

APUNTES PARA EL ESTUDIO DE LA INFLUENCIA DEL CORSO Y LA PIRATERÍA EN LA POLÍTICA EXTERIOR DE LOS REYES CATÓLICOS

JUAN MANUEL BELLO LEÓN
Universidad de La Laguna

LAS FUENTES PARA ESTE ESTUDIO Y ALGUNOS DE SUS PROBLEMAS¹

Dos problemas han preocupado de forma especial a todos aquellos que se han acercado a una historia de la piratería en cualquier época y ámbito geográfico. El primero ha sido establecer una distinción entre el corso y el pirata. La distinción entre ambos conceptos no aparece tan clara en la amplia documentación que se conserva. Se suele definir al pirata como aquel individuo que actúa por su cuenta y riesgo, atacando a todo navío que se encuentra en su ruta sin importarle su nacionalidad, mientras que el corsario se va distinguiendo progresivamente de aquel ya que su actividad es ocasional y casi siempre ceñida a unos objetivos muy concretos (supuestamente un enemigo). Lo que termina de diferenciar al corsario del pirata es que el primero entra en los planes políticos de los Estados, de tal forma que cuando la estructura militar y los problemas económicos de los distintos reinos no permiten afrontar los costes de la defensa marítima, el corsario presta un servicio a los Estados con la condición de respetar a los navíos aliados e indemnizar a los afectados en caso de error². No obstante, lo que estas definiciones más o menos ambiguas no aclaran es que, en muchos

1. Este trabajo forma parte de otro más amplio en el que se trataba de analizar las consecuencias de la violencia marítima que afectó a los súbditos de los Reyes Católicos a finales del siglo XV. Ante las lógicas limitaciones impuestas a la publicación he optado por eliminar la introducción, todas las conclusiones, parte del texto y aligerar las notas a pie de página. En cambio he preferido dejar el apéndice en su confección original confiando en que pueda ser de alguna utilidad para todos aquellos que puedan estar interesados por el corso y la piratería durante éste periodo.

2. Estas observaciones se han puesto de manifiesto en los numerosos trabajos que se dedican al corso y la piratería. Ambas definiciones pueden seguirse con amplitud en los trabajos presentados en el *XV Colloque International d'Histoire Maritime: Course et Piraterie* (San Francisco, 1975). También en los de M. MOLLAT, "Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (XIII-XV siècles)", en *A. E. M.*, n. X. Barcelona (1980); en el de A. UNALI, *Mariners, pirates i corsaris catalans a l'època medieval*. Barcelona, 1985; y en el de J. GUIRAL-HADZIIOSIF, *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*. Valencia, 1989 (Vid. págs. 137-140). Como obras generales que superan el marco temporal de la Edad Media me remito a los trabajos de P. Gosse, *Los corsarios berberiscos. Los piratas del norte (Historia de la Piratería)*. Madrid, 1947; A. MASIA DE ROS, *Historia general de la piratería*. Barcelona, 1959; J. HERNÁNDEZ, *Piratas y corsarios. De la antigüedad a los inicios del mundo contemporáneo*. Madrid, 1995; y al ya clásico trabajo de J. L. AZCÁRRAGA Y BUSTAMANTE, *El corso marítimo*. Madrid, 1950.

casos, la documentación medieval no permite distinguir en la práctica la actividad del corso de la del pirata, puesto que lo que se suponía era un ejercicio con cobertura legal en el caso del corso³, se transforma en numerosas ocasiones en simple piratería al no respetarse las treguas y las paces acordadas por los Estados.

Un segundo problema lo constituyen las fuentes que permiten trazar las características de aquella violencia marítima. La extensión geográfica de la actividad de corsarios y piratas es tal que hace necesario, como indica M. Mollat en el artículo ya citado, un plan internacional que lleve a los investigadores a los cuatro puntos cardinales de los distintos mares y océanos que recorrían los hombres del medioevo para proporcionarnos el material requerido. Con todo, y este trabajo desde luego que no lo pretende, es difícil hallar los documentos que ofrezcan la suficiente calidad como para elaborar las fichas estándar que propone el citado profesor.

