García de Paso que el ducado se mantuvo hasta el siglo XVIII como unidad de cuenta con tal valor (cf. 2003: 101-136).

99. ACA, Cancillería, Registros, núm. 2697, ff. 41v-42r.

Un tercer ejemplo, otra vez vasco, lo reseña Iñaki Bazán Díaz. A raíz de una denuncia efectuada en 1483, se conocía que 22 personas de las localidades costeras del condado de Vizcaya y Guipúzcoa (Deva, Motrico, Bermeo, Lequeitio, etc.) habían constituido una sociedad para armar una carabela<sup>100</sup>. Entre ellas había individuos con una posición social privilegiada, como un alguacil o el hijo de un alcaide. Lo interesante es que, en previsión de los procesos de justicia derivados de las acciones de la nave y su tripulación, procedieron a traspasar, vender y enajenar sus propios bienes, buscando defraudar con ello ante las reclamaciones de sus víctimas. Cuando la justicia procediera contra ellos, embargándoles bienes muebles e inmuebles, encontraría que, en efecto, ya no les pertenecían a ellos.

El que no se conserve ningún testimonio similar para el reino de Sevilla no debe llevar a la conclusión de que las empresas de corso se articularan allí de otra forma. Probablemente sea debido, una vez más, a la escasez de documentos conservados en lo que respecta a la corona de Castilla. De hecho, Elisa María Ferreira Priegue recoge, al respecto de los mercaderes gallegos, el reparto que suscribían estos sobre las presas que pudieran hacerse durante el viaje, fuera este de armada o de comercio<sup>101</sup>. También en el ámbito gallego, en un flete de 1433 hecho en Pontevedra, se indica que todo hallazgo o pecio que se hallara se dividiría en tres partes: una para el maestre, otra para la tripulación y la tercera para el mercader fletador. La vigencia de este modelo para las embarcaciones naufragadas o a la deriva también se constata en las tomas o apresamientos, pues en un contrato en 1462 en Barcelona, realizado entre gallegos, la hipotética presa efectuada sería también divididas en tres partes: una para la nave, otra para la tripulación y la última para los mercaderes. En 1474, un ballener corsario gallego era armado «a uso de Castilla»<sup>102</sup>. La división de cualquier beneficio se haría en las ya referidas tres partes iguales: patrón,

---

100. Cf. Bazán 2006: 74-75. Una de las mayores innovaciones en el campo de la navegación de finales de la Edad Media fue la carabela. Este barco evolucionó desde sus orígenes (como barco eminentemente de pesca) aumentando su tonelaje, conjugando velas latinas y cuadradas, y dotándose de un castillo en la proa y un alcázar en popa (cf. Aznar Vallejo 1994: 73-74). Había diferencias sustanciales entre las portuguesas, de dos a cuatro mástiles y velas latinas, y las castellano-aragonesas, de aparejo redondo (cf. Casado Soto 2006: 138). Para un estudio actualizado de las carabelas de la época, y naos, así como su representación gráfica en ilustraciones y documentos contemporáneos, consúltese Coín Cuenca 2018: 173-222.

101. Cf. Ferreira Priegue 1988: 452-453.

102. El ballener o balliner fue muy utilizado para el ejercicio de la guerra naval, el corso y las acciones de armada, debido a su velocidad y el número de hombres que podía transportar (cf. Casado Soto 1991: 137; Unali 2007: 25). Bajo de bordo, tenía un sistema de propulsión mixta, a remo y a vela. El intento de rastrear el origen de su nombre, y su aparente lugar de nacimiento en el Cantábrico, ha llevado a identificarlo como ballenero, relacionado con la pesca de ballenas. Sin embargo, parece más bien que su denominación deriva de su forma antes que de su posible función.

tripulación, armador<sup>103</sup>. En el caso del reino de Sevilla, seguramente lo más parecido a estos acuerdos o constitución de sociedades sean las cabalgadas organizadas desde la bahía de Cádiz<sup>104</sup>. En este sentido, se pueden establecer no pocos paralelismos con las expediciones llevadas a cabo en las Indias tras el descubrimiento de estas<sup>105</sup>. Sin embargo, también hay diferencias específicas<sup>106</sup>.

Fueran transgresores forajidos o empresarios respetados, los piratas y corsarios de esta época aparecen referidos en los documentos de forma habitual con sus nombres y apellidos principales, a veces con el origen o naturalidad sustituyendo al apellido. Al fin y al cabo, se trata de documentos oficiales, casi siempre unidos a procesos de justicias, donde tal identificación era necesaria. En ocasiones, no obstante, al no poderse identificar exactamente al perpetrador del ataque o toma, se suele indicar utilizando fórmulas como «un corsario llamado», «uno que se decía» o «un tal». A veces se señalan los sobrenombres o apodos, a la manera de piratas y corsarios de épocas modernas. Estos apelativos se pueden dividir en tres categorías: los que refieren una condición o peculiaridad física, por ejemplo, «el tuerto» o «el cojo», pero también «el mozo» o «el viejo» (sobre todo en caso de homonimia); los que aluden con su sobrenombre a su lugar de origen o naturalidad, como «andaluz», «de Sevilla» o «de Cádiz»; y los que apuntan a profesiones de legado familiar o mote peculiar de su pueblo o villa, como «papelero» o «malfraile». Hay una cuarta categoría, menos frecuente, que no tiene necesariamente una lógica intrínseca, más allá de su sonoridad o poder evocador. Nombres que identifican al pirata o corsario de forma inequívoca, como «Petit Porco»<sup>107</sup>. Desde luego, se dan más en el ámbito mediterráneo. En cualquier caso, sus acciones siempre son calificadas de ir contra «el temor de Dios» y de la justicia real, cuando los documentos no recogen poéticas expresiones como «con diabólico pensamiento»<sup>108</sup>.

---

103. Sinónimo de maestre o capitán de embarcación. Designación frecuentemente utilizada en la Corona de Aragón.

104. En Portugal también había larga tradición de tales expediciones, que constituyeron la base de sus conquistas en el norte de África, organizadas e incentivadas por el monarca. Por ejemplo, el cronista Rui de Pina refiere una llevada a cabo con treinta navíos en 1487, bajo el mando de Diego Fernandes d'Almeida y la de 1488, comandada en esta ocasión por Fernan Martins Mascarenhas (*Chronica de el-rei D. Affonso V* en Lopes de Almeida 1977: cap. XXVII y XXXVI).

105. Al respecto de las entradas en Tierra Firme, es fundamental el tratado militar del capitán Bernardo de Vargas Machuca (Cuesta Domingo y López-Ríos 2003). América supuso la expansión de la tradicional frontera entre culturas y religiones, y tales prácticas continuaron sin aparente solución de continuidad entre la Edad Media y la Edad Moderna.

106. Véase, por ejemplo, Marchena Fernández y Romero Cabot 1983: 91-112.

107. En 1501, un navío de Francisco de Turdela, de Ibiza, yendo para Valencia con mercancías fue apresado en los mares de Denia –costa de Valencia– por una nave francesa «de la qual era patrón uno llamado Petit Porco» (ACA, Cancillería, registros, núm. 3578, f. 58).

108. ARChV, Registro de Ejecutorias, caja 139, doc. 13; véase también ACA, Cancillería, Registros, núm. 3617, f. 102v.

## 1.2. COMERCIO Y CONTRABANDO

Ya Anna Unali reflexionaba sobre que el estudio de la piratería no podía prescindir del análisis de la actividad mercantil, porque ambas compartían el mismo objetivo: el transporte de mercancías efectuado, igualmente, por unas y otras personas. De hecho, llega a establecer un paralelismo entre la figura del pirata y la del mercader, sosteniendo que el mercader era también, en la mayoría de los casos, un pirata potencial<sup>109</sup>. Es cierto que, a menudo, entre los acusados de un asalto aparecen mencionados mercaderes y factores que se encontraban a bordo, que poseían la embarcación atacante o que habían procedido a dar salida a la mercancía robada.

Durante la Baja Edad Media, la Andalucía atlántica conoció una época de esplendor mercantil. Este desarrollo económico de la zona requirió de un soporte técnico –el avance en la ciencia náutica– y humano. Poco a poco, la región fue abandonando el carácter de escala y centro de aprovisionamiento, dotándose de un papel más activo en el campo marítimo y comercial. El primer ámbito de crecimiento fue la pesca, que contribuyó al desarrollo marítimo de las villas costeras, proporcionando hombres y embarcaciones para la futura expansión comercial<sup>110</sup>. Las actividades bélicas también contribuyeron al despegue de la región. La alta rentabilidad de estas acciones, de iniciativa mayoritariamente particular, reunió a armadores, marinos y militares<sup>111</sup>. Señalaba María Teresa Ferrer i Mallol que, dado el enorme costo de las grandes flotas oficiales y la imposibilidad de que pudieran controlar todo el espacio marítimo amenazado, la iniciativa privada completaba su acción en los períodos de guerra abierta o la sustituía cuando esas grandes flotas oficiales abandonaban la lucha<sup>112</sup>. Así, mercaderes o patronos de embarcaciones comerciales se dedicaban ocasionalmente al corso. Es evidente que este aspecto resulta clave para entender el clima inestable marítimo en el que se desarrollaban estos intercambios.

---

109. Cf. Unali 2007: 20.

110. Los habitantes de las poblaciones portuarias –y entre ellas, las más dependientes de la pesca y el comercio– no tenían mucho donde elegir y el mar era el centro de sus vidas. Esto es especialmente cierto en localidades cuyo término asociado era escaso, o donde la actividad primaria agrícola no encontraba suficiente desarrollo. En ese sentido, el corregidor de Palos, Juan de Porras, argumentaba en una memoria de principios del siglo XVI «que esta villa se va a perder porque no es más aquí que en la mar» (AGS, EST, 1.2.1, doc. 75; para más información, consúltese López de Coca Castañer 2010, vol. 2: 439-448). Las autoridades de Cádiz, por otra parte, enfatizaban el comercio de la ciudad con Berbería y, así, en 1514, lo defendían como un aspecto clave de su supervivencia como tal, dada la esterilidad de sus tierras (AGS, EST, 1.2.2, doc. 229). Con escasos o poco fructíferos campos que cultivar, y una industria gremial exigua y muy especializada, el mar era la salida natural.

111. Cf. Aznar Vallejo 1992: 125-126.

112. Cf. Ferrer i Mallol 2006a: 255 y 266.

Los nobles andaluces también participaron del florecimiento económico, financiando la construcción de embarcaciones propias, así como comprando partes o participaciones de naves comerciales<sup>113</sup>. Sin embargo, el aumento del tráfico comercial atrajo hacia las rutas marítimas a los marinos con intenciones depredatorias<sup>114</sup>. Todo viaje en el mar significaba una apuesta vital, pero al margen de los peligros externos, la tripulación de una embarcación constituía un microcosmos con sus propios riesgos. Un capitán o maestre debía mantener la disciplina, asegurar la lealtad de todos los hombres y, en definitiva, garantizar la solidaridad de grupo para alcanzar el objetivo fijado –entregar una carga en un puerto, por ejemplo–. No obstante, la época está llena de episodios de ruptura de este frágil equilibrio<sup>115</sup>.

---

113. En las cuentas del marqués de Cádiz de 1485 se reflejaba, por ejemplo, la deuda contraída por Alfón Moro un año antes. Este era maestre de una carabela de la que el marqués poseía la octava parte (AHNOB, Osuna, C. 1620, D. 1-85, f. 76v; estudiadas por primera vez en Ladero Quesada 1975: 85-120). En las mismas páginas, en abril de 1484, se incluyen gastos ocasionados por el navío cuyo maestre era Cristóbal Gentil. Todo apunta a que la nave hizo algún viaje al servicio o interés del marqués (AHNOB, Osuna, C. 1620, D. 1-85, f. 96r). De origen genovés. Según un documento estudiado por José Sánchez Herrero, en 1514 el hijo de Juan Machorro, fallecido este en tal data, estaba preso en poder de los moros (1981: 143). Rodrigo Ponce de León poseía, además, en unión con Miguel Martínez Machorro y su hijo Juan Machorro –de Cádiz ambos–, un navío comprado en 1483. La embarcación, llamada Rufián no pudo salir a navegar a partir de 1484, por lo que se decidió vender por partes –seguramente a causa de su estado–. Ofrece Sánchez Herrero, en cambio, otra lectura, identificándolo como Rosián (1981: 131). Se refiere un viaje anterior de la nave a Safí. Los Machorro poseían la mitad del navío, comprado al marqués, costándoles 67 500 maravedís (AHNOB, Osuna, C. 1622, D. 1, ff. 52-53). Uno de los documentos anexos contempla: «Yo, Juan de Abaño, vizcaí[no] carpintero, conosco que conpro de vos el recabador don Lope de Palma el nauío Rofián que está puesto en seco en la manera que oy está, saluo que se quite dél el bauprés e las tablas que están en la chinenea de la popa, que sea para vos el dicho recabador, que non entran en esta venta. El qual nauío conpro para desfazer por siete mill marauedís que vos daré en esta manera: Luego mill e quinientos marauedís: I[M]D. En todo el mes de abril primero çient reales: III[M]C. Y lo otro en el mes de mayo primero que son dos mill e quatroçientos marauedís: II[M]CCCC. Y que sea obligado yo el dicho Juan de Abaño de fazer de la madera del dicho nauío los tableros que quisierdes fasta en quantía de treynta o menos si quisierdes, del grandor de los que tyenen las almadrauas, buenos y bien fechos. Y que se descuenten de la paga postrera tres reales por cada uno» (AHNOB, Osuna, C. 1620, D. 1-85, f. 97).

114. Sobre las vicisitudes habituales que existían en el tráfico mercantil de la época (ataques, robos, engaños en los cargamentos, etc.), resulta muy interesante la lectura de una carta del mercader español Álvaro Pardo, asentado en Rouen, de 1531. Véase Mollat 1956: 595-608.

115. Véase cómo en 1491 se acusaba a Martín de Guía, capitán de Bilbao, de haber llegado a un acuerdo con los franceses que habían atacado su nave. Esta, partida de Londres, llevaba mercancías varias de mercaderes de Burgos, valoradas en 15 000 coronas de oro: «le tomaron e robaron las dichas mercadorías, lo qual sy asý fue, diz que sería por consejo e ynduzimiento del dicho Martín de Guía, e dando él para ello fabor e ayuda, e partyçipando en el dicho robo» (AGS, RGS, leg. 149111, doc. 111). Las mercancías de los burgaleses fueron descargadas en Hanfleur, y los mercaderes recelaban de la actitud de maestre y oficiales de la nave, ya que les extrañaba que los piratas franceses distinguieran entre sus bienes y «dexaron las mercaderías de los vezinos de Biluao e de otras partes destos nuestros reynos» (AGS, RGS, leg. 149109, doc. 207).

Los intereses de los propietarios de las embarcaciones y los mercaderes dueños de los cargamentos a veces podían no coincidir, derivando en duras confrontaciones en las que una de las partes se imponía a la otra, con consecuencias y menoscabos. El acuerdo manifestado en la carta de fletamento, consistía en el contrato por el que el patrón se comprometía a realizar un determinado viaje y entregar su cargamento, y el fletador correspondía pagando los costes asociados y estableciendo el pago del servicio. Ambas partes se imponían una serie de sanciones recíprocas en caso de incumplimiento<sup>116</sup>.

Resulta clarificador el caso de Arias Martínez, mercader de La Coruña, quien ya había sufrido anteriormente la inseguridad de la época a la hora de surcar los mares. Martínez donó al comisario de la Santa Cruzada en Galicia, Pedro Alea Miraño, una nao cargada con mercancías, por valor de 20 000 florines de oro<sup>117</sup>. La embarcación, que era del padre de su mujer, Juana Raposa, y

---

Otro ejemplo. En abril de 1493, una comisión al gobernador de Galicia informaba sobre el levantamiento sufrido a bordo de una carabela de Barcelona. Habiendo salido de Sicilia para la ciudad condal, un marinero gallego: «fecho juramento e pleyto omenaje al [capitán] [...] de le seruir bien y lealmente, diz que trató con los otros marineros que en la dicha carauela venían de se lleuantar con ella e asý [...] dieron al dicho [...] muchas cuchilladas y feridas en su cuerpo; e le echaron en un desierto, en el golfo de Veneçia» (AGS, RGS, leg. 149304, doc. 145).

116. Señala Ferreira Priegue que, aunque había un modelo bastante homogéneo en la vertiente atlántica, los acuerdos entre partes eran versátiles y variados. El escribano público daba fe y los ponía por escrito (1988: 431 y ss.). Un ejemplo de 1538 de los Protocolos Notariales de Jerez de la Frontera contiene interesante información sobre todas las cuestiones que podía y debía abordar una carta de fletamento. Sirva de ejemplo ilustrativo: «Afonso Martín, portugués [...] afleto a vos, Françisco Lopes Manuel e a vos, Martín Ximenes Tarégano, vesinos que soys [...] una caravela mía, que yo tengo surta en el río de Guadalete desta çibdad, al muelle del Portal, que a por nombre Santa Ana, para os llevar en ella çinquenta botas de vino, a cada uno de vos los sobredichos veynte e çinco votas de vino, a la çibdad de Lisbona o al río de Azamor e al puerto de Haro, al lugar destes donde vos los sobredichos más quisierdes; que se entiende llevando la dicha mi caravela a la çibdad de Lisbona a preçio de treszientos e veynte maravedís cada una bota e si nonbrades al puerto del río de Azamor a preçio de treszientos e çinquenta maravedís cada bota, e si fuere al puerto de Haro a preçio de çiento e ochenta maravedís cada una bota, pagados en la moneda de Portugal. E me obligo e prometo de me partir con la dicha mi caravela e aparejo della commo es costunbre luego que me ayáys dado y entregado la dicha carga, que a de ser dende oy hasta el jueves primero que viene en todo el día para la villa del Puerto de Santa María, e allí llegado me avéys de dar e declarar vos los sobredichos e qualquier de vos para donde me tengo de partir e yr con la dicha carga e haser mi derecha descarga a qualquier de los puertos sobredichos que me fueren declarados. E allí donde me dixerdes e declarardes yré tiempo aviendo e non perdiendo a haser el dicho viaje, siendo Dios servido dello, e vos dar e entregar la dicha hazienda en el puerto donde fuere la dicha descarga llevándome Dios a salvación. E ansy dada y entregada a vos los sobredichos a cada uno de vos la dicha mercadurya me seáys obligados de me dar e pagar de flete que montaren las dichas veynte e çinco botas de cada uno de la dicha moneda de Portugal [...] obligo mi persona e bienes, avidos e por aver, e la dicha caravela en lo mejor e más bien parado della» (Mingorance 2016: doc. 2).

117. Moneda de oro –también de plata– originaria de Florencia. Durante el siglo xiv fue modelo en Occidente, acuñándose en Aragón el de oro, conocido como florín de Aragón, con

del primer marido de esta, fue tomada por «Miguel Enprase, mercader veçino de la çibdad de Barcelona, e por otros sus conpañeros»<sup>118</sup>. Esto lo refiere la receptoría de 1489, que versa, no obstante, sobre otros hechos, el pleito mantenido con Gonzalo de Saavedra, canónigo de la Santa Iglesia de Sevilla<sup>119</sup>. En 1488, queriendo acudir ante el virrey estante en Barcelona para presentarle unas probanzas, llegó al puerto de La Coruña una nave dañada. Era una oportunidad para Martínez. Al frente de la nave, como maestre, iba Diego de Amezqueta, capitán sevillano de raíces vascas con actividad reconocida en el mar. Arias Martínez y otros convecinos gastaron unos 20 000 maravedís<sup>120</sup>, ya que «le afletaron la dicha nao, e la basteçieron de cosas neçesarias de las quales la dicha nao venía desbaratada, así de auela e clave e otras cosas»<sup>121</sup>. Martínez cargó mercancías, cueros de vaca y pescado, y embarcó, ya que fijaron el destino de la nave en los puertos de Tarragona y Barcelona. No obstante, en su viaje se levantó una tempestad y tuvieron que recalcar en Sanlúcar de Barrameda. Allí desembarcaron y la tripulación acudió a una «romerýa que avía prometydo en Santa María del Antigua de Seuilla». No obstante, Martínez denunciaba que Diego de Amezqueta y Gonzalo de Saavedra, poseedor de una parte de la embarcación, llegaron a algún tipo de trato. El canónigo hizo llamar: «a él e a el contra maestre e piloto, e llegado a su posada diz que les prendió dentro en la dicha su posada, sin mandamiento de juez, diziendo que echasen sus mercaderías en tierra e le diesen la dicha nao, si non que non les soltaría».

Otro día, refiere Martínez, Gonzalo de Saavedra se reunió con un contador del duque de Medina Sidonia, vendiéndole la nao con sus aparejos. Recuérdese

---

la característica flor de lis en su faz. Su equivalente, difícil de precisar, serían 8 reales. El real fue una moneda de plata del siglo xiv y posteriores, cuyo valor fue diferente según su liga y peso, y que se podía dividir en medio, cuarto y octavo de real. A principios de la década de los ochenta del siglo xv, valdría unos treinta y un maravedís. En la carta de precios de los Reyes Católicos de 1475, figura que un florín equivalía a 240 maravedís, mientras que un real eran 30 maravedís (*Tumbo I*, 6). Sánchez Herrero, fundamentándose en documentos de la Catedral de Cádiz, indica que el florín de Aragón equivalía en 1485 a 253 maravedís, y en 1486 a 265 (1981: 128). Ladero Quesada, por su parte, señala que el real valía 34 maravedís desde 1497, a partir de la *Pragmática de Medina del Campo*, y tenía unos 3,4 gramos de plata (1999: 96).

118. AGS, RGS, leg. 148907, doc. 125.

119. Conocido del linaje sevillano de los Saavedra. Participó en actividades militares, siendo capturado, por ejemplo, en la Axarquía en 1483 (Sánchez Saus 1991, vol. 2: 267).

120. Otra moneda antigua. Hubo maravedís de oro, plata y cobre. A mediados del siglo xiv dejaron de utilizarse las monedas físicas, pero se continuó utilizando como unidad de cuenta. Su valor fluctuó, tendiendo a la devaluación. Enric Guinot Rodríguez distingue un período de estabilidad entre 1451 y 1460, y otro de devaluación hasta llegar hacia 1480 (*cf.* 2003: 218-220).

121. AGS, RGS, leg. 148908, doc. 102. La nao a fines del siglo xv en la península ibérica era el buque mercante por excelencia (*cf.* Martínez-Hidalgo 1992: 36). Ya era el tipo dominante de buque en armadas y flotas en el siglo xiv y lo seguiría siendo en el siglo xvi (*cf.* García de Castro 2014: 88).

que esto contravenía el concierto realizado entre el mercader gallego y el capitán al que, tras repararle la nave, había contratado para que le llevara a Cataluña. Por ello, Martínez rogó a Gonzalo de Saavedra que no la vendiese, y al contador que no la comprase, hasta que hubiese cumplido el viaje que le llevaba a Barcelona. Sin embargo: «non lo quisieron fazer, que antes por ello lo defonrraron de palabra, e diziéndole todavía que desembargase la dicha nao e sacase fuera della todas las mercaderías que dentro estauan». Como se negó a ello, por mandado del clérigo sevillano se descargaron sus mercancías, de tal forma y mal trato que recibieron daños y algunas se echaron a perder. Martínez presentó queja ante Diego de Ayala, corregidor de Sanlúcar, y este le respondió que lo hiciera ante el duque, ya que no tenía poder alguno ni sobre el contador ni sobre el canónigo. A este respecto, la justicia real organizó un interrogatorio con los testigos presentados por ambas partes. El mercader denunciaba que había perdido el principal interés del viaje, presentar las cartas en el pleito contra el barcelonés, y las mercancías, que había comprado por un valor de 300 000 maravedís, maltratadas, habían perdido parte de su valor, conllevándole el afrontar muchos costes y daños.

Cristoph Weiditz, artista alemán que entre 1528 y 1529 viajó por España, ilustró en sus dibujos las gentes y sus indumentarias de aquella época (véanse las figuras 4, 5 y 6). Son visiones particulares y algo posteriores, pero constituyen la mejor aproximación a la estética de los marineros y oficiales de embarcaciones de la época estudiada. En el caso del patrón o capitán resulta esclarecedor constatar las diferencias sustanciales con otros hombres de mar, en cuanto a riqueza de ropajes y al arma que porta al cinto. El timonel o contraamaestre aparece retratado con sus dos principales símbolos de mando: una pequeña fusta para aplicar la necesaria disciplina a bordo y un silbato con el que ordenar las maniobras. Sobre las vestimentas de los marineros, con sus característicos bonetes o sombreros, sí disponemos de representaciones más cercanas temporalmente, concretamente del siglo xv. Véase la figura 7 con las pinturas murales del monasterio de San Isidoro del Campo (Santiponce), donde se pueden observar las ropas, especialmente los bonetes rojos, que portan los marineros representados. Los estudiosos señalan que, en la escena en cuestión, se puede ver a San Jerónimo con un grupo de monjes dedicados a la lectura de los Libros Sagrados, en la cubierta de una embarcación, al fondo aparece una ciudad, posiblemente Ostia.

\* \* \*

Para evitar incidencias en el viaje, represalias o embargos por parte de las autoridades de los distintos puertos adonde llegaran los navíos, los mercaderes y maestros solicitaban seguros y salvaguardias. Era esta práctica habitual en todos los reinos del entorno. A cambio de la protección, todos ellos quedaban



Figura 4. Timonel/piloto de barco. Fuente: *Trachtenbuch* de Christoph Weiditz, Germanisches Nationalmuseum Nürnberg, Hs. 22474. Bl. 85–86 Der Steuermann des Schiffes

sujetos a unas obligaciones de carácter general que obedecían a los intereses de la Corona y que se fijaban en la misma carta de seguro<sup>122</sup>.

Además de las garantías concedidas por los oficiales locales y señores del litoral, los monarcas castellanos expedían salvoconductos específicos. Tales documentos solían afectar a mercaderes o patrones de nacionalidades extranjeras –genoveses, florentinos, venecianos, bretones, ingleses, etc.– y/o rutas y zonas de especial conflictividad –como la de Guinea o Berbería<sup>123</sup>. El conflicto en países vecinos podía afectar a estos comerciantes, incluso, en

122. Cf. Caunedo del Potro 1984: 222. Así, por ejemplo, en 1426, los mercaderes sevillanos Antonio Sánchez, Jaime Díaz y Antonio Rondis recibían salvoconducto del rey de Inglaterra para enviar a su reino un barco español de 120 toneladas con treinta marineros. La interpretación de los nombres no es exacta, pues son aproximaciones al inglés de la época: «Anthony Sanchis, James Dyas and Anthony Rondis» (Carus-Wilson 1967: 59). En 1464 otra licencia real atañía a mercaderes de Bristol que iban a ir a bordo de cuatro barcos españoles, entre los cuales se encontraban la María de Sevilla y la Trinidad, esta última de Sanlúcar de Barrameda (cf. Carus-Wilson 1967: 133).

123. La comunidad de mercaderes genoveses, por ejemplo, habría recibido seguros por parte de los sucesivos monarcas castellanos en 1451, 1457, 1464 y 1465, confirmando tales privilegios en 1475 el rey consorte Fernando (*Tumbo I*, 15 y 16). Estas licencias tenían, al igual que las paces, un tiempo limitado y debían ser prorrogadas. Por ejemplo, véase: *Tumbo III*, 296. Al parecer el salvoconducto había sido revocado, motivado por el robo sufrido por el Almirante de Castilla a manos de genoveses. Volvió a prorrogarse dos años en 1490, por petición de Juan Lamin y Bernaldo de Grimaldo, mercaderes genoveses estantes en Sevilla (*Tumbo III*, 397).



Figura 5. Calafate de un barco español. Fuente: *Trachtenbuch* de Christoph Weiditz, Germanisches Nationalmuseum Nürnberg, Hs. 22474. Bl. 82 Wie in Spanien die Schiffe gedichtet wurde



Figura 6. Patrón o capitán de nave español. Fuente: *Trachtenbuch* de Christoph Weiditz, Germanisches Nationalmuseum Nürnberg, Hs. 22474, Bl. 84 Spanischer Schiffsherr / Der Patron (Kapitän) des Schiffes



Figura 7. Pintura mural (Escenas de la vida de san Jerónimo) del siglo xv de la sala capitular del monasterio de San Isidoro del Campo (Santiponce, Sevilla), donde se representan marineros de una embarcación en un puerto. Fuente: cortesía de Juan Luis Carriazo Rubio

su trato en territorios castellanos<sup>124</sup>. Existen numerosos ejemplos de tales seguros otorgados en ciudades y puertos del reino de Sevilla a mercaderes de todas las nacionalidades<sup>125</sup>. Se encuentran con profusión, especialmente, en actas

124. En ese sentido apunta la petición de protección de: «Luys de Mari e Agostýn Espínola e Castellín Pinelo, mercaderes ginoueses [...] ellos e sus factores e criados están estantes en la dicha çibdad de Seuilla, e andan por estos mis reynos por la mar con sus bienes e mercaderías [...] por ser commo son de la Comunidad de Génoua, a quien los reynos de Aragón fazen guerra, que ellos se reçelan que por causa de la dicha guerra [...] serán presos o tomados o represados o prendados» (AGS, RGS, leg. 147704, doc. 126).

125. En noviembre 1477 recibían seguro real los mercaderes Jacome de Monti, lombardo, y Jorge Aimari, genovés, ambos estantes en Sevilla (AGS, RGS, leg. 147711, doc. 247; referido en Bello León 1994: doc. 21). En septiembre de 1478 a Pedro de las Colonias, mercader genovés estante en Sevilla, se le otorgaba otra de estas cartas de salvaguardia. El comerciante acostumbraba a llevar y traer diversas mercancías entre Castilla, Génova, Flandes y tierra de moros. Contratando en conjunción con otros mercaderes una nao llamada Santa María del Águila, patroneada por Alfonso Rodríguez, pretendía realizar un viaje al enclave de Safí (AGS, RGS, leg. 147809, doc. 162). Ese mismo año, otro mercader genovés estante en Sevilla, Overto Cigela, era receptor de otra salvaguardia (AGS, RGS, leg. 147809, doc. 125; referenciado en Bello León 1994: doc. 38). En 1485, Eduardo Branton, caballero de la casa del rey de Inglaterra, representaba al mercader Jacobo de Monte, estante en Sevilla. Este quería cargar una nao en Cádiz para ir a Venecia. Las mercancías que llevaría en sus bodegas serían, entre otras, azogue, bermellón y aceites. Por ello los monarcas expidieron licencia y seguro, aplicable siempre y cuando

capitulares de los concejos de Sevilla y Jerez de la Frontera, pero debieron ser también comunes en Cádiz, El Puerto de Santa María o Moguer, donde no se conservan<sup>126</sup>. Toda precaución era poca ante todas las posibilidades que había de ataques, represalias y embargos. Por ello capitanes, maestros y mercaderes se mostraban cautos, pidiendo todo tipo de salvaguardias y fianzas de que no se atentaría contra ellos y sus posesiones<sup>127</sup>. También se expedían salvoconductos específicos en tiempos de guerra o conflictividad abierta<sup>128</sup>.

---

no descargaran los bienes en la costa de Granada ni en otra parte considerada tierra de moros (AGS, RGS, leg. 148507, doc. 210; Bello León 1994: doc. 124 y Suárez Fernández 1966, vol. 2: doc. 73). En 1489, los hermanos Jerónimo, Bautista y Julián de Médici, quienes habían tenido negocios en Portugal, solicitaban seguro en Sevilla para que no se procediera en su contra a consecuencia de ello, tomándoles o embargándoles sus mercancías por carta de marca o represalia (AGS, RGS, leg. 148908, doc. 101; Bello León 1994: doc. 182). Un año después, Jerónimo de Médici volvería a solicitar otra salvaguardia junto al también genovés Pelegrin Salvago (AGS, RGS, leg. 149007, doc. 496). También en 1490 eran mercaderes ingleses los que solicitaban a los Reyes Católicos un seguro real: «Aruy Sop e Tomas Oper e Juan Oper e Rubert Buruay, vezinos de Brisuata?» (AGS, RGS, leg. 149008, doc. 366). Otros ejemplos de seguros a mercaderes ingleses: «Juan Mint e Robert Fort e Tomás Apuel e Cledes Figuer, espeçiero, e Tomás Vaquer e Guillen Fort e Dani Leyson, mercaderes vezinos de la villa de Bristol» (AGS, RGS, leg. 148709, doc. 53); «Juan Rali e Tomás Mungui, mercaderes vezinos de Topsan?, e Estean Daniel, vezino de la villa de Lin?, naturales del reyno de Ynglaterra» (AGS, RGS, leg. 149008, doc. 35).

126. Así, en Sevilla, en 1472, se expedía seguro y garantía a los mercaderes vizcaínos que aportarían –esto es, que anclaran en puerto– a la ciudad (AMS, X, Ac. Cap. May.-Ag. 1472, f. 49r). En Jerez, en 1483, se promulgaba otro para los ingleses: «Guillen Nicolo, Juan Peyne e Guillen Justicia e Ruberto Dion [...] ellos y sus criados e factores an andado e andan por esas dichas çibdades e billas e lugares e por las mares e puertos e abras [...] a comprar e vender tratan sus bienes e mercaderías [...] temen [...] por algunas prendas e represaryas se auían fecho o fagan de unos concejos a otros e de unas personas singulares a otras o por algunas cartas de marca o contra-marca» (AMJE, Ac. Cap. 1483, f. 219; también transcrito en Abellán Pérez 2016a: doc. 20). Un año después, en 1484, se pregonaba en la ciudad otro seguro extendido a los venecianos, bula papal mediante (AMJE, Ac. Cap. 1484, f. 58v; transcripción completa en Abellán Pérez 2016a: doc. 51).

127. En las actas de Jerez de la Frontera de julio de 1480, se conserva el testimonio de un portugués que arribó a la ciudad: «E luego fue fablado que un portugués era venido a esta çibdad e quería traer una carauela de sardina para el proueymiento de la çibdad. E luego mandaron llamar al dicho cabildo al dicho portugués, e veno [*sic*] e se llamó Antón Yáñez, portugués. E fuele dicho de qué lugar de Portal [*sic*] era, e si auía allí pestilencia; e fue dicho que non e que era de [*blanco*] e que nunca allí la ovo. E luego le mandaron jurar e él juró en forma que en el dicho logar nin dónde él venía non auía pestilencia. E dixerón que pues juraua que la non auía que le fuese dado seguro, que su gente e carauela e gente e sardina e sus bienes non sería embargada, etc. por ninguna represaria nin serían presos, etc. seguro cumplido; el qual se fizo, eçebto si la debda se aya fecho por él o por su gente en esta çibdad» (AMJE, Ac. Cap. 1480, f. 39v).

128. El mercader florentino Francisco Vilani lo obtendría así de los Reyes Católicos, en medio de la Guerra de Sucesión Castellana. Los reyes ordenaban al almirante que respetara por tres meses un permiso para su navío de 70 toneles ya que «tyene en el reyno de Portugal algunas cosas suyas que ha menester sacar, e que no puede yr a las sacar por cabsa de las guerras que hay» (AGS, RGS, leg. 147711, doc. 291). Otro ejemplo de seguro para florentinos sería el de 1489: «Pedro e Tomás Caponi, mercaderes florentynos e Françisco Fania e Antonio Dolfi, sus factores» (AGS, RGS, leg. 148905, doc. 277).

Los mercaderes tenían condiciones de trato diferenciadas según su procedencia. En general, las ciudades y puertos del reino de Sevilla promulgaban franquezas o libertades concretas a mercaderes gallegos y vizcaínos, los más usuales en estas aguas, además de los propiamente andaluces. Para los comerciantes extranjeros y el desarrollo de su tráfico también era necesario establecer limitaciones, requisitos y circunstancias. Usualmente se concedía un trato favorable a determinadas nacionalidades, a cambio de estipular impuestos y fijar sus posibilidades de actuación. A este respecto se pueden localizar franquezas concedidas a los mercaderes bretones en Jerez de la Frontera en 1466. En ellas se explicitan los deberes y derechos de estos cuando llegaran a la ciudad, por ejemplo, la exención del cobro de la alcabala sobre sus productos o que aquellos que compraran sus mercancías pagaran un 4 % más del precio fijado<sup>129</sup>. En las franquezas se incluía un seguro de las autoridades de la ciudad para que los mercaderes bretones no vieran sus bienes embargados ni se les hiciera daño o mal alguno. La vulneración del mismo estaba prevista en su propia concesión, señalándose la agravación del delito y exigiéndose, si eso ocurría, la restitución además de la reparación de los daños ocasionados<sup>130</sup>.

\* \* \*

La actividad pesquera, y la competencia por los caladeros de pesca, también generaron numerosos conflictos. Estos enfrentamientos fueron especialmente relevantes en el norte de África, donde la cotidianeidad de la actividad y el contacto con poblaciones locales, de otros reinos como Portugal, o de diversas localidades de la Corona de Castilla, suscitaban habituales roces. El flujo de mercancías valiosas desde Guinea<sup>131</sup> y la Mina de Oro<sup>132</sup> también generó

129. AMJE, Ac. Cap. 1466, f. 135.

130. Cf. Caunedo del Potro 1984: 223.

131. La *Crónica del Descubrimiento y Conquista de Guinea* de Diogo Gomes, almorjarije de Sintra, es la mejor fuente para conocer las diversas navegaciones atlánticas portuguesas realizadas entre 1445 y 1462. En ella se refiere el encuentro entre tres jóvenes supervivientes de la expedición de un noble escandinavo llamado Abelhart y un corsario a la altura del cabo de Espichel (Portugal). Diogo Gomes indica que iba «con muchísimas naves llamado Machín de Trápana» (Aznar Vallejo, Corbella y Tejera 2012: cap. XCIV). Aunque estos fragmentos no están en esta versión editada en castellano, que utiliza como base el manuscrito de la Biblioteca Nacional de París, sino en del códice de la Biblioteca Nacional de Munich: «Videntesque terram occuritque eis cursarius quidam cum quampluribus nauibus nomine Machin de Trapana» (véase Brasio 1958: 160). Para su posible identificación con el vizcaíno Juan Machín de Arteaga, consúltese Delgado 1961: 132-213). Por su parte, Gomes Eanes de Zurara señala las acciones de otro corsario que andaba en corso contra moros. Este sería gallego y respondería al nombre de Pedro Falcón (cf. Aznar Vallejo, Corbella y Tejera 2012: cap. LXXXVI). Sobre Machín y Falcón (o Falcom), consúltense los documentos 44 de 1439, y 46 de 1441 en Ferreira Priegue 1988. Pueden localizarse sus acciones en la denuncia presentada por Puigvert de Alicante en 1446, véase capítulo 3 de este libro. En cualquier caso, es un testimonio de la actividad de corsarios en las aguas cercanas a la bahía de Cádiz a mediados del siglo xv.