Esta dispersión de los documentos ya plantea un grave problema. Empezaré reconociendo que si en el suceso interviene algún extranjero se hace difícil acceder a las fuentes directas, tanto si es la víctima como si es el que cometió el acto de violencia. Los registros hasta ahora publicados indican que los archivos ingleses, franceses o italianos guardan colecciones documentales⁴ que sin duda complementarían la visión de las denuncias que conocemos a través de las fuentes castellanas y catalano-aragonesas. En ambos casos la documentación que más abunda es la que procede de las denuncias elevadas a la Corona por los robos, asaltos y usurpaciones, presentadas generalmente por la víctima o un representante legal del mismo⁵. En todos los casos lo que obtenemos es la

3. En el caso castellano las acciones de corso estaban reguladas y autorizadas por la Corona; de los beneficios que se obtenían con estos ataques el rey se beneficiaba con la quinta parte, del cual participaba su almirante (el "quinto" se repartía en dos tercios para el rey y uno para el almirante). La figura y la institución de los almirantes de Castilla ha sido estudiada por F. PÉREZ EMBID en su trabajo "El almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe", en *Anuario de Estudios Americanos*, n. I. (Sevilla, 1944).

4. Tanto los fondos de la Torre del Tombo, estudiados a través de los catálogos publicados correspondientes a "Las Gavetas" y la "Monumenta Henricina", como los procedentes de Inglaterra, analizados a través de la edición de los Calendar of Patent Rolls, indican que los archivos extranjeros custodian una documentación muy interesante para el estudio de la influencia de la violencia marítima en las relaciones comerciales de ambos países con España.

5. Como se podrá observar en los cuadros que se adjuntan la documentación básica para este estudio procede del Archivo General de Simancas, y de las colecciones documentales de tres obras fundamentales para el análisis del gobierno de los Reyes Católicos. Me refiero a los trabajos de A. de la TORRE y L. SUÁREZ FERNÁNDEZ. Del primero son los seis volúmenes de los *Documentos sobre las relaciones internacionales de los Reyes Católicos*, Barcelona, 1949-1966; del segundo el monumental trabajo (6 vols.) sobre la *Política internacional de Isabel la Católica*, Valladolid, 1965-72. De ambos son los tres volúmenes dedicados a los *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid, 1956-1963. Los fondos documentales procedentes de los archivos municipales, especialmente los castellanos y de aquellas villas costeras vinculadas al tráfico mercantil internacional, son escasos y tardíos para nuestro propósito. Empezando por el sur, señalar que sólo el municipal de Sevilla (en sus Actas Capitulares o en el Tombo de los Reyes Católicos) custodia fuentes útiles para nuestro trabajo. Los fondos de Palos, Huelva, Moguer, Sanlúcar o Málaga son tardíos, y sólo en el caso de las actas del concejo sanluqueño he encontrado

versión unilateral del suceso, lo que sin duda distorsiona la realidad de los hechos. Si el pleito no “moría” a través de los años y se llegaba a dictar algún tipo de sentencia tampoco sabemos mucho del grado de cumplimiento de la misma o de la efectividad de las penas impuestas.

En todo caso, es al hilo de las declaraciones de las víctimas de donde podemos obtener, y así lo he intentado, un perfil aproximado de las circunstancias que rodearon a los actos de violencia. Su seguimiento no siempre es sencillo. A las dificultades propias de una grafía siempre cambiante en el caso de los nombres extranjeros, hay que añadir la situación de que en muchas ocasiones sólo conocemos los hechos a través del propio rey que ordena a alguno de sus embajadores que proteste ante la cancillería genovesa, veneciana o inglesa por el asalto que sufrió alguno de sus súbditos.

Veamos algunos problemas que ha presentado la documentación manejada. Un primer hecho a destacar es el elevado número de reclamaciones que se presentan. Como se puede observar en el apéndice que se adjunta, entre los años 1477-1499 se documentan más de 200 denuncias a las que le acompañan múltiples documentos que van desde la narración de los hechos por parte de la víctima hasta las resoluciones tomadas por la Corona, pasando por las protestas de municipios y comerciantes ante la proliferación de las cartas de marca para todos aquellos casos en los que los afectados no lograban satisfacer las pérdidas. He intentado comparar todos y cada uno de los casos para no repetir alguna denuncia; aún así es posible, dado el número de afectados y el ya mencionado cambio en la grafía de los nombres, que algún caso aparezca más de una vez⁶.