132. Señala Antonio Rumeu de Armas el importante tráfico comercial existente en el siglo xv entre la Andalucía occidental y las tierras del norte de África (cf. 1976: 69; véase también

oportunidades en las que la codicia más mundana empujó a robos y presas. Pero no hay que irse muy lejos para encontrar luchas entre pescadores. Allí donde los barcos que salían a faenar compartían un mismo medio vehicular, un río, y las disensiones vecinales fruto de las diferencias de términos y jurisdicciones fructificaban en enfrentamientos. En la confluencia del río Tinto y el río Odiel, palermos, moguerenos u onubenses; en el río Guadalete, entre los habitantes de Jerez de la Frontera y los de El Puerto de Santa María<sup>133</sup>; incluso, en la desembocadura del río Guadalquivir y la costa de Arenas Gordas.

Tales confrontaciones no se limitaban a los pescadores. Por supuesto se extendían a otras actividades económicas de las diversas poblaciones, entre ellas, y en especial, al comercio<sup>134</sup>. Estos frecuentes roces serán tratados en mayor profundidad en los capítulos siguientes, dentro de los ámbitos de actuación y en los casos de piratería y corso.

\* \* \*

El contrabando fue otra forma habitual de ingresos y, al soslayar la legalidad existente, era una de las justificaciones principales para que corsarios y navíos de armada se cobraran una presa. El llevar a bordo las llamadas «cosas vedadas» o «defendidas» sin licencia expresa era razón suficiente como para ser apresado lícitamente. Así, el contrabandista o el evasor del pago de impuestos y tributos, se convertían en objetivo, a pesar de no ser pirata ni enemigo confeso de la Corona. La documentación al respecto de la persecución de estas

---

Baquero Moreno 1994: 25-40; Medrano Fernández 2010). En concreto, destacó el comercio de esclavos en el último tercio del siglo xv y primer tercio del xvi (cf. González Gómez 1977: 173). Señala Izquierdo Labrador que para los marinos de la comarca los esclavos eran otra mercancía más a transportar (cf. 2004, vol. 1: 59). José Antonio Hinojosa Montalvo afirma que los sevillanos y vizcaínos se convirtieron, junto a los portugueses, en los principales proveedores de mercancía humana (cf. 2000: 102). Guinea y San Jorge de la Mina, conocida como la Mina del Oro, ofrecían importantes beneficios en oro, plata, marfil y esclavos. El descubrimiento de la Mina del Oro en 1471 significó un gran revuelo en los puertos andaluces, pues suponía un más que provechoso comercio (cf. Oliveira 1995, vol. 2: 881). Hernando del Pulgar refiere que: «Esto sabido por algunas personas de aquellos puertos (Andalucía) fornecieron una caravela, e aventuráronse de yr aquel viaje. Los quales ansimismo vinieron con mucho oro [...] Esta fama se estendió tanto por aquellos puertos del Andalucía, que todos trabajauan por yr a aquella tierra [...]» (Carriazo y Arroquia 1943: segunda parte, cap. 81).

133. Estas diferencias fueron estudiadas por Abellán Pérez (2011: 9-23).

134. En septiembre de 1485 el cabildo de Cádiz denunciaba ante los reyes que el alcalde de Jerez, Juan de Paz, hacía prender y embargar a gaditanos que llevaban mercancías a su ciudad (AGS, RGS, leg. 148509, doc. 133; referido en Sánchez Herrero 1981: 160). Tales tomas respondían, según defendía la autoridad jerezana, a represalias justas por impago de rentas y alcabalas. En una fecha tardía como es 1548, eran los habitantes de El Puerto de Santa María, señorío del duque de Medinaceli, los que se quejaban de los jerezanos. Aunque en la descripción archivística el documento carece de fecha, esta se halla inserta en el cuerpo del texto (AGA, 004-044; ADM, 176/375-377).

infracciones es abundante durante todo el siglo xv, especialmente durante el reinado de los Reyes Católicos<sup>135</sup>. En 1484, era apercebida la propia reina de que un genovés<sup>136</sup> había cargado con trigo en Cádiz una carraca llamada Camila, para sacarlo fuera de Castilla<sup>137</sup>. Si el trigo era llevado a tierra de infieles supondría contravenir la ley específica, por lo que estaba obligado a dar una fianza para asegurar que ello no pasara<sup>138</sup>. En el caso de no hacerlo así, la reina autorizaba al almirante y a sus oficiales, así como a cualquier capitán de armada o autoridad de tierra, que actuaran como contra rebelde, ejecutando en él y en sus bienes las penas civiles y criminales correspondientes. Había sustanciales recompensas para el apresador o el informante<sup>139</sup>. Lógicamente, en otros reinos también se perseguía a los contrabandistas y a los mercaderes que se encargaban de encauzar el comercio ilícito, evitando el pago de los derechos debidos, las prohibiciones y los controles de las autoridades<sup>140</sup>.

135. En noviembre de 1475, los monarcas comunicaban que había llegado hasta ellos la noticia de que en Sevilla y otros lugares de Andalucía: «sin nuestra liçençia y mandado sacan y cargan mucho trigo e çeuada e otro pan por los puertos y rriberas desas çibdades e villas e logares» (*Tumbo I*, 56). La pena por ello era «quel que lo fiziere pierda el dicho trigo, y la fusta, o fustas, en que se cargare, y sea la terçia parte para el que lo acusare, y las dos partes para la nuestra cámara». Para combatir tal actividad, se emplazó al doctor Antón Rodríguez de Lillo y a Juan Cataño o Cattaneo, veinticuatro de la ciudad, a que se pusieran al frente de la investigación (*Tumbo I*, 57). En marzo de 1489 se repetiría la situación. Los reyes daban comisión en esta ocasión a Alfonso Dávila y Diego de Ataíde para investigar en el arzobispado de Sevilla y obispado de Cádiz y acusar a los que hallaran culpables de haber: «sacado o fecho sacar, así por mar como por tierra, de siete años a esta parte, pan trigo e çeuada e farina e viscocho e oro e plata e moneda amonedada e cauallos e armas» (*Tumbo III*, 292). Ante el temor de que se procediera contra pescadores y armadores de jábegas (embarcación y arte de pesca de arrastre de proximidad de la costa, cuyo uso se extendió durante toda la Edad Moderna; véase, por ejemplo, Alvar 1976: 69-72), que llevaban pan para su propio mantenimiento y dinero para comprar pescado en Portugal, se elevó ruego a la reina Isabel para que autorizara sus sacas, como en efecto hizo (*Tumbo III*, 326).

136. Aunque su nombre exacto está en blanco.

137. La carraca era uno de los más antiguos exponentes de buque mercante, nacido en el Mediterráneo, y fundamentalmente vinculado a las repúblicas italianas de Florencia, Génova o Venecia.

138. «para lo lleuar a fuera dellos, e commo quiera que lo tal es contra las leyes de mis reynos, e por ello yncurristes en las penas por mí puestas [...] dignas de más puniçión e castigo si la dicha carraca con el dicho trigo se descargase en tierra de moros [...] ayades de fazer e fagades seguridad bastante, e dedes fianças, segund que por Luys de Mesa, del mi consejo, o por su parte, vos será demandado» (AGS, RGS, leg. 148404, doc. 12).

139. Así, en 1504, se le concedía al escribano Hernando Ortiz la tercera parte de las penas impuestas a: «çiertas personas, veçinos e [*tachado*: mercaderes de las çibdades] abitantes de las çibdades de Cádiz e Málaga e Almería, e de otras partes, an lleuado e lleuan armas e póluora e salitre e altrenite [*sic*] e plata en moneda e en pasta e pan e lanças e otros pertrechos e bastimentos, e otras cosas de las por nos vedadas, a tierra de moros henemigos de nuestra santa fee católica, e lo an vendido e venden a los dichos moros» (AGS, CCA, CED, lib. 9, f. 84, doc. 5).

140. Por ejemplo, en el reino de Valencia, en 1461 se mantenía un pleito entre el secretario del rey Joan Navarro y el mercader Gabriel Andreu por los atunes y otras mercancías que

Al almirante le correspondía ocuparse del contrabando, de la guarda de la saca de las cosas vedadas, y para ello se nombraban lugartenientes, jueces y otros representantes<sup>141</sup>. Especial importancia tenían los encargados de controlar la saca de trigo, alimento fundamental para la sociedad de la época. Aunque las mercancías prohibidas variaron a lo largo de las épocas y necesidades de cada momento, señala Pérez Embid que fueron, preferentemente, el pan, el vino o el aceite y, luego, los productos exóticos, como los metales preciosos o el marfil<sup>142</sup>. A ello habría que sumar armas, pólvora, y todo lo que pudiera servir para hacerlas. Las referencias a tales productos vedados se pueden rastrear desde antiguo<sup>143</sup>.

No obstante, las mismas personas que tenían estos deberes podían participar de este tipo de comercio ilícito. Dada la dificultad y dimensión de la tarea, la monarquía podía nombrar a personas específicas para llevar a cabo esta vigilancia, en concreto en lo que se refería a «tierra de moros». Así, los Reyes Católicos encomendaron en esta época a Pedro Vázquez Saavedra –sustituido por Hurtado de Mendoza en el paréntesis de la guerra de sucesión castellana– como alcalde propio, la vigilancia de este tipo de intercambio mercantil<sup>144</sup>.

Como ya se ha señalado, al margen del comercio normal y regulado, el contrabando se imbricaba de forma natural con la fenomenología de la piratería y el corso. Los navíos corsarios perseguían regularmente a las embarcaciones

---

habría cargado en Sevilla e introducido en el reino de Valencia durante más de una decena de años, soslayando el pago de derechos hasta acumular una gran suma en el fraude (ARV, RC Cur: Real Cancillería, núm. 240, ff. 7v-8r).

141. Así se recuerda en la carta de poderes de don Alfonso Enríquez de diciembre de 1475: «con juredición çeuill e criminal alta e baxa y con el mero misto ynperio e con la guarda e saca del pan e cosas vedadas que se sacan y cargan por las mares y rios, e así mismo de la terçia parte del quintio que a nos pertenesçe de las presas que se fazen y toman por la mar, con qualesquier naos y nauíos y otras qualesquier fustas» (AGS, RGS, leg. 147512, doc. 791; *Tombo* I, 59).

142. Cf. Pérez Embid 1944: 66-67.

143. Así, en 1437, el rey Juan II de Castilla ordenaba iniciar una pesquisa en Jerez de la Frontera, para que sus vasallos: «no fuesen osados de sacar pan alguno ni cauallos ni armas [*roto*] de los mis regnos por mar ni por tierra para otros regnos ni partes algunas [...] ni asý mesmo miel ni azeyte ni garuanços [*roto*] ni fauas ni vizcocho ni farina ni otro mantenimiento ni socorro alguno ni [*roto*] azero para tierra de moros» (AMJF, Ac. Cap. 1437, ff. 116r-117r; transcripción completa en Abellán Pérez 2017a: doc. 201). El mercader genovés Francisco Adorno, vecino de Jerez, fue hallado, en efecto, culpable de haber cargado trigo para vender fuera del reino de Castilla contraviniendo orden expresa. En 1477 se le perdonaba «por sacar e aver sacado [...] dozientos cafizes de trigo de la dicha çibdad de Xerez de la Frontera [...] e de El Puerto de Santa María, después acá que por nos fue mandado vedar la dicha saca de pan» (AGS, RGS, leg. 147710, doc. 102; referido en Bello León 1994: doc. 19). En 1495, una cédula real comisionaba a Diosdado, hijo de Juan de la Parra, para que investigara, persiguiera y castigara a los culpables de sacar pan, armas, caballos, oro, plata y otras mercancías vedadas por Lepe, Ayamonte, la Redondela, el condado de Niebla o la tierra de Sevilla hasta Fregenal de la Sierra (AGS, CCA, CED, lib. 2, 2-1, f. 7, doc. 5).

144. Cf. Bello León 1994: 68.

con cargamentos de mercancías vedadas, pues, al hallarse fuera de la ley, se trataban como presas legítimas. A su vez, piratas y contrabandistas compartían espacios comunes, dándose circunstancias en las que podían actuar como una sola entidad, por ejemplo, vendiendo bienes robados a los enemigos de la fe católica o a naciones con las que hubiera guerra. De tal forma, en noviembre de 1499 se le encomendaba al corregidor de Cádiz, Suero de Novoa, y a Ortuño Velasco, vasallo de los Reyes Católicos, iniciar una pesquisa o investigación, ya que

muchos mercaderes extranjeros estantes en esa dicha çibdad, e otros mercaderes vezinos desa dicha çibdad, diz que tienen e acostunbran tener dentro en sus casas muchas armas escondidas para la pasar a vender a los moros henemigos de nuestra santa fee católica e a otras partes; asý mismo, diz que muchas personas tienen cargadas en una nao que está surta en el puerto desa dicha çibdad muchas armas, póluora e salitre e açufre, para le lleuar a vender a los dichos moros e a otras partes [...]<sup>145</sup>.

Los designados, y sus subalternos, debían revisar las casas de los mercaderes, tanto naturales como extranjeros, para dilucidar quiénes tenían escondidos tales bienes. Además, debían averiguar si ya habían cargado mercancías prohibidas en otras ocasiones y a dónde las habían llevado. La importancia de este testimonio no radica solo en la referencia directa a que hubiera una nao en el puerto cargada para tal fin, sino en la mención a que tal actividad era usual, reconociéndose, por tanto, que en Cádiz existía un contrabando regular en esta época. En septiembre de 1504, otro documento daba cuenta del tráfico ilegal de perlas, piedras preciosas y joyas –probablemente llegadas de Indias– en la ciudad de Sevilla, sin presentarse ante los almojarifes de la ciudad ni pagar los derechos debidos<sup>146</sup>.

Ciertamente, tales actividades no eran exclusivas de la Corona de Castilla, existiendo testimonios en otros lugares de frontera acerca de este tráfico y los intentos por frenarlo y controlarlo<sup>147</sup>. Es posible que el entorno marino fuera, por su difícil control, especialmente violento en la época. En 1497, el mercader genovés Vicencio de Riberol, condenado a muerte por homicidio, obtenía un perdón de Viernes Santo<sup>148</sup>. Dos años antes, en 1495, Riberol se encontraba en la bahía de Cádiz, en un navío. Se acercó a él en otro barco Pedro de Fuentes,

145. AGS, RGS, leg. 149911, doc. 152.

146. AGS, RGS, leg. 150409, doc. 67.

147. Así, por ejemplo, en 1451 Manuel Pessanha, comendador de Castro Marim, era nombrado guarda de los puertos del Algarve (ANTT, PT/TT/CHR/I/0034, f. 123; también transcrito en Dias Dinis 1969, vol. X: doc. 180). Pessanha recibió instrucciones para reprimir el contrabando que por esos puertos se realizaba, así como para procesar a los contrabandistas.

148. Castellanización de Rivarol/Riparolio.

vecino de El Puerto de Santa María, con la intención de cargar ropa en el navío del genovés. La confrontación nació a raíz de «çiertas palabras que ovistes con el dicho Pedro de Fuentes, vos le distes una ferida con un puñal, de la qual dicha ferida murió el dicho»<sup>149</sup>. No sería descabellado pensar que la fuente de la reyerta se pudiera encontrar en una desavenencia fruto del negocio que pretendía Pedro de Fuentes. Quizás el portuense buscaba evadir a los almojarifes y sus guardas, eludiendo el pago de los impuestos y derechos debidos al cargar en una nave genovesa anclada en la bahía.

Recuérdese que, como alimento básico para la población, el trigo y su producto elaborado, el pan, estaban sujetos a estrictos controles de importación. Mercancía vedada sin contar licencia para su saca y venta, a menudo las autoridades apresaban embarcaciones y cargas guiadas por un celo que no parece tan habitual en relación a otro tipo de contrabando<sup>150</sup>. En el trato y transporte del trigo, harina y pan, los conflictos entre vecinos y poblaciones cercanas eran habituales.

En ocasiones, para asegurar la provisión de determinadas localidades o lugares, se establecían órdenes particulares sobre el comercio. De esta forma, se regulaba que los navíos y mercaderes que aportaran o llegaran a un puerto, villa o ciudad en viaje comercial dieran prioridad a llevar pan en la ida, vendiéndolo a un precio prefijado<sup>151</sup>. Al respecto de la legislación de la entrada y salida de este recurso en el período estudiado, esta es innumerable y, por sí sola, no aporta mayor información al objeto de estudio salvo constatar el celo e interés en el control del comercio de este<sup>152</sup>. Cada promulgación por parte de reyes y cabildos de una regulación de la saca del trigo y pan, como la de

---

149. AGS, RGS, leg. 149704, doc. 20; también transcrito –con alguna diferencia de interpretación como el apellido del genovés– en Abellán Pérez 2016c: doc. 147.

150. La documentación a este respecto ya es vasta solo considerando la producida durante el reinado de los Reyes Católicos. En el *Tumbo* se recoge también ampliamente, por ejemplo: I, 137 y 139; 260. En marzo de 1468, el concejo de Jerez de la Frontera recibía al vicario Diego Martínez, quien expuso que el mayordomo del arzobispo de Sevilla había enviado a Jerez dos barcos para recoger varios cahíces y fanegas, así de trigo como de cebada (AMJF, Ac. Cap. 1468, f. 45r). Pedía que las autoridades no pusieran impedimento alguno en ello, ya que, temía, podían ser apresados. En octubre de 1504 otro documento del Registro General del Sello indicaba que Luis Maestro, vecino de El Puerto de Santa María, había sacado 20 ducados en bizcocho fuera de los reinos de los Reyes Católicos, sin tener licencia para ello (AGS, RGS, leg. 150410, doc. 386). Ese mismo año se denunciaban múltiples tomas de trigo y otros mantenimientos por la fuerza a los del puerto del Pasaje por vecinos de Fuenterrabía (AGS, RGS, leg. 150410, doc. 76, 96, 103, 110, 538 y 539).

151. Así se recoge en las actas capitulares de Jerez de agosto de 1468, excepcionalidad que duraría hasta agosto del año siguiente (AMJF, Ac. Cap. 1468, ff. 155v-154).

152. Así como, evidentemente, las necesidades y carencias de las diversas localidades receptoras. Entre otras licencias, estas afectan a Lepe, por ejemplo, en 1491 (AGS, RGS, leg. 149101, doc. 6; transcrito por Abellán Pérez 2017b: doc. 2).

noviembre de 1482 que afectaba a los puertos de mar de Andalucía, denota la necesidad de estos y la existencia de tráfico ilegal y contrabando:

en la çibdad de Xerez de la Frontera e en las otras villas e logares del reyno de Andaluzía que son puertos de mar, contra nuestro espreso defendimiento, sin liçençia nuestra, an sacado e que de cada día sacan mucho pan por la mar para otros reynos e tierras; e otros algunos a quien nos avemos dado liçençia para sacar el dicho pan, fan sacado más cantydad de pan de lo que por las dichas nuestas liçençias les avemos mandado sacar [...] <sup>153</sup>.

Las autoridades que debían controlar tales sacas podían, en ocasiones, extralimitarse, apresando o embargando cargamentos y naves que contaban con autorización para tal comercio. A veces, incluso, se utilizaba el argumento de llevar mercancías prohibidas como excusa para una toma, cuando, con posterioridad, se demostraba que no se había producido contrabando alguno <sup>154</sup>.

Los oficiales almojarifes, encargados de la recaudación de los derechos aduaneros, necesitaron de herramientas con las cuales combatir la evasión del pago de los derechos fijados. Algunas naves mercantes usaban de subterfugios y astucias para atenuar, cuando no evitar totalmente, que les cobraran los impuestos de carga y descarga de los puertos. Dada la diversidad propia de la confluencia de jurisdicciones y ordenamientos locales, podía tener sentido, por ejemplo, desembarcar en Cádiz y transportar por tierra, en lugar de hacerlo directamente en Sevilla. No obstante, a veces estas estrategias estaban motivadas por los peligros que acechaban en determinados destinos. Así, el abuso de los capitanes de las galeras reales del Guadalquivir afectó al desarrollo normal del tráfico por el río, motivando que barcos que debían llegar al puerto sevillano modificaran su ruta <sup>155</sup>.

153. AMJF, Ac. Cap. 1483, ff. 1v-2v.

154. En 1517, Francisco de Solera, mercader y vecino de Murcia, protestaba ante la Chancillería de Granada sobre los impedimentos que las autoridades de la ciudad de Cádiz ponían al flete de ciertas mercancías. El alguacil Gaspar Sánchez sostenía que el barco del maestre Martín Sánchez, que tenía como destino Lisboa, llevaba acero y otras mercancías prohibidas por las leyes. Solera confirmaba que a bordo llevaban papel, alumbre, paños, estopa, mercería y doce fardetes de acero. Los diversos testigos, todos mercaderes genoveses estantes en Cádiz, defenderían que desde esa ciudad se cargaba y se descargaba mucho acero con licencia de los almojarifes. Tal tráfico llevaba realizándose sin impedimento alguno desde hacía décadas, siempre teniendo como destino tierras de cristianos (ARChGr, caja 1526, pieza 006).

155. Como podrá analizarse en el capítulo al respecto de algunas noticias particulares. De hecho, ya en 1491 los almojarifes solicitaron la reiteración del seguro real en los puertos del arzobispado de Sevilla y obispado de Cádiz, ya que sus rentas menguaban al haber: «muchas personas, nuestros vasallos, súbditos e naturales, por virtud de nuestras cartas de marca e represarias que tienen contra los naturales de algunos reynos e señoríos comarcano a estos nuestros reynos e señoríos, diz que tientan de prender e tomar por virtud dellas a los mercadores e mercadorías que vienen e aportan a los puertos de Cádiz e de Santa María del Puerto e Santlúcar e Xerez e todos los

La reina Juana concedió una pragmática en 1510 a los almojarifes mayores de Sevilla para que tuvieran embarcaciones con las que vigilar las costas y poder registrar los barcos. Las autoridades locales y el Almirante Mayor de Castilla dificultaban que

en muchos puertos del dicho arzobispado de Seuilla e obispado de Cádiz, algunos de vos non les consentades traer sus barcas con sus guardas por la mar e río, e navegar por las avras e puertos del dicho arzobispado de Seuilla e obispado de Cádiz, nin traer guardas por la tierra, para guardar la dicha renta del dicho almozarife e el cargo e descargo de las dichas mercaderías [...] <sup>156</sup>.

Además, los patrones y maestros de carracas, galeras, naos y otros barcos que llegaban a sus puertos, impedían usualmente que los almojarifes subieran a bordo y registraran sus cargamentos <sup>157</sup>. A los que tuvieran algo que esconder se sumaría todo capitán y mercader que temiera los excesos de los oficiales. Esto suponía un serio menoscabo para las rentas de la Corona, denunciándose «las grandes encubiertas que los mercaderes fazen en las mercaderías que traen por mar» <sup>158</sup>.

Con anterioridad, el rey Enrique IV ya había decidido que los arrendadores de estas rentas tuvieran la facultad de poner guardas en el puerto de Cádiz, que pudieran subir a bordo de los barcos y registraran todo movimiento por juramento y los libros de los escribanos. El almirante y sus oficiales asociados, no obstante, habían sido uno de los principales impedimentos para que esto se cumpliera, no consintiendo que los almojarifes y sus guardas entraran en los barcos ni en Cádiz ni en Sevilla. La reina Juana desautorizó por completo tal práctica, ordenando que todos permitieran a los almojarifes realizar guardas en los mares, ríos y tierra, con la barqueta acostumbrada en Sevilla y otros barcos. Para ello tenían licencia para «traer armas defensivas e ofensivas en todo». En 1476 se había autorizado a los guardas de los almojarifes a que portaran armas, a pesar de los impedimentos que ponían el alguacil mayor de Sevilla y sus lugartenientes <sup>159</sup>. Sin duda, las necesitaban para ejercer coacción en su labor recaudatoria y enfrentarse a los que se opusieran <sup>160</sup>.

---

otros puertos de la dicha çibdad de Seuilla e dese arzobispado e obispado de Cádiz a cabsa de ser muchos cosarios e ser allí el mayor trato de la dicha çibdad» (AGS, RGS, leg. 149107, doc. 147).

156. AGS, CCA, DIV, lib. 3, doc. 105.

157. Según indica otro documento de época, de 1491, al respecto de los almojarifes de Sevilla y Cádiz, los señores locales también ponían todo tipo de impedimentos a su registro y cobro, aduciendo una disminución desmesurada de las rentas de la mar que debían percibir (AGS, RGS, leg. 149109, doc. 131).

158. Para una visión de conjunto actualizada de las diversas rentas percibidas en territorios castellanos de frontera marítima, consúltese Bello León 2018a: 55-77.

159. *Tumbo I*, 89.

160. En 1491 se recogía que en la villa de Huelva se había producido «çierta resistencia que fue fecha a los almozarifes de la çibdad de Seuilla sobre la varqueta e guardas que ellos

Estas resistencias parece que no fueron casos aislados. Además, surgían violentas desavenencias entre autoridades, almojarifes y guardas. Como se señalaba, el reino de Sevilla era una realidad geográfica demasiado amplia y la aduana de Sevilla no podía tener un control fiscal efectivo sobre todos los puertos y varaderos que lo componían<sup>161</sup>.

### 1.3. A DOS AGUAS: GUERRA Y PAZ

Durante los períodos de guerra, aquellos que practicaban la piratería encontraban el contexto perfecto para ejercer esta actividad, pudiendo legalizar sus presas más fácilmente o camuflarlas como ataques del enemigo. En esos momentos se multiplicaba el número de corsarios o vasallos leales que ponían sus embarcaciones al servicio de los monarcas para luchar contra los enemigos de su Corona. Durante el transcurso de las hostilidades, cualquier nave enemiga era susceptible de ser capturada, por lo que la seguridad en el mar quedaba seriamente comprometida<sup>162</sup>. Y es que la pertenencia a un reino o estado enemigo confería a los mercaderes y marinos la oportunidad de poder asaltar naves y

---

trafen para recibir e cobrar los derechos» (AGS, RGS, leg. 149105, doc. 130). El mismo duque de Medina Sidonia interpuso queja, incluyendo a San Juan del Puerto (AGS, RGS, leg. 149106, doc. 68). Al parecer, también había problemas en otros señoríos jurisdiccionales de la zona, como Moguer y Palos, al respecto de la referida barqueta armada (AGS, RGS, leg. 149105, doc. 99). En concreto, pretendían «leuar almojarifazgos a los vezinos de la dicha villa de sus rentas e esquilmos, así azeytes como vinos e pasas e higos e de las otras legumbres que de sus heredamientos cogen, no seyendo mercadorías de partes estrañas». Otro documento da noticia de que en Gibralfón se producían protestas porque «las guardas e otras personas que tyenen allí puestas e los que traen la dicha barqueta diz que fan fecho e fazen muchos agrauios e sinrazones a los vezinos» (AGS, RGS, leg. 149105, doc. 92; en el resumen de archivo se identifica mal el nombre de la población como Gibraltar). Esto desembocó en agresiones, como en Moguer, donde «firieron algunos de las dichas guardas y los corrieron y maltrataron y que les dixeron muchas palabras feas y desonestas y que mataran algunos dellos saluo porque Dios los quiso guardar» (AGS, RGS, leg. 149107, doc. 72). Estas pequeñas naves debían tener una tripulación limitada. En las cuentas del almojarifazgo del reino de Sevilla de 1502 figuran, en el caso de la barqueta de Cádiz, un arráz –Juan Ramírez– y cinco hombres (AGS, EMR, leg. 62-90, 1.º antiguo; AGRM, FR, AGS, R-80/2). En la de Huelva, otro arráz –Juan Fernández– y tres hombres.

161. Cf. Romero Medina 2009: 37. En 1530, en El Puerto de Santa María también se produjeron altercados. El arráz de la barqueta que andaba en ese puerto decía haber recibido orden de ir a unos navíos cargados de sal que no contaban con licencia de los almojarifes. Estando el arráz en el navío de Alonso de Vivero, vecino de La Coruña, quitando las velas de la embarcación para que no zarpara: «un alguazil desta dicha villa y dos criados del contador Juan Ruys Malo, fueron en la dicha nao e le resistieron al dicho arráz las dichas velas, y le truxeron en contra la voluntad del dicho arráz» (ADM, 004-038; AGA, 176/332-347). Véase también: ADM, 004-037; AGA, 176/323-331.

162. Cf. Bazán 1995: 448.

confiscar cargamentos, todo dentro del marco de la legalidad<sup>163</sup>. La vuelta a la paz supuso para muchos marinos reconvertir sus actividades depredatorias hacia otras más pacíficas, normalmente orientadas hacia el comercio o la pesca. Sin embargo, esto los alejaba de unas fuentes de riqueza y prestigio que habían estado a su alcance durante los períodos de conflicto. Por tanto, las antiguas tripulaciones corsarias, con experiencia y acceso a equipación militar, podían derivar hacia la práctica de la piratería. La sucesión más o menos habitual de estos estados de guerra y paz a finales de la Edad Media, en los que habitualmente estallaban conflictos y se cerraban treguas con relativa rapidez, debió ser un caldo de cultivo muy adecuado para la emergencia y consolidación de la actividad.

El estallido de una guerra o la firma de una tregua no eran noticias inmediatas de las cuales todos se enterarían a la vez –dadas las dificultades propias de la época para la comunicación–. Solían ser situaciones problemáticas, donde se producían ataques y apresamientos de legalidad dudosa. Esto ocurría sobre todo al sellarse las paces entre los diversos reinos, ya que el estado de conflicto podía continuar durante algún tiempo en poblaciones alejadas o remotas y, sobre todo, en alta mar. Ello provocaba que las presas realizadas a partir del momento de la promulgación del fin de la guerra fueran reclamadas legítimamente por sus poseedores. Para evitar los incómodos procesos en los que derivaban y, por tanto, la vulneración de los acuerdos y juramentos, los reyes procuraban que se pregonaran las paces en las villas y puertos principales de sus reinos. Esto afectaba también a la ratificación de las treguas, pues estas tendían a ser de duración determinada –unos pocos años– y podían ser prorrogadas regularmente. Así, en el caso luso, tras la firma del tratado de Tordesillas en junio de 1494 que afectaba a la delimitación de pesquerías y esferas de influencia en el océano Atlántico, se insistió en pregonar la «buena paz e concordia» en las «çibdades de Xerez de la Frontera e Cádiz e de las villas de Sanlúcar de Barrameda y El Puerto de Santa María e Güelua e Palos e Moguer e Gibráleón e Lepe»; ya que «nuestros súbditos e naturales, que andan por la mar tentando algunas vezes de hazer mal e dapño a los súbditos del serenísimo rey de Portugal, nuestro fermano, que andan por la mar»<sup>164</sup>. En agosto volvía a insistirse en Jerez, donde «fueron repicadas las canpanas mayores de la iglesia de Sant Dionýs desta çibdad, al qual repique se llegó mucha gente de omes de caualllo e de pie; e allí, por Juan de Éçija pregonó (la paz)» y varios testigos dieron fe del hecho<sup>165</sup>. En el caso de Génova o Venecia se tendía a treguas y seguros que se iban renovando anualmente, con suspensión de la ejecución de cartas de marcas y represalias<sup>166</sup>.

163. Cf. Unali 2007: 23.

164. AMJF, Ac. Cap. 1494, f. 134; también transcrito por Abellán Pérez 2018: doc. 29.

165. AMJF, Ac. Cap. 1494, f. 132v.

166. Así, por ejemplo, en 1504 una cédula dirigida por el conde de Cifuentes a los corregidores de Málaga y Cádiz establecía la no ejecución de estas cartas en 18 meses (AGS, CCA,

Los corsarios no dejaban de ser una expresión de la piratería, organizada por los diversos estados<sup>167</sup>. Y los piratas fueron una herramienta útil para los países desde finales de la Edad Media hasta entrado el siglo XIX (por ejemplo, durante las guerras napoleónicas). Se convirtieron, parafraseando al jurista Johann Caspar Bluntschli, en criminales protegidos instrumentalizados por los intereses políticos de las diferentes naciones y solo perseguidos cuando tal represión no obstaculizara la consecución de sus propios objetivos. Esto se hizo a nivel local –señores jurisdiccionales, oficiales y notables– y a nivel nacional. Solo cuando los estados perdieron interés en utilizar el corso como arma, cuando sus desventajas superaron sus beneficios, la ley marítima se emancipó de la política. En la Declaración del Congreso de París (1856), el corso quedaría abolido, aunque algunas naciones tardaron años en ratificarla. No desapareció, si acaso evolucionó, pues tras la Declaración hubo un largo recorrido de lo que Agustín Corrales Elizondo denomina como «post-corso»<sup>168</sup>.

Para incentivar el combate contra los piratas o corsarios enemigos, contribuyendo así a limpiar las rutas comerciales, había una especie de ley no escrita, que se formula en algunos documentos como un «uso de mar» o «costumbre». Por ella se especificaba que, si alguien represaba la presa de un corsario, no estaba obligado a retornar al propietario original nada de ella. Era

costunbre usada e guardada de tienpo inmemorial en la mar çerca de todas las prouinçias que por ella nabegan, que si el cosario tyene en sí la presa que fa tomado e cobrado por tres maneras, que qualquier que después ge la tomare, faze suya y no es obligado a la tornar nin restituyr a la persona de quien la tomó el dicho cosario; y esta costunbre está ansý complidamente prouada como ley [...] <sup>169</sup>.

Este era el argumento esgrimido en el pleito litigado en 1489 entre el maestre de la nao gallega Santa Catalina y Juan González de la Torre, vecino de Motrico. Vicente Yáñez, capitán y maestre de una nao del duque de Medina Sidonia, se había hecho con la Santa Catalina. Algunos meses después, Juan González tomaría la embarcación, defendiendo que no había devuelto ni nave ni carga al propietario original, ya que

CED, lib. 9, f. 108, doc. 4). En 1531, una misiva enviada desde Palermo (Sicilia) contenida en los diarios del mercader veneciano Marino Sanuto, señalaba que en Cádiz se habían otorgado varias represalias contra bienes y mercaderes venecianos, a instancias de vizcaínos (cf. Stefani 1879, vol. LV: 510).

167. «C'était une piraterie organisée par l'État» (citado en Lacrotte 2015: 71-95).

168. Cf. Corrales Elizondo 2004: 85-86.

169. ARChV, Registro de Ejecutorias, caja 23, doc. 4.

por la dicha costumbre se convida con ynterese los nabegantes para matar y espelar a los cosarios o enemigos, de todos quales muy prouechoso, porque los buenos en paz e en sosiego libremente puedan navegar e andar por las mares sin tener miedo de los tales cosarios [...].

No obstante, en otros momentos a la Corona no le interesaba que se desarrollaran empresas corsarias o de incursión. Así, en enero de 1488, en pleno desarrollo de la guerra de Granada, los Reyes Católicos procedieron a prohibir que se armaran naves para realizar cabalgadas en tierra de moros sin que hubiera una licencia expedida mediante<sup>170</sup>. La cédula real pretendía acabar con los «grandes daños e muertes de omes e pérdidas e gastos» que ocasionaban tales expediciones. La orden se dirigía específicamente a ciudades y villas como Jerez de la Frontera, Cádiz, Huelva, Palos, Moguer, Rota o El Puerto de Santa María, lugares donde se solía armar «para yr allende a fazer caulgadas e correr e quemar e barrejar algunos logares de allende sin tener para ello nuestra liçençia e espreso mandado»<sup>171</sup>. Esto ocasionaba una merma en las milicias de a pie y a caballo que podían ser reclutadas para otros intereses de la Corona. Por incurrir en contravenir tal orden, la pena consistía en perder los navíos, armas y mantenimientos implicados en la cabalgada.

Sobre el tratamiento de los marineros apresados por parte de otras naciones, en la *Crónica del rey Juan II de Castilla* se indica a colación de la batalla naval de La Rochelle de 1419 la crueldad expeditiva del castigo de los enemigos rendidos. En concreto, el cronista anónimo indica cómo marineros de la Liga Hanseática habrían capturado cuatro naos vizcaínas. De nueve prisioneros:

Tomaron dos dellos e atáranlos las manos, e atáronles por las bragas el uno con el otro e metiéronles dentro en una barca e pusiéronles fuego e quemose la barca con ellos. E tomaron al maestre de otra barca e degolláronlo e, después de muerto, sacáronle los ojos. E tomaron otros dos e atáronles las piernas e hecháronlos en la mar porque penasen mucho e así murieron [...] <sup>172</sup>.

Aunque estas acciones se inscriben en el contexto del enfrentamiento abierto, con el acicate de la rivalidad comercial, también son explicables como características de las luchas protagonizadas por piratas y corsarios. Sus robos y asaltos suscitarían reacciones igualmente violentas. Así se explican las tácticas

170. Se eximía a «los almogávares e a otras personas que, a costa de fazer las dichas caulgadas, que fueren fasta un número de veynte presonas e non más» (AMJF, Ac. Cap. 1488, ff. 9v-10r; también transcrito en Abellán Pérez 2016a: doc. 203).

171. La referencia a «allende» o «moros de allende» es utilizada en la época para distinguirlos de los «moros de aquende», esto es, de la península ibérica, los del reino de Granada. Allende, por tanto, se utilizaba para el norte de África, la Berbería (cf. Montes Romero-Camacho 1985-1986: 247).

172. García 2017: cap. 434.

lusas en la segunda mitad del siglo xv en la ruta a Guinea que relata Alonso de Palencia –cortando manos y pies de los castellanos capturados–, tal y como se analizará más adelante. En el mismo capítulo de la crónica se refiere, no obstante, que los marineros de la costa de Vizcaya tenían la costumbre de que si alguna fusta o nave castellana luchaba con otra embarcación inglesa o del Báltico «quel que ay muriera sea muerto e los que quedaren en vida que no sean presos, e que les suelten luego e que baian seguros a su tierra». Cabe preguntarse si este tratamiento caballeroso nacería de la intencionalidad del propio cronista –siendo, por tanto, irreal– o de la necesidad natural de correspondencia de los vizcaínos –quienes, dedicados a tales menesteres con larga tradición, esperarían recibir el mismo trato en otros lugares–.

Sobre los diversos castigos que podía haber a bordo de una embarcación, resulta ilustrativa la figura 8. En el grabado de mediados del siglo xvi se pueden observar, entre otros, el clavar al mástil la mano de un marinero que ha robado o el pasar por la quilla a un posible rebelde.