Determinar la fecha exacta de la agresión suele ser una tarea imposible. Son muy pocos los casos que expresan la fecha en la que sufrieron el asalto, y cuando lo hacen lo señalan con una vaga referencia que sitúa los hechos años atrás (algunos hasta 15 y 20 años) sin especificar el mes ni el día⁷. Por ello he optado por clasificar las agresiones según la fecha de la primera denuncia que aparece.

documentos que complementan distintos aspectos aquí tratados. Aunque he consultado los archivos de dos importantes casas nobiliarias andaluzas (Medinaceli y Medina Sidonia), para éste trabajo la búsqueda ha resultado lamentablemente infructuosa. En la costa gallega la documentación municipal, según ha puesto de relieve Elisa Ferreira, tampoco es aprovechable. En casi todos ellos, excepto en el caso de La Coruña, falta documentación medieval. La situación cambia en los grandes archivos de la Corona de Aragón, que ofrece magníficos fondos tanto para Barcelona como para Valencia. Las referencias documentales procedentes del Archivo de la Corona de Aragón o del Archivo General del Reino de Valencia las he obtenido a través de las abundantes citas que aparecen en las obras ya citadas de J. Guiralt, A. Unali, además de la de J. Hinojosa que citaré en sucesivas notas.

6. Es posible que haya algún error con aquellos casos en los que las distintas víctimas que se vieron afectadas presentan, en fechas diferentes, la denuncia ante la corona. En estos ejemplos sólo si se mantiene el nombre del agresor podemos identificarlos como el mismo ataque. Si no es así, insisto en que, aún siendo pocos los casos, es posible el error.

7. Casi todos los casos que incluyen la fecha aproximada de la agresión aluden a unos hechos que ocurrieron hace dos o tres años; en el extremo opuesto se encuentran aquellos casos que hacen referencia a agresiones ocurridas hace 17, 20, 30 o más años. De estos últimos véanse algunos ejemplos en Simancas. R. G. S., 13-VI-1485, fol. 187; 3-V-1490, fol. 244; 24-V-1490, fol. 267.

Reconozco que siguiendo este criterio se plantea un grave problema si queremos relacionar los ataques piráticos con una coyuntura política determinada, pero era el único medio de clasificar con cierto orden cronológico los distintos episodios de violencia.

Andamos sobre mejores bases para tratar de conocer a los hombres que han participado en los hechos. Casi sin excepción se expresa el nombre de los afectados (que suele ser el denunciante) y el de los agresores. En algunas ocasiones se añade el nombre del patrón o capitán de los barcos que participaron en el suceso. Son más pocos los documentos a la hora de expresar el origen geográfico de la víctima y el acusado, si bien algunos nombres y apellidos denotan una procedencia muy clara.

Hay que caminar con mucha cautela en todo lo que se refiere a las condiciones económicas y técnicas que rodean a las agresiones. Siempre hay que tener presente que las circunstancias económicas en las que vivían algunos pueblos costeros obligaba a sus habitantes a procurarse las necesidades alimenticias básicas acudiendo al asalto de los navíos que, cargados de cereales, se acercaban al litoral en una escala voluntaria u obligado por dificultades meteorológicas o de navegación. Tampoco podemos olvidar que las acciones de piratería entraban dentro de las actividades de aquellos mercaderes, e incluso pescadores⁸, que por cualquier circunstancia acudían a la agresión como medio de obtener ganancias o sufragar pérdidas.

La misma precaución hay que tomar en lo que se refiere a las mercancías y a las pérdidas que declaran las víctimas. En este punto creo que no exagero si afirmo que sus denuncias siempre están sobredimensionadas. A la evaluación monetaria de las pérdidas —que no siempre aparece— se le añaden dos problemas: el primero es que en muchos casos se expresa en moneda extranjera, y aunque se conocen tablas⁹ que permiten convertir a alguna de ellas a las que comúnmente se empleaban en Castilla, lo cierto es que las continuas devaluaciones y la distancia entre el curso legal de las monedas y la realidad económica de cada país hacen que no siempre sea fácil buscar la equivalencia en moneda castellana. Eso explica que haya preferido dejar en los cuadros la referencia al valor de las pérdidas en la moneda que expresa el documento. En segundo lugar el valor monetario de las pérdidas recoge en algunos casos no sólo la parte correspondiente al daño que se ha sufrido en las mercancías sino también el quebranto económico que le supone a la víctima todas las diligencias necesarias para denunciar al agresor. Si el documento no lo expresa claramente resulta imposible deslindar la cuantía de ambos conceptos.