\* \* \*

Los períodos de paz no estaban exentos de conflictos. Y a veces derivaban en ataques o en operaciones auspiciadas de asalto y captura de embarcaciones, mercancías y hombres. Ya se ha podido ver que la confluencia de jurisdicciones a nivel local podía desembocar en un clima de inestabilidad similar a las fluctuaciones diplomáticas de los diversos reinos de la época. A veces era una simple cuestión económica. Así, en 1485 hay testimonios que ilustran los desencuentros entre Jerez de la Frontera y El Puerto de Santa María al respecto del río Guadalete<sup>173</sup>. Los conflictos no solo atañían a estas dos poblaciones, también

---

173. En marzo de ese año, los representantes de Jerez, ciudad de realengo, se presentaban ante el duque de Medinaceli, señor de El Puerto de Santa María, para defender que «los vezinos desa cibdad pueden libremente cargar y descargar sus mercaderías [...] sin pagar cosa alguna» (AMJF, Ac. Cap. 1485, f. 123v). Sin embargo, el duque reiteraba que hasta la barra el río era suyo. Tales cuestiones ya habían derivado en tomas de embarcaciones cuyos patrones o dueños se habían negado a pagar los nuevos impuestos que les exigían al llegar al río (AMJF, Ac. Cap. 1485, f. 165v). No terminaron entonces los problemas, aunque los reyes intervinieran asentando los privilegios jerezanos (AMJF, Ac. Cap. 1485, f. 150). Cuatro años después, en 1489, un mercader de Jerez llamado Diego de Verduco exponía que, teniendo una nao suya en el río cerca de El Puerto de Santa María, las autoridades de la villa le habían embargado sus mercancías alegando el impago de un derecho nuevo que gravaba la «puesta a monte» para el carenado (AMJF, Ac. Cap. 1489, f. 60r). «Pediéndole una dobla castellana de seruiçio por poner a monte en la ribera del rýo que pasa por delante de la dicha villa» (AMJF, Ac. Cap. 1489, f. 101). También véase Gutiérrez 1989, vol. 3: entrada 161: «En viernes 5 de Junio pareció Diego Berdusa, Mercader vecino de Xerez, con petición dando quenta a la Ciudad como teniendo su Nao cargada de Mercaderías en el río del Puerto de Santa María, haviéndola puesto a monte, como era preciso para hacer su viage, le habían pedido un pecho, impuesto nuevamente por el Duque del dicho Puerto sobre las naos que alli a monte se pusiesen, y que por eso le habían embargado el Bagel». En 1494, se seguían



Figura 8. Muestra de la diversidad de embarcaciones en un detalle del retablo de la Virgen de los Mareantes o de los Navegantes, Alejo Fernández, aprox. 1531-1536.  
Fuente: Capilla del cuarto del Almirante en el Alcázar de Sevilla

en 1485 eran numerosas las fricciones entre Jerez y Cádiz, al respecto de las galeras que había en su bahía<sup>174</sup>. A este respecto, se pueden encontrar otros ejemplos de conflictividad vecinal en la costa onubense, donde fueron también relativamente frecuentes<sup>175</sup>. Más adelante, en el capítulo 3 correspondiente a

---

abordando en el cabildo de Jerez los agravios ocasionados por los portuenses. No permitiendo: «a los vezinos desta çibdad en la dicha villa a comprar pescado, e asý mismo, en non dexar yr a los vezinos desta çibdad con sus caravelas a pescar e traer prouysyón a ella; e asý mismo, en non dexar pasar por el río los navíos e pescado que traýan a esta çibdad» (AMJF, Ac. Cap. 1494, f. 81).

174. Se denunciaba que se había impuesto un «tributo nueuo que los de Cádiz fan puesto e lleuado e lleuan en Cádiz a los veçinos desta çibdad (Jerez) e otros mercadores que conpran e venden sus mercaderías en la baýa de Cádiz» (AMJF, Ac. Cap. 1485, f. 49r). Unos meses después se llevaría a cabo un pregón en la ciudad para reunir los testimonios de todos los que se hubieran visto agraviados por la actuación de los gaditanos «durante el tiempo de las galeras» (AMJF, Ac. Cap. 1485, f. 55r). Sobre consideraciones en torno al derecho de carga y descarga, el control de la tributación, etc., consúltese Romero Medina 2009: 35-62.

175. Hay muchos documentos acerca de tales incidencias. Por ejemplo, el 13 de mayo de 1490, el duque de Medina Sidonia mandaba una sobrecarta a Niebla, Huelva y San Juan, en relación a los problemas que los vecinos de estas villas suscitaban ante el trabajo de las tierras de Moguer (AGS, RGS, leg. 149005, doc. 139). Los enfrentamientos perduraron hasta, al menos, principios del siglo xvi, encontrándose en el Registro General del Sello numerosas disposiciones al respecto, en consonancia con otras enconadas luchas como la de Gibraleón con Huelva o Palos con Moguer.

las acciones de piratería y corso, se tratarán diversos casos de ataques y apresamientos efectuados por vecinos de la misma villa o de las villas cercanas<sup>176</sup>. Estos actos casi podrían ser calificados de piratería de bajo perfil, o de baja intensidad. Vinculados a la confusión de jurisdicciones y a la permanente tensión y competencia interna, los vecinos aprovechaban para ejercer la fuerza exhibiendo al ser requeridos vulneración de privilegios o derechos. Podía producirse en tierra, al igual que en el curso de un río o en las inmediaciones de la costa.

Y la paz era un concepto muy relativo en el mundo de transición de la Edad Media a la Edad Moderna. El establecimiento de la ruta a Indias, y sus regulares flotas, atrajo a corsarios y piratas de otras naciones, que esperaban a los barcos cargados de riquezas del Nuevo Mundo en el cabo de San Vicente y aguas aledañas. A ellos había que sumar el omnipresente corso berberisco. En las playas del Mar de Alborán, el enemigo era viejo conocido. El antiguo reino de Granada era objeto de habituales incursiones berberiscas<sup>177</sup>. También en la costa atlántica<sup>178</sup>.

Las naves de otras coronas europeas, especialmente la francesa e inglesa, suponían un peligro frecuente en las aguas del golfo de Cádiz. En 1496, una armada francesa amenazaba las costas del reino de Sevilla. En octubre, los Reyes Católicos escribían a la ciudad de Jerez de la Frontera agradeciendo la diligencia y presteza con la que participaron en la defensa de Cádiz. Dado que se había producido:

la yda de las naos de los françeses, la gente non será menester que esté faziendo costa con acuerdo del obispo de Badajoz; déuese proueer en lo de adelante para que estéys todos sobre auiso y el recabdo que cunple que si boluiere, non se pueda

176. A modo de ejemplo, en 1494 los reyes daban orden al concejo de Moguer para que sus vecinos dejaran de robar y quitar los mantenimientos y mercancías que entraban en la villa de Palos (AGS, CCA, CED, lib. 1, f. 120, doc. 3). Véase, por ejemplo, el apresamiento de 1490 en el estuario del Tinto y el Odiel, capítulo 3 de la presente obra.

177. Resulta llamativo que, en 1504 en Vélez-Málaga, por ejemplo, el alboroto producido por unos moros que tenía escondidos un vecino para pasarlos allende hiciera creer a todos los de la zona que se trataba de un ataque de fustas berberiscas llegadas a sus playas (AGS, RGS, leg. 150411, doc. 116). Presagiaba la larga época dorada del corso berberisco. Las costas del su- doeste peninsular se vieron amenazadas a partir de entonces con cierta cotidianeidad. En 1537, el corsario berberisco Arroba caería en Motril. Había salteado impunemente varios lugares del reino de Granada cuando, a punto de embarcarse con otros dieciséis compañeros para Berbería, fue acometido por Gil González de Quesada con una compañía de soldados (AGI, Indiferente, 541, lib. 1, ff. 11v-12r).

178. En esa dirección apunta un documento portugués de 1519, en el que se indica que debido a que los feligreses de Sagres debían acudir en sus deberes religiosos a la iglesia de Santa María de Vila do Bispo: «ficaua a villa soo e coria rrisco de cosairos e malfeitores fazerem em ella danno com sua ausencia e por escapolla e desembarcadoyro, honde muitas vezes vem ter» (Dias Dinis 1974, vol. XV: doc. 102).

dellos resçebir daño en la dicha çibdad nin en algunos otros logares de la costa; antes les fagan toda la resistençia e ofensión que fazerseles pueda [...]»<sup>179</sup>.

En febrero de 1503, un mercader de Cádiz informaba al cabildo de que se le había escrito desde Sevilla al respecto de «doze naos de françezes de armada»<sup>180</sup>. Las naves habían recorrido la costa de Galicia haciendo mucho daño, incluyendo a navíos que se dirigían a la costa andaluza. Las autoridades de Cádiz informaron inmediatamente a las de Jerez, a través del regidor Cristóbal Marruffo, para que realizaran los preparativos acostumbrados para la defensa de Cádiz y su zona, ya que se creía que la flota pretendía realizar una incursión en breve<sup>181</sup>. Otra entrada en la sesión del cabildo jerezano de unos días después da cuenta de que Marruffo se personó en la ciudad, y los prohombres de esta tomaron la decisión de proveer todo lo necesario ante un posible ataque<sup>182</sup>. No obstante, transcurrido poco tiempo, se confirmó que tal amenaza no se cumpliría, ya que la tripulación de un navío gallego que había partido una semana antes de La Coruña relató, al ser interrogada al respecto, que «tal nueua en aquella tierra non auía en tal supieron»<sup>183</sup>. Por ello se decidió que las guardas no eran necesarias.

#### 1.4. LOS PUERTOS Y VILLAS DEL REINO DE SEVILLA

Aunque por necesidad de las características de la presente obra haya que limitarse a apenas bosquejar un cúmulo de detalles breves, no puede soslayarse la importancia de contemplar la situación contemporánea al análisis de los puertos y villas del reino de Sevilla<sup>184</sup>. Entre diversas razones, por ser las comunidades humanas donde esta actividad, la pirática-corsaria, influyó notablemente.

La Sevilla de la Baja Edad Media era una urbe floreciente, en la que se asistió al levantamiento de una de las mayores obras de la cristiandad, su catedral gótica<sup>185</sup>. Convertida en primera ciudad de Castilla, alcanzó a lo largo del siglo unos 40 000 habitantes<sup>186</sup>. Su riqueza agrícola, como cabeza del reino, y su

179. AMJE, Ac. Cap. 1496, f. 270r.

180. AMJE, Ac. Cap. 1503, ff. 284v-285r.

181. Cristóbal Marruffo, de linaje genovés, participaría como hidalgo en el ejército real de 1494 (Cambio 1986, vol. 2: 247).

182. AMJE, Ac. Cap. 1503, f. 297r.

183. AMJE, Ac. Cap. 1503, f. 298.

184. A menudo identificados como puertos de la Andalucía atlántica u occidental (cf. Ríos Toledano 2020: 249 y ss.). Estos puertos vivieron una época de esplendor y crecimiento.

185. Entre las obras clásicas que aspiran a una visión amplia e integradora de la historia de la ciudad, consúltese Blanco, Bosch y Morales 1992.

186. Cf. Collantes de Terán 1977: 133 y ss. Había aumentado desde los 5000 vecinos (25 000 habitantes) que se computan en 1430-1440 (cf. Blanco y Morales 1992: 177).

situación geográfica, con el río Guadalquivir como principal vía de comunicación, confluyeron para permitir el desarrollo de un importante comercio local, nacional e internacional<sup>187</sup>. Su transitado puerto dio lugar a que se asentaran colonias de mercaderes genoveses, florentinos, venecianos, flamencos, etc.<sup>188</sup>. Las redes de intercambio se concentraban en Sevilla, convirtiéndola en un centro de redistribución entre el Mediterráneo y el Atlántico, pero también entre el mundo cristiano y el musulmán norteafricano<sup>189</sup>. De sus dársenas y muelles partían cereales y otros productos de las tierras circundantes; para Portugal se cargaban frutas y hortalizas; a Génova se enviaba trigo, aceite y jabones; y a Flandes aceite y vino<sup>190</sup>. También la ciudad era un gran centro consumidor de alimentos y materias primas, y un notable núcleo productor de manufacturas<sup>191</sup>. El establecimiento de la llamada Carrera de Indias favoreció a la ciudad y su puerto, al designarla como única cabecera de la ruta que uniría la península ibérica con las tierras americanas, el monopolio del comercio con las Indias y la creación de un organismo de administración y control (la Casa de la Contratación)<sup>192</sup>.

Desde tiempos tempranos, la nobleza local supo conjugar sus explotaciones agrícolas con la comercialización del producto de estas, dando lugar a una nobleza mercantilizada, comprometida con la negociación directa y las operaciones financieras relacionadas<sup>193</sup>. En definitiva, el comercio con todas sus implicaciones, incluido, por supuesto, el tráfico marítimo: la contratación de embarcaciones y tripulaciones, el contacto con factores y compañías mercantiles, etc. La flota sevillano-trianera era también muy destacable, compitiendo en importancia con la cantábrica-vasca. Entre 1472 y 1515, Enrique Otte contabiliza 154 embarcaciones hispalenses cargando y descargando en los muelles de Sevilla, sin contar las naves de Indias<sup>194</sup>. El origen geográfico de las tripulaciones de navíos comerciales castellanos del siglo xv, según Aznar Vallejo, era mayoritariamente Andalucía. De esta naturalidad, a su vez, Sevilla –ciudad y puerto– era la que más hombres aportaba, aunque solo supusiera un 6,1 % de

187. Cf. Sánchez Herrero 1983: 297.

188. Lógicamente, la bibliografía sobre estas cuestiones es amplísima. Entre las obras clásicas caben destacar: Pérez Embid 1968: 43-94; Ladero Quesada 1989; Otte 1996.

189. Cf. Bello León 1995: 57-80.

190. Cf. Otte 1996: 13.

191. Cf. Blanco y Morales 1992: 244. No obstante, la industria naval, textil, cerámica o la del jabón, de tradicional arraigo, no tuvieron el empuje necesario para liderar el desarrollo económico.

192. Sobre su posición geoestratégica, alejada de la exposición marítima de otros puertos y ciudades costeras, así como sobre su papel fundamental en los planes del Imperio en el siglo xvi y xvii, consúltese Chaunu 1959.

193. Cf. Otte 1996: 14.

194. Cf. Otte 1996: 113.

la población activa<sup>195</sup>, seguida de otras poblaciones costeras tales como Cádiz, Huelva y Moguer, y sin obviar la presencia de portugueses y vizcaínos. En la documentación analizada en este estudio se constata la habitual presencia de patrones y naves sevillanas en aguas de toda Europa occidental, especialmente en las del mar Mediterráneo.

La capital hispalense se convirtió en uno de los mercados de esclavos más importantes de la península ibérica, junto a Valencia y Lisboa. A finales del siglo xv, hubo un incremento del tráfico de esclavos, producto de las exploraciones luso-castellanas<sup>196</sup>. Las factorías portuguesas en África y los rescates en sus costas, aportaron a la economía del reino de Sevilla cargamentos de esclavos negros. Pero también se encauzaron en Sevilla otros flujos de mercancía humana: los musulmanes provenientes de la conquista del reino nazarí de Granada, los guanches capturados en el transcurso de la conquista de las Islas Canarias y, finalmente, los indios de América<sup>197</sup>.

Otro aspecto a tener en cuenta al respecto de las actividades marítimas es, por supuesto, la pesca. Sobre la importancia de esta en la configuración social y económica de Sevilla, no hay ninguna duda. De hecho, su número y actividad estuvo ligado al crecimiento que vivió la ciudad a lo largo del siglo xv<sup>198</sup>. Su trabajo entró, a veces, en confrontación con el ejercicio por parte de otros pescadores de la costa, por ejemplo, los onubenses.

Una lucha que marcó el devenir de la ciudad durante la Baja Edad Media fue la protagonizada entre los Ponce de León y los Guzmán. Tenía este último linaje una posición privilegiada en la zona desde 1369. La Casa de Niebla estableció alianzas con las principales familias hispalenses, en virtud de la práctica de que los prohombres del concejo pudieran vivir sufragados por los nobles. Ya en 1475, los duques conseguían la alcaidía de los alcázares y atarazanas, aunque lo perdieron poco tiempo después. Ladero Quesada, quien analiza en profundidad esta situación, sitúa el apogeo del poder de los duques de Medina Sidonia en la ciudad entre 1440 y 1477<sup>199</sup>. En los enfrentamientos directos entre sus partidarios y los del marqués de Cádiz, lograron expulsar hasta

---

195. Estos datos se fundamentan en el origen de los maestros según el estudio de las cartas de flete de los protocolos sevillanos. Véase Aznar Vallejo 1992: 149-151.

196. En julio de 1413, un Juan Alfonso, patrón de nave de Sevilla, vendía a un hostelero de Valencia a un esclavo sarraceno de 15 años llamado Deumet. Señala Marzal Palacios que, aunque no eran comunes las ventas por parte de sevillanos en Valencia, quizás el esclavo fue capturado en el mar, en alguna acción de corso (ARV, Protocolos, núm. 2414, Vicent Saera, 16/07/1413; referido en Marzal Palacios 2006: 160). Sí eran más habituales las compras, como la que realizó Antonio Sánchez, sevillano al servicio del conde de Niebla, en 1439: una esclava negra llamada Sangana, de Mondibarca o Mont de Barques (ARV, Protocolos, núm. 2435, 19/12/1439).

197. Cf. Franco Silva 1984: 341.

198. Cf. Bello León 2009: 36-37.

199. Cf. Ladero Quesada 1973: 8.

dos veces a los Ponce de León. Aún después siguió habiendo problemas entre los vecinos del reino de Sevilla, por la confluencia de jurisdicciones<sup>200</sup>. En octubre 1481, la ciudad de Sevilla abonaba una cantidad de maravedís al jurado Gonzalo Cerezo por dos viajes que había realizado para tratar con el duque de Medina Sidonia diversos asuntos, entre ellos «lo del agrauio que resçiben los armadores e pescadores desta çibdad»<sup>201</sup>.

\* \* \*

El otro gran puerto de la época era Cádiz. Su obispado se extendía a la sombra del arzobispado de Sevilla, y la ciudad experimentó en esos tiempos cambios profundos en su morfología<sup>202</sup>. En 1465 tendría unos 1200 habitantes, sin contar a una veintena de pilotos y maestros, los mercaderes extranjeros estantes y las tripulaciones de galeras, naos y carracas que arribaban a su puerto<sup>203</sup>. En 1487, el deán de Cádiz sostenía que la diócesis se componía ya de 2800 vecinos, por lo que José Sánchez Herrero estimaba en 224 vecinos la población de Cádiz<sup>204</sup>. No obstante, la ciudad continuó poco poblada durante los años finales del siglo xv, entre otras razones por la práctica ausencia de otras actividades económicas que no tuvieran relación con el mar. En este contexto se inscriben los debates en torno al mantenimiento y protección del comercio con Berbería o el auxilio a los armadores con la mitad de los quintos pertenecientes a los reyes. En 1534, la población habría aumentado a casi 700 vecinos<sup>205</sup>.

El municipio estuvo bajo el señorío de la familia Ponce de León. Bajo su gobierno, el cabildo aumentó en número e importancia, parejo al crecimiento demográfico y a su consolidación como puerto de escala y negocios. En la segunda mitad del siglo xv, había ya doce regidores<sup>206</sup>. Tras la muerte de Rodrigo Ponce de León en 1492, los Reyes Católicos recuperaron la jurisdicción sobre la ciudad, reincorporándola como de realengo, algo que consiguieron en octubre

200. El ámbito de jurisdicción y mando se extendía sobre 12 000 kilómetros cuadrados (*cf.* Blanco y Morales 1992: 177).

201. AMS, XV, Pap. del May. 1480-1481, caja 70, n. 61, f. 115r.

202. *Cf.* Lomas 2005: 213 y ss.

203. *Cf.* Sánchez Herrero 1981: 73. El cargo de piloto suele aparecer mencionado en las fuentes en todo tipo de embarcaciones. Su labor crucial como navegante lo hacía indispensable. Cabe distinguir entre pilotos que supieran orientarse en viajes de larga distancia –las rutas norteafricanas o europeas– y los pilotos de barra, ribera o río. Estos últimos, probablemente con menor formación que la de los otros, sabían hacer navegar una nave a través de los bajíos y vericuetos de determinadas entradas y puertos.

204. *Cf.* Sánchez Herrero 1981: 78. Para calcular el posible número de habitantes, la ratio habitual ronda entre los 4,5 o 5, por tanto, en 1487 serían más de 1000 habitantes.

205. *Cf.* Sánchez Herrero 1981: 78. Unos 3150-3500 habitantes.

206. *Cf.* Lomas 2005: 402.

del año siguiente. Los antiguos jurados del concejo habían sido sustituidos en atribuciones por el procurador o síndico, y los monarcas comenzaron a nombrar un corregidor, sustituyendo al asistente señorial. Con el cambio, la Corona adquirió los derechos en relación al cobro de impuestos, que antes poseía la hacienda propia de los Ponce de León<sup>207</sup>. A partir de entonces, los reyes recuperaron prerrogativas que habían sido cedidas a los marqueses de Cádiz, comenzando a percibir de nuevo el quinto de presas. Sin embargo, en 1494, concedieron a la ciudad como renta de «propios» la mitad de este impuesto<sup>208</sup>. Era una merced que buscaba favorecer la repoblación de Cádiz, que se habría quedado sin armadores tras la pérdida del tercio del quinto que el marqués de Cádiz solía otorgar a su oficio<sup>209</sup>.

Señala José Sánchez Herrero que las gentes de Cádiz competían con las de Palos y Huelva en las actividades marítimas por los mismos mares<sup>210</sup>. Desde luego, los marineros de toda la costa del reino de Sevilla compartían ámbitos de actuación y hubo no pocos conflictos entre los de unas y otras localidades, pero tal confrontación puede que fuera más artificial que natural. Al fin y al cabo, hay suficientes relatos de ataques que implican a otras vecindades e, incluso, entre naturales de los mismos puertos, como de colaboración entre los mismos, por lo que la competencia que indicara Sánchez Herrero quizás no se limitara a tal binomio o no fuera tal. Sin duda, se pinta un cuadro más complejo en el fenómeno.

Cádiz era uno de los principales mercados de esclavos. La presencia de gran número de estos, provenientes de las cabalgadas y presas marítimas en el Estrecho y Berbería, queda patente en la mención en un documento sobre el servicio de «acarreto» de la mar<sup>211</sup>:

en esta dicha çibdad auía muchos esclavos moros e auía acaesçido asaz vezes quer-se alçar con esta çibdad [...] se avía ordenado antiguamente que todos los que tuviesen esclavos los tuuiesen en sus bretes a buen recabdo, e que non truxesen suelto sino vn moro para el dicho acarreto [...] <sup>212</sup>.

La referencia directa al peligro de rebelión entronca con otras medidas tomadas en muchos de los puertos del reino de Sevilla ya entrado el siglo XVI. Estas medidas buscaban controlar a los esclavos de cada una de las poblaciones

207. Cf. Lomas 2005: 403.

208. Cf. Sánchez Herrero 1981: 200-201.

209. AGS, RGS, leg. 149507, doc. 14.

210. Cf. Sánchez Herrero 1981: 100.

211. Carga y descarga del puerto.

212. AGS, RGS, leg. 149504, doc. 358; también referido en Sánchez Herrero 1981: 161.

Los prohombres de la ciudad abusaban de su condición, limitando el servicio de los esclavos moros salvo los de su posesión. La denuncia fue presentada por un tal Perucho, vizcaíno.

para que, en caso de desembarco de corsarios berberiscos, no auxiliaran de ninguna manera al enemigo.

La situación de Cádiz y la importancia de su puerto la exponían al riesgo de ser atacada por diferentes adversarios. Desde principios del siglo *xvi*, las defensas de Cádiz pasaron a ser una prioridad para la Corona. Fundamental para el tráfico con Indias y expuesta a ataques ingleses, franceses y berberiscos, la ciudad necesitaba mejorar sus defensas, ya que carecía de la fortaleza suficiente como para rechazar una posible invasión. En efecto, Cádiz necesitó durante buena parte de la Edad Moderna de auxilio de las poblaciones cercanas en caso de un intento de penetrar en su bahía y saquear sus naves y centro urbano<sup>213</sup>.

El otro gran puerto de la bahía era El Puerto de Santa María. El destino de la villa en el siglo *xv* estuvo ligado al linaje de La Cerda. Doña Isabel de La Cerda compró la mitad a su cuñada, quien, a su vez, la había adquirido de los genoveses Zaccaria –descendientes del almirante micer Benedetto Zaccaria–. La otra mitad la heredó de su hermano. Al casarse con el conde de Medinaceli, Bernardo de Foix, la villa fue incorporada a su señorío, convirtiéndose a partir de 1479 en ducado<sup>214</sup>.

Indica Hipólito Sancho de Sopranis que el ambiente de El Puerto de Santa María en el siglo *xv* era propicio a las empresas marítimas<sup>215</sup>. Allí había habitual trato con Berbería, se organizaban viajes a la Mina del Oro y había asentada una importante comunidad de mercaderes: bretones, gallegos, vizcaínos, genoveses, etc. Destacaba allí el comercio de vino y sal, productos que abundaban en la villa y eran baratos. Sopranis compara en importancia la tradición marinera de El Puerto de Santa María con la de la villa de Palos, a la que no duda en calificar de su entonces rival. Como señala Juan José Iglesias Rodríguez, El Puerto o El Gran Puerto –como, a veces, es referido– era una villa próspera y floreciente, principal núcleo de la fachada litoral bajoandaluza<sup>216</sup>. Sancho de Sopranis subraya, por su parte, la presencia de una importante

---

213. En 1496 se organizaba un repartimiento de 1000 peones, 200 espingarderos, 300 ballesteros y 500 caballeros, para socorrer la ciudad de Cádiz. En 1503 se conservan las cuentas de treinta espingarderos desplazados a Cádiz para su defensa (AMS, XV, Pap. del May. 1503, rollo 761, fot. 156r-160r). Ese mismo año, el alcaide de Cádiz, Juan de Benavides, y su corregidor, Cristóbal Velázquez de la Torre, recibían instrucciones de: «fazer algunas labores e reparos en su fortaleza e en los muros de la çibdad [...] neçesidad de alguna artillería [...] os enbíe dos cañones de fusleda e quatro falconetes e seys ribadoquines y que enbíe dos tiradores con ellos» (AGS, CCA, CED, lib. 6, f. 57, doc. 1; véase también AGS, CCA, CED, lib. 6, f. 53, doc. 2 y f. 135, doc. 1). Por otros documentos de la época se sabe que tales prevenciones para «el caval recabdo» de la ciudad eran motivadas por el aviso de una armada francesa salida de Bretaña. Esta, finalmente, no se vio por la zona.

214. Cf. Ladero Quesada 1973: 15 y ss.

215. Cf. Sancho de Sopranis 2007: 59-60.

216. Cf. Iglesias Rodríguez 2003: 89.

colonia portuguesa en la villa, que convirtieron el lugar en uno de los principales centros redistribuidores de esclavos obtenidos en Guinea y Azanega<sup>217</sup>. Asimismo, había una colonia de genoveses, relacionados con los de Jerez de la Frontera, Sevilla y otros enclaves del golfo de Cádiz<sup>218</sup>.

El desarrollo de la actividad pesquera en la villa fue de gran relevancia, y hoy en día se conoce muy bien gracias a los trabajos de Iglesias Rodríguez y Franco Silva<sup>219</sup>. Frecuentaban los caladeros africanos y los pescadores que acudían a ellos eran calificados de «pescadores de lo alto»<sup>220</sup>. También contribuyeron en gran medida al crecimiento y auge del puerto. En 1528, El Puerto de Santa María poseía unos 7000 habitantes. El padrón de 1537 indicaba la presencia de unos 200 pescadores. Pero además, se apunta un hecho bastante interesante: algunos de dichos pescadores de El Puerto de Santa María habían sido capturados por los corsarios berberiscos y se encontraban cautivos en allende<sup>221</sup>.

No estuvo la villa exenta de altercados y bandos, a la manera de Jerez de la Frontera. En 1500, un vecino denunciaba el clima de inestabilidad, donde casi todo el mundo portaba armas por la calle:

de lo qual diz que se an seguido e de continuo siguen muchos ruydos e escándalos e aluorotos en el dicho conçejo, e muchas muertes de onbres; e que avn al tiempo

217. Cf. Sancho de Sopranis 1940. La navegación en la zona por parte de los marinos andaluces era de común conocimiento. Eustache de la Fosse contó para su expedición a Guinea de 1479 con un piloto del condado de Niebla, partiendo del puerto de Sevilla (cf. Aznar Vallejo y Pico Graña 2000). Otro documento refiere que, en 1480, varios mercaderes ingleses, deseando enviar naves a Guinea y la Mina de Oro, buscaban pilotos andaluces que las guiasen (AGS, RGS, leg. 148011, doc. 81; transcrito en Torre y Suárez Fernández 1963, vol. 1: 98-99). Indica el cronista luso Rui de Pina que, en el primer año del reinado de Juan II, esto es 1481, los ingleses volvieron a intentar participar en el negocio de la Guinea, con el apoyo del duque de Medina Sidonia (*Chronica d'el Rey D. João II*, en Correia 1792, vol. 2: cap. VII; también en Resende 1991). Alonso de Palencia, por su parte, subrayaba el conocimiento de los marineros palermos de la zona: «solo los de Palos conocían de antiguo el mar de Guinea, como acostumbrados desde el principio de la guerra á combatir con los portugueses y á quitarles los esclavos adquiridos á cambio de viles mercancías. Carlos de Valera aumentó con estos marineros la armada [...]» (Paz y Meliá 1975, vol. IV: 214). En 1475 se organizó una expedición flamenca a Guinea, guiada por un piloto castellano de nombre desconocido. No sería descabellado pensar que tal marino, con experiencia en la zona, sería natural del reino de Sevilla (cf. Azevedo Basto 1892: lib. 2, cap. 3). Zúñiga también recoge en sus *Anales* el frecuente contacto que mantenían los vecinos del reino de Sevilla con el comercio de esclavos negros en la zona, y cómo la competencia con los portugueses generó malestar y roces entre unos y otros (Ortiz de Zúñiga 1997, t. III: lib. XII, año de 1475). A este respecto: Bernal Rodríguez 1995, vol. 2: 863-876; Palenzuela Álvarez 2003, vol. 1.1: 1-18.

218. Cf. Romero Medina 2009: 35-62.

219. Franco Silva 1995: 27-53; Iglesias Rodríguez 1991: 215-224.

220. Bello León 2009: 39.

221. Cf. Franco Silva 1995: 193 y ss.

que van a misa a oír las oras e administrar ofiçios, diz que van los vezinos de la dicha villa armados, e que, dentro de la yglesia, han ruydo arryua e se tiran lanças e dardos e pelotas de fyerro [...]»<sup>222</sup>.

Si la bahía de Cádiz era un nódulo comercial y portuario de gran importancia en el tránsito de la Edad Media a la Edad Moderna, Jerez de la Frontera suponía el gran centro productor agropecuario de la comarca: vino y cereales, fundamentalmente, procedentes de sus términos y zonas rurales. Estos productos llegaban a la ciudad y eran redistribuidos a través del río Guadalete, conectando con la bahía y sus núcleos portuarios<sup>223</sup>.

Compartir el curso del río Guadalete con El Puerto de Santa María fue una fuente de conflictividad habitual. Así, en septiembre de 1482 hubo disputa en el río entre los vizcaínos y los mercaderes bretones e ingleses, probablemente por la competencia entre ellos a la hora de transportar mercancías y productos de la zona. Los vizcaínos junto a los bretones eran los mercaderes que más habitualmente recibieron seguros en Jerez de la Frontera. La entrada en sesión de cabildo de dicha ciudad mencionaba que se escribiría al duque de Medinaceli, señor de El Puerto de Santa María, al respecto de «las diferencias que los vizcaýnos e los otros bretones e yngleses fan tenido en la villa del Puerto»<sup>224</sup>. En febrero se había expedido un seguro para los mercaderes bretones, que llevaban paños, lienzos y telas a Jerez de la Frontera<sup>225</sup>.

La exportación permitía que el vino o el cereal jerezanos abastecieran lugares lejanos de otros reinos y señoríos, como Inglaterra o Bretaña. Sin embargo, al respecto del trigo y del pan derivado, a lo largo de todo el siglo xv hay una especial preocupación acerca de su saca, transporte y venta. La regulación, que pretendía ser férrea con el objeto de evitar hambrunas y utilizar el exceso para compensar las carencias de otros enclaves castellanos, puede constatarse en las numerosísimas licencias de sacas que se hallan en las actas capitulares jerezanas o en el Registro General del Sello castellano. No pocas veces se produjeron embargos y actuaciones de las autoridades contra vecinos que habían contrabandeado con trigo. Así, por ejemplo, el rey Juan II había otorgado al condestable don Álvaro de Luna la merced de percibir las penas en que hubiera incurrido cualquier persona del arzobispado de Sevilla y obispado de Cádiz

222. AGS, RGS, leg. 150008, doc. 453.

223. Cf. Ruiz Pilares 2018: 355-386.

224. «e cómmo Ruy Díaz, alcalde de la dicha villa, dio mala orden en ello [...] que non bengan a esta çibdad los vizcaýnos a tomar las mercaderías e [...] commo otras cosas de grand perjuyzio desta çibdad, de lo qual viene daño a todos, que esta çibdad deuia escriuir sobre ello al señor duque del Puerto» (AMJE, Ac. Cap. 1482, f. 11v).

225. «Fue dicho a esta çibdad son venidos bretones e quieren traer mercaderías de paños e lienços e otras cosas para el proueymiento de Xerez que les pedían por merçed a la çibdad seguro segund la costunbre para ellos e para sus mercadorías» (AMJE, Ac. Cap. 1482, f. 58r).

por «algund pan ouiesen sacado asý por mar como por tierra»<sup>226</sup>. Entre los hallados culpables en 1435 se encontraban muchos vecinos y moradores de Jerez<sup>227</sup>. Solo un año después, el monarca autorizaba llevar pan a Lepe, Ayamonte y La Redondela. La orden dirigida a Sevilla y otras ciudades y villas del reino incluía, por supuesto, a Jerez de la Frontera<sup>228</sup>. A este respecto, la relación de Jerez y las villas y puertos onubenses fue continuada en el tiempo. Las carencias de estas localidades necesitaron del suministro que solo Jerez podía garantizar en el entorno inmediato<sup>229</sup>. En 1460 se repetía licencia para las mismas:

que ellos alcançan muy pocas tierras de labrança de pan, por lo qual diz que siempre se proveen de pan de las tierras desa comarca; e agora por cabsa del defendimiento e degedro que yo mandé poner en la saca del pan desa tierra les no es dado logar en esas çibades e villas [...] <sup>230</sup>.

Como ya señalara Miguel Ángel Ladero Quesada, Jerez se mantuvo al margen del proceso de señorialización, conservando su carácter de realengo y no cediendo su prosperidad como cabeza de la región<sup>231</sup>. Subraya Sánchez Saus que la oligarquía de finales del siglo xv, lejos de ser heredera de los caballeros de feudo repobladores, era descendiente de la caballería encargada de la defensa del territorio<sup>232</sup>. Apellidos como Cabeza de Vaca, Camacho, Dávila, Gallegos, Riquel, Vera o Villacreces. Estos linajes y familias aglutinaron el control de los principales cargos del concejo de la ciudad, y sus enfrentamientos marcaron el devenir de Jerez en aquellos años. Su vinculación a los poderes señoriales de la región, los Ponce de León y los Guzmán, derivaría en una lucha de bandos<sup>233</sup>. Ladero Quesada estima la población jerezana en 13 000 habitantes al finalizar el siglo xv<sup>234</sup>. En 1530, habitaban en Jerez unos 3600 vecinos según los datos manejados por Collantes de Terán<sup>235</sup>. No obstante, el primer tercio del siglo xvi supondría una pérdida de vecinos y riqueza, quizás por la

226. AMJF, Ac. Cap. 1435, f. 83; transcrito en Abellán Pérez 2017a: doc. 157.

227. «Gutierre Martínez de Padilla, mi vasallo, vezino de la çibdad de Xerez de la Frontera, por sí e en nonbre de Alfonso Sánchez Astero e Martín Sánchez, su yerno, e Juan García Rallón, e Ferránd Alfonso de Berrio, e Ferránd Gómez, fijo de Apariçio Gómez, e Martín Rodríguez de Carmona, e Chriptóual Sánchez, fijo de Gonçalo Gil, e Diego Gonçález de Gatyca e de otros çiertos vezinos e moradores de la çibdad de Xerez».

228. ARChGr, Ac. Cap. Jerez 1436, f. 280; Abellán Pérez 2017a: doc. 171.

229. También necesitó de estos envíos de trigo, por ejemplo, Moguer (Abellán Pérez 2016d: doc. 17).

230. AMJF, Ac. Cap. 1460, f. 52v; Abellán Pérez 2016d: doc. 90.

231. Cf. Ladero Quesada 1982: 543-572.

232. Cf. Ruiz Pilares 2014: 70.

233. Consúltese la clásica obra Moreno de Guerra 1932.

234. Cf. Ladero Quesada 1987: 73.

235. Cf. Collantes de Terán 2004: 68. En torno a 16 200-18 000 habitantes.

proximidad de otros enclaves más vinculados a la ruta del Estrecho (Cádiz, El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda), así como por la atracción propia de Sevilla<sup>236</sup>.

El carácter de frontera, que marcó profundamente el carácter de la ciudad y sus habitantes, no desapareció tras la conquista del reino de Granada. Los caballeros jerezanos tenían larga tradición de realizar incursiones en tierras nazaríes, así como de organizar la defensa de su propio territorio. Las cabalgadas constituían una dinámica habitual por tierra, pero también por mar. Los jerezanos no solían encontrarse al mando de embarcaciones, pero sí organizando las expediciones que tenían como objetivo las costas norteafricanas, incluso como propietarios o dueños de las naves –en su totalidad o en participaciones–. El puerto jerezano era, en realidad, un embarcadero en el río Guadalete llamado El Portal, a 5 kilómetros del núcleo urbano<sup>237</sup>. No obstante, no se puede entender el comercio y guerra marítimos de Jerez sin contemplar que El Puerto de Santa María era un enclave fundamental de paso. Recuérdese que pertenecía a otra jurisdicción, así como los constantes conflictos que surgían de su tránsito y uso. Ello no impidió que su actividad en tal ámbito fuera intensa y continuada<sup>238</sup>. Es más, Jerez dispuso de embarcaciones propias más allá de las propias de la pesca, mercantes y de armada<sup>239</sup>. Así, por ejemplo, en septiembre de 1457, el rey Enrique IV ordenó al concejo de Jerez de la Frontera que preparara dos carabelas de armada, que habrían de ir a la playa de Málaga para apoyar una entrada que el rey organizaba en territorio nazarí<sup>240</sup>.

Otra de las villas esenciales para comprender el desarrollo de la fenomenología estudiada en esta época fue Sanlúcar de Barrameda. En 1478, don Enrique de Guzmán abandonó Sevilla disgustado con los nuevos monarcas, residiendo de forma habitual en Sanlúcar. Desde ese momento, la corte ducal allí establecida convirtió la villa en cabeza principal de sus posesiones, la mayor población del señorío. Sanlúcar ya se había beneficiado del aumento del comercio marítimo desde las últimas décadas del siglo xv, lo cual se tradujo en las cuantiosas rentas ducales provenientes, en gran medida, de su puerto<sup>241</sup>. El primer duque de Medina Sidonia recibió la posesión de los derechos del puerto sanluqueño en 1460, en recompensa por su servicio al rey de Castilla en la pacificación de Sevilla<sup>242</sup>. A partir de entonces los duques estuvieron

236. Cf. Collantes de Terán 2004: 75-76.

237. Cf. Bello León 2014: 21.

238. Para una reflexión sobre la relación de Jerez y su puerto, consúltese González Zalacain 2014: 307-327.

239. Sobre las pesquerías jerezanas en el Guadalete y bahía de Cádiz, véase Abellán Pérez 2014c: 153-173.

240. ARChGr, Ac. Cap. Jerez 1457, f. 79r; transcrito en Abellán Pérez 2016d: doc 58.

241. Cf. Galán Parra 1988: 69 y 74.

242. Cf. Moreno Ollero 1983: 199.

al frente de una política de promoción mercantil, con unas atarazanas donde se almacenaban cereales, aceite, sal, vino y atún, entre otras mercancías, para su exportación. Además, se construían embarcaciones, las cuales engrosarían la pequeña flotilla ducal de carabelas y galeones del siglo xvi. Por otra parte, mercaderes italianos, flamencos e ingleses importaban textiles como paños o telas, siempre apreciados en la zona. En 1476 Sanlúcar tenía unos 712 vecinos, esto es, unos 3204 o 3560 habitantes<sup>243</sup>. En 1534 ya eran 1016 vecinos<sup>244</sup>. Su carácter como escala previa a remontar el Guadalquivir fue fundamental para entender su crecimiento y desarrollo.

Otros puertos del entorno de importancia para el análisis de las actividades marítimas fueron Rota, Chipiona, Tarifa o Gibraltar, entre otros. Al respecto de Rota, se estima que la población a finales de la Edad Media podría oscilar entre los 1600 o 2000 habitantes y, a comienzos del siglo xvi, Hernando Colón confirmaba que poseía unos 500 vecinos, destacando su muelle<sup>245</sup>. La villa formó parte de las posesiones de los Ponce de León –hasta entrado el siglo xviii– y tuvo un destacado papel en las relaciones con el norte de África, algo que le disputó Cádiz. En 1493, por prohibición real, se instó a que todo el comercio norteafricano y berberisco se encauzara en Cádiz, aunque parece que se soslayó tal orden en múltiples ocasiones. Como sucedía entre jurisdicciones vecinas en esta época, también surgieron a lo largo del siglo xv desavenencias de términos con Sanlúcar de Barrameda.

Continuando con nuestro recorrido por las poblaciones del litoral andaluz occidental, la plaza de Gibraltar pasó por diversas vicisitudes a finales de la Edad Media<sup>246</sup>. La conquista cristiana resultó infructuosa hasta 1462, año en el que quedó bajo jurisdicción de los duques de Medina Sidonia. Poco después fue reclamada por la Corona como dominio realengo, aunque los Guzmán volverían a retomar su posesión en medio del conflicto entre Enrique IV y Alfonso XII, en 1467. El monarca triunfante confirmaría su señorío en 1470 e Isabel la Católica otorgaría título de marquesado en premio a su apoyo en la guerra de sucesión. Sin embargo, en 1501, los Reyes Católicos reincorporaron el territorio suprimiendo el marquesado. Ello provocó que el duque sitiara la plaza en 1506. Gibraltar, que bajo el gobierno de Diego López de Haro se mantuvo fiel a la Corona, viviría a partir de entonces una larga vigilia ante los movimientos de las flotas turco-berberiscas.

\* \* \*

---

243. Cf. Moreno Ollero 1983: 118.

244. Cf. Galán 1988: 67.

245. Para más información, consúltese Franco Silva 1983.

246. Véase, entre otros, Hernández del Portillo y Torremocha 1994.

La confluencia de los ríos Tinto y Odiel significó para la comarca onubense un nodo comercial y de comunicación de gran importancia. Estos ríos tenían en época del Descubrimiento mejores condiciones de navegabilidad que en la actualidad, pues han sufrido un proceso de colmatación dilatado en el tiempo desde sus orígenes como bahía<sup>247</sup>. Aun así, los barcos que entraban en el estuario debían tener cuidado para no encallar en las numerosas barras y bancos de arena de la zona<sup>248</sup>. En sus orillas, se desarrollaron numerosas poblaciones con importante tradición marinera<sup>249</sup>: Moguer, Palos, Huelva, San Juan del Puerto, etc. Cerca de la desembocadura se encuentra la isla de Saltés, que también podía dar nombre al río Tinto<sup>250</sup>. En épocas anteriores se desarrolló allí un núcleo portuario importante que, no obstante, comenzó a ser abandonado a finales de la Edad Media. En la época de estudio, no debía ser más que una aldea de pescadores y un surgidero para fondear, aunque hay diversas referencias en los documentos en su faceta de identificador del estuario Tinto-Odiel<sup>251</sup>.

Este eje fluvial articulaba los intercambios locales y las exportaciones e importaciones de la zona<sup>252</sup>. Los condicionantes geográficos pesaron decisivamente

247. Cf. Fernández-Palacios 2011: 16.

248. Las condiciones de navegabilidad que ofrecían tanto el río Odiel como el Tinto eran muy diferentes a las actuales, así como la dificultad que suponía la barra de arena a la entrada del estuario.

249. Esta se remonta a época musulmana y el dominio cristiano no hizo sino incrementar esta vocación (cf. García Arreciado 1988: 214).

250. Tanto en cartografía como en documentos de la época, a veces, se encuentran referencias al estuario como «río de Saltés» o que Saltés sustituye a Huelva como puerto principal de dicho lugar. Esto es especialmente cierto en documentación extranjera, por ejemplo, inglesa, donde Saltés y Lepe son los lugares más habitualmente mencionados en esta costa. A este respecto se han localizado varias referencias en procesos judiciales ingleses, como el barco de Moses Conteryn de Bristol, que, cargado con trigo, viajó a España a traer en retorno higos y uvas en los «portes called Saltes and Bernameda» (NA, C1/48/114, años 1473-1475). En 1480-1483 se identificaba perfectamente el puerto de «Welba, in Spayn» al respecto de una carga de cueros (NA, C1/61/512) o en torno a 1475-1480 o 1483-1485: «Welba in Spayne besyde Cyvyle» (NA, C1/66/430). Las deformaciones de los nombres habituales de los idiomas extraños al de origen, y los desplazamientos de lugares y puertos en las visiones gráficas de la geografía, llevan a particularidades anecdóticas, como situar Palos en una isleta separada del resto de la margen del Odiel que comparte con Moguer o llamar a la zona bahía de Huelva («Baye Dolues»), incluso convertirla en la bahía de Lepe e incluir allí Tavira, Lepe y Saltés: «desde San Lúcar fasta a la baía de Lepe ay treze leguas, va la costa al norueste quarta al oestre en esta baya está Saltés e Lepe e Tarifa [sic, por Tavira] e aquí comiença el reyno de Portugal» (Muñoz Gómez 2014: 349 y ss.).

251. Sirva de ejemplo la carta de flete de en 8 de febrero de 1484 de Juan de Chabbarri, vizcaíno, maestre de la nao María Magdalena. Su nave, anclada en la bahía de Cádiz, debía llevar 130 toneladas de vinos bastardos para La Esclusa, en Flandes. Esta carga la recibiría «en el río de Saltés, al través de Güelua» (AMJE, PN de Hernando de Carmona, 1483-1484, f. 139v).

252. El tráfico de cada una de las localidades era bastante homogéneo (cf. González Gómez 1977: 141).

en la proyección de la zona hacia el Atlántico, a través del cual entraron los habitantes del litoral onubense en contacto con otras regiones de la península ibérica, con África e, incluso, con algunas zonas de Europa. En el ámbito de la Corona de Castilla, las relaciones con los puertos gaditanos siempre fueron particularmente intensas, en especial con El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda<sup>253</sup>. Por supuesto, Sevilla jugó un papel importante en el desarrollo de estas localidades, ya fuera como capital administrativa del reino o por su cercanía y relevancia comercial.

La villa de Huelva, desde mediados del siglo xv, fue incorporada a la Casa de los Guzmanes, duques de Medina Sidonia, y permaneció bajo su señorío hasta el fin del Antiguo Régimen<sup>254</sup>. Comprendía esta un término de más de 148 kilómetros cuadrados. Su término municipal, deslindado en 1267, limitaba al este con el de Niebla y al norte y oeste con el de Gibraleón, Aljaraque y Cartaya; al sur, el río Tinto. Su jurisdicción comprendía la isla de Saltés<sup>255</sup>. Por su situación geográfica era un lugar privilegiado para el tráfico comercial. El crecimiento de la villa fue, no obstante, lento hasta el siglo xv. Huelva participó del desarrollo demográfico de finales de la Edad Media y su desarrollo fue favorecido por sus señores. En época del Descubrimiento, pudo llegar a contar con unos 4000 habitantes<sup>256</sup>.

El papel del puerto de la localidad fue, sin duda, fundamental. Los duques de Medina Sidonia comprendieron y protegieron siempre esta decidida vocación marinera de Huelva, y concedieron privilegios a la gente de la mar de la villa en diversas ocasiones<sup>257</sup>. Además de la pesca, la actividad comercial desarrollada en la villa fue de gran importancia. Según datos de 1502 del volumen de cargas y descargas, Huelva pasó a ser el puerto que más mercancías movía, muy por delante de Palos y Moguer, que a mediados del siglo xv habían sido mucho más relevantes<sup>258</sup>. Por supuesto, hay que tener en cuenta que su crecimiento fue muy relativo, ya que nunca pasó de ser una pequeña plaza de comercio, no comparable con la actividad desarrollada no ya en Sevilla, sino en los puertos de Jerez de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda<sup>259</sup>. Huelva

---

253. Cf. García Arreciado 1988: 216-217.

254. Cf. Izquierdo Labrado 2012: 166.

255. Cf. Ladero Quesada 1973: 12 y ss.; González Gómez 1981: 12. En 1455, Gibraleón y Huelva llegaban a un acuerdo sobre la navegación del Odiel: «el dicho río commo comienza de la mar fasta llegar al poso de las naos de la dicha villa de Gibraleón, que dizen del Arenilla, ques público nauegable a todos los mareantes y maestros de naos e de nauíos [...] puedan ir por todo el dicho río e por qualquier parte dél e anclar e fornejar sus nauíos en él e en qualquier parte dél cargar e descargar e lleuar e fondear las mercadorías» (AMH, Colecc. de perg., 12).

256. Cf. García Arreciado 1988: 221; Izquierdo 2012c: 169.

257. Cf. García Arreciado 1988: 219-220.

258. Cf. Domínguez Palenzuela y Aznar Vallejo 2010: 63-134.

259. Cf. García Arreciado 1988: 214.

también participó del comercio de esclavos y su puerto parece que fue de carácter más internacional que otros del entorno, a tenor de los testimonios de presencia en él de mercaderes ingleses, portugueses y genoveses<sup>260</sup>.

Por cuestiones derivadas de la confluencia de jurisdicciones, derechos de paso y aprovechamiento de pastos, bosques y otros recursos naturales, Huelva mantuvo frecuentes conflictos con otras villas y puertos del estuario. La relación con Gibraleón, villa situada más al norte, fue, probablemente, la más difícil. Los Zúñiga, señores y, posteriormente, duques de Béjar, tuvieron el señorío de Gibraleón desde el comienzo del siglo xv. A finales de dicho siglo, Huelva y Gibraleón mantuvieron largos pleitos por cuestiones de términos, así como sobre el cobro de diversos derechos sobre el comercio y el tránsito de barcos y mercancías<sup>261</sup>.

La villa de Moguer, por otro lado, se convirtió en independiente de la jurisdicción de Niebla en 1333<sup>262</sup>. Ligada hereditariamente al linaje Portocarrero desde la fundación de su mayordomazgo en 1375. Fueron muchos los señores de esta Casa durante todo el siglo xv, aunque quizás uno de los períodos más importantes para la villa fue el de Pedro Portocarrero, quien estuvo a su frente desde 1472. El testamento de María Portocarrero de 1471 lo designó como inmediato heredero después de su fallecimiento<sup>263</sup>. Pedro Portocarrero ejerció el señorío de Moguer hasta 1519, año en el que murió, obteniendo de los Reyes Católicos seguro para las embarcaciones que arribaran a su puerto<sup>264</sup> y construyendo el Convento de San Francisco.

Moguer se encuentra río arriba, a orillas del Tinto. Esto la resguarda de las inclemencias y peligros del litoral y, al mismo tiempo, le ofrece un medio directo de comunicación y salida al mar. Las naves de su puerto hallaban en él un refugio no solo contra los medios físicos, sino también contra ataques piráticos<sup>265</sup>. No obstante, su emplazamiento terminó jugando en su contra a este respecto, dado el ya mencionado proceso de colmatación, que acabó impidiendo que naves de gran calado pudiesen llegar a su puerto, y favoreciendo con ello al puerto de Palos. Sin embargo, su término municipal era mucho mayor y rodeaba al de la villa palerma<sup>266</sup>.

Hasta que los Reyes Católicos concedieron licencia de apertura de puerto de carga y descarga de mercancías en 1477, el puerto sería un pequeño muelle

---

260. Cf. Izquierdo Labrado 2012: 180.

261. Cf. Ladero Quesada 1992: 89.

262. Cf. González Gómez 1977: 169.

263. Cf. Ladero Quesada 1986: 52.

264. AGS, RGS, leg. 148902, doc. 218 (González Gómez 1977: 128; también citado en Rodríguez Liáñez 1993: 165).

265. Cf. González Gómez 1977: 136.

266. 205 kilómetros cuadrados (cf. González Gómez 1977: 12).

o fondeadero<sup>267</sup>. El puerto de Moguer significó para la villa convertirla en una pequeña plaza de comercio y mercado de esclavos<sup>268</sup>. A la importancia de las explotaciones pesqueras<sup>269</sup> hay que sumar las salinas, de monopolio de la Corona, aunque en manos señoriales<sup>270</sup>. Los enfrentamientos con los habitantes de Palos fueron frecuentes, ya que esta última villa pertenecía a otra jurisdicción señorial. Estos conflictos se pueden rastrear desde principios del siglo xv, y llevaron a que vecinos y autoridades de una y otra villa lucharan –a mano armada– por el control del río y sus fondeaderos, la pesca o la madera de los bosques cercanos.

La población de la villa osciló en el último tercio del siglo xv entre 3500 y 4000 habitantes<sup>271</sup>. Moguer vivió a partir de su independencia una expansión del casco urbano, ampliando los espacios cultivados de su término, lo que supuso para la villa un importante aumento demográfico<sup>272</sup>.

Al contrario que Palos, Moguer sobreviviría al Descubrimiento. Aunque también notó el impacto demográfico de la migración a Indias, en el siglo xvi conocería una época de prosperidad comercial. Sus habitantes y marineros participaron en la exploración y evangelización de las nuevas tierras, siendo destacable su presencia en los denominados viajes menores o andaluces.

La población vecina de Palos, enclavada en las orillas del Tinto, al sudoeste de Moguer, tenía alrededor de 2600 o 2800 habitantes en torno a 1492<sup>273</sup>. El puerto debió de ser el principal polo de atracción, ya que Palos tan solo tenía un pequeño término asociado a la villa<sup>274</sup>. Ello repercutía directamente en sus posibilidades de abastecimiento. Muchas poblaciones en aquella época tenían

---

267. Como señala Diego Ropero-Regidor, no todos los navíos entrarían en el puerto o muelle, sino fondearían a una distancia, incluso en el paraje de La Rábida (cf. 2018: 93). Es interesante reflexionar acerca de lo que dicho autor señala, la denominación de río de Saltés se aplicaba a todo el cauce, no solo a la isla homónima y sus inmediaciones. Por ello, en muchos documentos en los que se señala tal término cabe plantearse si se está identificando inequívocamente a un muelle, fondeadero o puerto sito en la isla de Saltés y sus inmediaciones. El escribano, en cambio, podría referirse de forma vaga a cualquier otro lugar del río Tinto en confluencia con el Odiel, incluyendo, por supuesto, Moguer y Palos.

268. «sabemos que los moguerenos en sus viajes a África aprovechaban la escala de Canarias para proveerse de aborígenes. Así se desprende una carta ejecutoria en que los Reyes Católicos en 1477 prohíben tales empresas a diversas villas de la costa, especificando las localidades de Palos, Moguer, Huelva, Gibraltor y Lepe como lugares donde existen esclavos canarios» (González Gómez 1977: 141, 174, 177).

269. Cuya importancia es difícil de evaluar dada la falta de documentación (cf. Bello León 2009: 35-53).

270. Cf. Ropero-Regidor 2012: 127-128.

271. Cf. González Gómez 1977: 165.

272. Cf. González Gómez 1977: 169.

273. Cf. Izquierdo 1988: 109.

274. Estaba rodeada de tierras pertenecientes al señorío de Niebla, y su término municipal solo era de 48 kilómetros cuadrados (cf. González Gómez 1981: 12).

problemas de subsistencia<sup>275</sup>. El caso de Palos resulta paradigmático. Son numerosos los testimonios de las llamadas sacas de pan, es decir, permisos para sacar pan de poblaciones con superávit para combatir carestías. Ello no quiere decir que fuera tarea fácil de cumplir, o que estas poblaciones no pusieran impedimentos. De la necesidad que tenía la villa de Palos hay sobrados testimonios<sup>276</sup>, que se entroncan con los relatos de ataques de marineros palermos a barcos que transportaban trigo<sup>277</sup>. En 1477, el rey consorte otorgaba licencia para la saca de pan para abastecer Palos. Merece la pena detenerse en algunos pasajes de este documento, que explican la situación de la villa y su importancia en el contexto de la guerra:

se saque pan para vasterer la dicha villa de Palos; seyendo por ley antigua e hordenanças destos mis reynos, hordenado por los reyes de gloriosa memoria, mis progenitores, confirmándolos por el rey, mi señor, e mí, que se pueda sacar e saque pan, dentro de los dichos mis reynos, de unos logares a otros, para vasterer dellos. E así, por lo que dicho es, commo por la dicha villa avernos mucho seruydo contra el adversario de Portugal, a la dicha villa era muy nesçesario e cunplidero averse de vasterer de pan; porque diz que los vezinos e moradores de la dicha villa morían de fanbre, e que los navíos [que] ivan de la dicha villa al reyno de Portugal non [tenían] con que se basterer, de lo qual diz que a nos vería mucho deseruçio [...]<sup>278</sup>.

Nótese la interesante referencia a la actividad de Palos en la lucha contra Portugal, así como la mención a sus navíos o barcos. Señala Julio Izquierdo Labrado que tales servicios a la Corona les hacían acreedores de su respaldo<sup>279</sup>, por lo que los monarcas fueron indulgentes con sus transgresiones piráticas. Siguiendo a Juan Manzano y Manzano, un año antes, en 1476, las autoridades de Palos reseñaban que, por no tener tierras de labranza y estar cerca de

275. Sin ir más lejos, Moguer también sufrió carencias similares, a pesar de tener un término mucho mayor. Así lo atestigua el documento de 24 de enero de 1489 por el que se ordena facilitar el tránsito de víveres a Moguer: «diziendo que la dicha villa de Moguer es muy estéril de pan e otros mantenimientos» (doc. 429 en Anasagasti y Rodríguez Liaño 2006, vol. 2: 905-906). Otra orden, esta vez de 1500, confirma que no fue un problema puntual (doc. 574 en Anasagasti y Rodríguez Liaño 2006, vol. 2: 1295-1296).

276. Entre otros: AGS, RGS, leg. 147808, doc. 95 –que refiere las leyes de las cortes de Burgos de 1453 y de Córdoba de 1455, como precedentes–; AGS, RGS, leg. 149007, doc. 85 –que menciona las leyes adoptadas por Enrique IV en 1455 y Juan II en 1442. Para las implicaciones de las sacas de pan y otras consideraciones sobre su relación con la elección de Palos como puerto de salida de Colón, consúltese Pulido Rubio 1952: 7-42.

277. Hay autores que interpretan tales actos, o cuando menos algunos de ellos, como resultado directo de la necesidad. Quizás también haya lugar a la reflexión de que, por un bien tan necesitado, pudiera obtenerse un pingüe margen de beneficio.

278. AGS, RGS, leg. 147705, doc. 194; *Tumbo I*, 174.

279. Cf. Izquierdo Labrado 2004, vol. 2: 69.

Portugal, la villa recibía agravios y pasaba hambre. Ello desembocaría en la primera real provisión de 1476, recogida por partida doble en *El Tumbo de los Reyes Católicos del Concejo de Sevilla*<sup>280</sup>. Ni la orden del rey Fernando ni la de la reina Isabel, en el anterior párrafo reproducida, encontraron respuesta favorable<sup>281</sup>. En la nueva carta, con data de 10 de junio de 1477, se vuelven a citar expresamente los servicios realizados en la guerra de Portugal: «sacar e leuar a la dicha de Palos todo el pan que ouisen menester para bastimento de los vesinos della e de los navíos que yvan en mi seruiçio contra el regno de Portogal»<sup>282</sup>.

En efecto, la flota palerma fue una de las más importantes de la zona. Según los números expuestos por Enrique Otte, basados en los registros notariales sevillanos que cubren el lapso temporal desde 1472 y 1515, Palos tendría ocho naves, Moguer cinco, Huelva cuatro, Lepe una y Cartaya otra<sup>283</sup>. Izquierdo Labrador cifra la flota palerma en su máximo apogeo, en unas cincuenta carabelas<sup>284</sup>, existiendo en sus ordenanzas de 1484 una orden de su concejo para construir al menos ocho<sup>285</sup>.

El puerto de Palos se encontraba en la orilla del río Tinto, en una zona llamada Canal de Palos, a 4 kilómetros de la confluencia con el río Odiel<sup>286</sup>. El puerto debió surgir de forma coetánea al crecimiento de la propia villa<sup>287</sup>.

280. *Tumbo I*, 183 y 184. También: «enbiamos mandar que persona ni prenonas algunas non fuesen osadas de sacar ni sacasen ningund pan trigo çeuada ni centeno ni otro pan [...] por parte de la villa de Palos me es fecha rrelaçión, que por cabsa del dicho mandamiento que asi e fize e por aquella villa ser puerto de mar y estar cercana al reyno de Portogal ella rreçebía grand danno e muy grand fanbre, y de tal manera esta menguada de pan [...] pudiesen sacar [...] para mantenimiento de la dicha villa e para la armada que allí se a de fazer contra Portogal» (*Tumbo I*, 70).

281. Cf. Manzano 1988, t. I: 21-25.

282. Carriazo y Carande 1968: t. III, 52-53; también transcrito en Manzano 1988, t. I: 23. Aquello que en estos documentos se alababa, pronto se convertiría en una carga, al continuar los ataques palermos tras las firmas de las paces. Tal actividad tendría como consecuencia, como se verá, una gran influencia en la decisiva salida de Colón de Palos.

283. Cf. Otte 1982: 235.

284. Cf. Izquierdo Labrador 1988: 63. Esta estimación procede de la orden de 1484 del concejo de Palos de construir ocho carabelas, considerando que había marineros sin embarcaciones en la villa. En fechas recientes, Izquierdo Labrador en conjunción con González Cruz establecen un porcentaje de la marinería desocupada entonces en torno al 15 o 20 %, por lo que vuelven a fijar el número de cincuenta o más carabelas y navíos grandes (cf. González Cruz e Izquierdo Labrador 2018: 79).

285. Ordenanzas Municipales, 1484, 6 (González Gómez 1976: 260).

286. Subraya Izquierdo Labrador que no debe pensarse a este respecto en un muelle, sino que las actividades marítimas se repartían a lo largo de la orilla (cf. 2012a: 57). En ese sentido apunta también la evidencia arqueológica (cf. Campos 2012: 75-98).

287. Su desarrollo es parejo al del puerto. Tal es la vinculación que en las ordenanzas de 13 de enero 1488 se advierte: «Así mismo mandan los dichos señores e han por bien por quanto son informados no haver en la dicha villa los navíos que son menester segund la gente que en ella ay para poder ir a faser sus pesquerías e otras cosas, de que es cabsa despoblarse la villa e hirse la

La estrategia palerma consistió en concentrar el tráfico mercantil en la zona, eludiendo el paso por Moguer y el gravamen que suponía. A partir del siglo xv, el puerto experimentó un crecimiento sostenido, fondeando en él naves de comerciantes de la Bretaña, Inglaterra o la península itálica<sup>288</sup>. Palos fue un núcleo de abastecimiento de esclavos en la zona<sup>289</sup>, y los astilleros de la villa tuvieron actividad durante todo el siglo xv, a pesar de la carencia de madera, que hubo que importar desde lugares a veces tan lejanos como Galicia.

Pérez de Guzmán consiguió en el siglo xiv aunar señorío solariego y jurisdiccional de esta villa, que legó a su viuda, Elvira de Ayala. Sin embargo, a partir de la muerte de esta, a mediados del siglo xv, se produjeron divisiones de la villa, que marcarían su propiedad hasta la llegada de la Edad Moderna. A partir de la muerte de Elvira de Ayala, la villa se dividió en dos mitades, una para Isabel de Guzmán, casada con Pedro López de Zúñiga, y otra para Juana de Guzmán. No entraña interés para este estudio entrar a exponer los complejos vericuetos del reparto de la villa a través de herencias, compras y legados<sup>290</sup>. Baste decir que, en vísperas del Descubrimiento, los Reyes Católicos, interesados por su estratégico puerto, obtuvieron seis doceavas partes de la villa, manteniendo una el duque de Medina Sidonia y las otras cinco la familia Zúñiga, los condes de Miranda.

Con respecto a las regulaciones y reglamentaciones locales, las ordenanzas municipales de Palos de 1484, recogiendo la preocupación por parte de las autoridades acerca de las actividades «de armada», establecían que

mandan los dichos señores que porque las armadas donde quiera que se hacen es daño de la quarentena o lo que de ella procede, que ningún navío no se arme en la dicha villa si no fuere por caso que convenga a qualquiera de los señores de la dicha villa o para el estrecho dando fianças<sup>291</sup> a contentamiento de los alcaldes maiores de la dicha villa que non harán mal ni daño a los naturales de la tierra ni del reino ni a los otras personas por que mal ni daño pueda venir a la villa [...] <sup>292</sup>.

---

gente de ella al Puerto de Sancta María» (Ladero Quesada 1978: 493). Al parecer, Palos disponía de otros dos astilleros en la costa, uno junto a la fuente de Villafrías y otro en un lugar conocido como Huelas, en la zona de Mazagón (cf. González Cruz e Izquierdo Labrado 2018: 70).

288. Cf. Izquierdo Labrado 1988: 61.

289. Cf. Izquierdo Labrado 2004, vol. 1: 57.

290. Para más información a este respecto, consúltese Izquierdo Labrado 1988: 32-36.

291. En el siglo xviii (trescientos años más tarde), las ordenanzas del corso seguirán fijando este requisito, aunque las autoridades encargadas de dar los permisos ya no serán locales, sino funcionarios autorizados de la Corona. Este movimiento centralizador contrasta con la cesión paulatina y parcial de los beneficios que teóricamente le correspondían, para incentivar el armamento de sus súbditos en coyunturas de necesidad. El quinto de presas se omitirá a favor de los armadores.

292. Ordenanzas Municipales, 1484, 9 (González Gómez 1976: 261).

Es decir, en primer lugar, que sin consentimiento y connivencia con las autoridades de Palos no se podía hacer armada y, en segundo lugar, que estas autoridades se cerciorarían de que esas actividades de armada no iban en contra de otros súbditos de la Corona.

La participación de los poderes locales en este tipo de empresas era habitual y conocida y, a través de algunos de los casos analizados, se puede comprobar su cercanía a tales hechos, pero, con respecto al segundo punto, la indicación de que la armada no se realizaba contra vasallos del reino, se verá más adelante que no dejaba de ser una declaración de intenciones algo vacía de contenido. Por supuesto, no era legal atacar o robar a compatriotas sin autorización expresa, sin embargo, en más de una ocasión las propias autoridades jugaron con la ambigüedad, amparando acciones solo calificables como piráticas.

Palos tras el Descubrimiento viviría una época de decadencia. La atracción de América fue tan importante que absorbió la reducida población palerma. A la emigración hay que sumar la competencia con localidades vecinas como Moguer y Huelva. Así, en 1508, la población de Palos había bajado a 1800 habitantes, perdiendo algo más de un 40 % desde los tiempos de esplendor<sup>293</sup>.

Aunque las tres poblaciones descritas en las páginas anteriores fueron las más importantes de la zona, aglutinando buena parte de los flujos comerciales y aunando la mayoría de los casos relativos al objeto de estudio, otras localidades jugaron también un papel en el vertebramiento de la economía de la costa onubense. Los vecinos de estas villas –no menores, pero sí secundarias– a menudo aparecen en conjunción con marineros palermos, moguerños u onubenses, participando en armadas o relacionados con navegaciones. Sus implicaciones en el fenómeno de la piratería y el corso son menores, a tenor de los documentos consultados, pero no inexistentes.

En el occidente onubense destacan Ayamonte y Lepe. Desde mediados del siglo xv, el señorío de Ayamonte, Lepe y La Redondela quedó en poder de Pedro de Zúñiga y Teresa de Guzmán. Su hijo segundo, Francisco de Guzmán, heredó el mayorazgo constituido por su madre en los últimos años del siglo<sup>294</sup>. El condado de Ayamonte quedó así estrechamente vinculado al marquesado de Gibraleón, del que era titular el tronco principal de la familia Zúñiga<sup>295</sup>. A partir de 1521, se convirtió en el marquesado de Ayamonte.

El río Guadiana, en la frontera con el reino de Portugal, condiciona y caracteriza de forma profunda a las poblaciones ribereñas y las actividades que sus habitantes desarrollan. La villa de Ayamonte constituía la plaza fuerte castellana en la frontera, frente al castillo portugués de Castro Marim. Aunque la

---

293. Cf. Izquierdo Labrado 2012a: 47-74.

294. Cf. Carriazo Rubio 2001: 44.

295. Cf. Ladero Quesada 1973: 70.

tradición local recoge que la villa tenía en el siglo xv unos 16000 habitantes, esta es una cifra ciertamente exagerada<sup>296</sup>. En 1498 contaba con 311 vecinos y unos 60 moradores<sup>297</sup>. A fines del siglo xv, Ayamonte había experimentado un notable crecimiento, y tendría una población similar a la de Huelva o Moguer, alrededor de 4000 habitantes<sup>298</sup>. De agricultura siempre insuficiente, la pesca y el comercio constituyeron sus bases económicas y de sustento.

El puerto y los marineros de Ayamonte debieron jugar algún papel en las acciones piráticas-corsarias de la época, aunque su mención en los documentos estudiados es muy residual, lo que apunta a que no desarrolló una actividad en ese sentido de relevancia. Sin duda, existiría el contrabando o comercio con mercancías vedadas desde los puertos de la desembocadura del río Guadiana, aunque solo se ha podido comprobar en la orilla lusa. En 1456, el rey Alfonso V firmaba una carta de perdón a favor de Rui Lorenzo Reixa, habitante de Lagos<sup>299</sup>. Este formaba parte de la tripulación de una carabela junto a Leonel Gil y otros moradores de Lagos. La nave había sido armada para ir a Guinea, siendo su capitán Gil. Sin embargo, el capitán dirigió la embarcación al río Guadiana, cargando diversas mercancías prohibidas para llevarlas a Safí (Marruecos). Opuesto Lorenzo, el resto de los tripulantes lo acusaron de querer alzarse con el barco. Reducido por fuerza de armas, fue entregado preso a los jueces de Castro Marim.

En Lepe, según informe de 1498, habría más de 600 vecinos, más unos 100 moradores –portugueses estantes en su mayoría–<sup>300</sup>. En 1517 parece que contaría con unos 2000 habitantes y en 1534, según los datos del padrón, unos 750 vecinos, estimados por algunos autores en 3700 habitantes<sup>301</sup>. Esta villa y Cartaya –bajo dominio de los Zúñiga– se disputarían el control del río Piedras hasta bien entrado el siglo xv<sup>302</sup>. Los señores de Lepe y Gibraleón mantuvieron un largo pleito salpicado de actos violentos entre 1414 y 1429, concerniente a los derechos de pasaje de la barca<sup>303</sup>. Hasta principios del siglo xv, Lepe fue la única población entre Ayamonte y Gibraleón. A partir de 1417 se le sumó Cartaya y, desde 1458, San Miguel de Arca de Buey, núcleos que permitieron completar la defensa del Piedras en su desembocadura<sup>304</sup>.

A pesar de sus favorables condiciones con respecto a villas como Palos, Lepe y otras localidades del entorno bajo el dominio de don Pedro de Estúñiga,

296. Cf. Carriazo Rubio 2001: 41.

297. Cf. González Gómez 1996: 215. Aproximadamente 1400-1555 habitantes.

298. Cf. García Arreciado 1988: 221.

299. ANTT, PT/TT/CHR/I/0013, f. 113v; Dias Dinis 1972, vol. XIII: doc. 1.

300. Unos 2700-3000 habitantes.

301. Cf. González Gómez 1996: 215.

302. Cf. Sánchez Saus 1988: 164.

303. Cf. González Gómez 1996: 203.

304. Cf. González Gómez 1996: 209 y ss.

también sufrirían las carestías de trigo y pan, especialmente durante la guerra con Portugal<sup>305</sup>. Su término era reducido y no tenían muchos labradores. Sin embargo, contaba con varios puertos activos que le proporcionaban salida al mar. El más cercano a la villa era el conocido como La Ramada<sup>306</sup>. A unos kilómetros, cerca de la barra de El Rompido, en la ribera derecha del Piedras, el puerto de El Terrón creció al abrigo natural alcanzando entidad propia. En un estero cercano a la villa, se encontraba el puerto de Villa Marín y, por último, el puerto fluvial de La Barca. Las ordenanzas antiguas de Lepe, recogían la preocupación por parte de las autoridades de que los barcos con mercancías escaparan a su control fiscal:

Yten que todos los navíos grandes y pequeños que vinieren a vender pescados y a descargar en la dicha mi villa, si vendieren antes que anden del lugar donde se hiziere la venta, sean obligados a lo notificar e hazer saber en la casa de la tabla de la dicha mi villa a los dichos ofiçiales, y la misma obligación tenga el comprador, so pena de quinientos maravedís y de pagar el alcavala con el quatro tanto. Los dos terçios para el acusador y los dos para mi Cámara. Y la misma obligación tengan los que truxeren qualquier navío o barcos grandes o pequeños a humar en sus humeros o otros<sup>307</sup>.

Lepe también fue un centro receptor y redistribuidor de esclavos llegados de Canarias, Berbería, Guinea o la Mina del Oro<sup>308</sup>. La producción de vino de Lepe, Gibrleón y Cartaya constituyó una de las aportaciones más importantes de la economía señorial de la zona<sup>309</sup>. En concreto, el vino de Lepe era muy conocido en Inglaterra desde el siglo XIV<sup>310</sup>. Así, este era exportado a través de sus puertos<sup>311</sup>, existiendo numerosa reglamentación y documentación acerca de ello de la que, por escapar del ámbito estricto de estudio, no se va a referir. Estas dos últimas poblaciones tenían entre sus actividades habituales, además, la construcción de embarcaciones<sup>312</sup>. Gibrleón tendría a finales de ese siglo entre 3000 y 3500 habitantes<sup>313</sup>. Cartaya, por otra parte, nació como aldea poblada a partir de 1417-1420<sup>314</sup>. Las ordenanzas de Cartaya de 1509, villa

305. *Tumbo I*, 75 y 76.

306. Cf. González Gómez 1996: 209.

307. XVI, hordenanças del alota de esta villa y del Terrón (González Gómez 2001: 70-71).

308. Cf. González Gómez 1996: 216.

309. Cf. García Arreciado 1988: 209.

310. Cf. González Gómez 1996: 217. Sus exportaciones se completaban con higos, pasas y otros frutos.

311. Como se podrá ver en algunos casos de piratería y corso, en el ámbito noreuropeo era muy conocido el producto denominado «vino bastardo de Lepe».

312. Cf. García Arreciado 1988: 215.

313. Cf. Ladero Quesada 1986: 85.

314. Cf. Ladero Quesada 1992: 89.

fundada por Pedro de Zúñiga en el estuario del Piedras, recogen una orden sobre el contrabando de alimentos con el norte de África, lo que denota la relación de la villa con este tráfico<sup>315</sup>.

\* \* \*

El panorama aquí dibujado es rico y complejo. La marina nacional se encontraba en estado embrionario, y era completada por particulares, que establecían relaciones con las autoridades para legitimar sus acciones y hacer partícipes a estas de sus beneficios, pero también de sus deberes, como encargados de la protección y seguridad de sus naturales. A un lado corsarios, no solo permitidos por las diversas casuísticas coyunturales y estructurales, sino además incentivados abiertamente en el caso de que no dañaran o alteraran las condiciones establecidas con otras naciones y coronas; y, probablemente, apoyados de forma más o menos soslayada por los escalafones más bajos o cercanos aún en la situación de vulneración de paces, tratados y acuerdos. Al otro lado, piratas, aquellos que en otras circunstancias podrían haber sido calificados de corsarios, pero que, bien por no hacer partícipes a las autoridades de sus beneficios, bien por ser identificados como vulneradores de la delgada frontera que separa amigos de enemigos, terminan siendo perseguidos y procesados por la justicia de la época. En medio, sus presas.

---

315. «por quanto yo he avido ynformación que algunos vezinos desta dicha mi villa y de su tierra como es puerto de mar y tienen sus tratos por la dicha mar discurren a unas partes y a otras y llevan de aquí trigo e çevada e lo venden en tierra de ynfieles no mirando que es deservijio de Nuestro Señor y contra sus conçiencias syno por buscar sus propios yntereses [...] mando que ningun vezino ni morador desta dicha villa ni otra qualquier persona [...] no saquen ningund pan trigo ni çevada ni çenteno fuera desta dicha mi villa para ninguna parte sopena que el que lo sacare o vendiere a ninguna persona de fuera pague dos mill maravedís de pena por la primera vez y por la segunda que pierda el barco o navío en que lo levare y el trigo que asý sacare y por la terçera que quede la tal persona y sus bienes a dispusiçion de mi justiçia [...] mando que sea repartida desta manera: que la quarta parte dello lleve la persona que lo acusare y la otra quarta parte el juez que lo sentençiare y las dos partes sean aplicadas para mi Cámara» (Ord. Mun. XIII, 1509; Quintanilla Raso 1986: 225). Finalmente, fue derogada por el duque.