En cuanto a los aspectos técnicos, de forma especial aquellos referidos al tipo de navío, al tonelaje del mismo y al armamento que participó en las distintas agresiones, es poco lo que podemos decir. Es común la aparición del término

8. Simancas. R. G. S., 20-XI-1477, fol. 340 y fol. 345; 12-XII-1498, fol. 284.

9. Véase, por ejemplo, la que ofrece Miguel Ángel LADERO QUESADA en su trabajo *La Hacienda Real de Castilla en el siglo XV*. Universidad de La Laguna, 1973 (Vid. pág. 42).

nao o navío para designar a los barcos que forman parte de los hechos, especificándose en algunos casos el tipo (carabela, balliner, fusta, etc.) y tonelaje de la embarcación. En cualquier caso, en todos ellos se evidencia la estrecha conexión entre los autores del comercio y la piratería ya que en todos los ejemplos conocidos se revela una identidad entre las embarcaciones empleadas en usos mercantiles y las empleadas en los hechos violentos.

Un último aspecto a destacar, dentro de esta breve relación de la características de los documentos, es aquella que se refiere a la localización geográfica del acto de violencia. Como se observa en el cuadro nº I algo más del 15% de los casos no declara el lugar de la agresión, mientras que un porcentaje considerable lo deja en una vaga referencia que engloba a espacios tan amplios como “allende”, “ viniendo de Berbería” o “camino de Inglaterra”. También hay que destacar, como veremos, que buena parte de los actos de piratería no se localizan en alta mar sino que, más bien hay que buscarlos en los puertos o bahías que acogen a los navíos, aprovechando el momento de la descarga de los productos o la entrada y salida al mismo.

En síntesis, las líneas básicas de la evolución cronológica y localización geográfica de la violencia marítima pueden verse en el siguientes cuadro:

Cuadro I: LOCALIZACIÓN Y DISTRIBUCIÓN ANUAL DE LOS ACTOS DE VIOLENCIA

Años	Atlántico Medio	Atlántico Norte	Mediterráneo	Sin localizar	Total
1477	7	3	1	2	13
1478	1	3	---	---	4
1479	---	3	1	1	5
1480	1	---	4	3	8
1481	---	---	---	1	1
1482	---	---	1	1	2
1483	1	2	3	6	12
1484	6	6	1	1	14
1485	1	1	5	3	10
1486	---	3	1	---	4
1487	1	4	3	3	11
1488	---	6	4	4	14
1489	---	3	4	2	9
1490	6	---	3	1	10
1491	1	3	2	---	6
1492	3	2	6	1	12
1493	2	3	5	---	10

Años	Atlántico Medio	Atlántico Norte	Mediterráneo	Sin localizar	Total
1494	4	1	6	5	16
1495	3	5	10	2	20
1496	---	3	4	1	8
1497	---	---	---	2	2
1498	---	2	7	2	11
1499	--	2	2	2	6
TOTAL	37	55	73	43	208

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA DEL CORSO Y LA PIRATERÍA

A) *El Atlántico Medio*

El primer ámbito geográfico de nuestro estudio cubre la amplia zona marítima que va desde el Algarve hasta el Estrecho de Gibraltar, además de toda la fachada Atlántica africana —hasta el cabo de Bojador— y las aguas de los archipiélagos castellano (Canarias) y portugués (Madeira).

Conviene recordar antes de comenzar, ya que no me voy a detener en éste asunto, que todas las relaciones marítimo-comerciales —de las que al fin y al cabo se nutre la piratería— que mantienen los castellanos en esta zona van a estar condicionadas durante los siglos XIV y XV por la continua hostilidad entre Castilla y Portugal¹⁰. No obstante, y a pesar de aquella compleja situación política, lo cierto es que hasta ahora se han dedicado pocos trabajos al análisis e incidencia de la piratería en éste ámbito geográfico¹¹.

10. Existe una amplia bibliografía que ha analizado el clima de guerra que presidía las relaciones castellano-portuguesas en estas dos últimas centurias de la Edad Media. Trabajos imprescindibles para este tema son los de F. PÉREZ EMBID y A. RUMEU DE ARMAS. *Del primero véase Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*. Sevilla, 1948; del segundo *España en el África Atlántica*, Madrid, 1965 (2 vols.). Véase también la obra de L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Relaciones entre Portugal y Castilla en la época del Infante don Enrique (1393-1460)*. Madrid, 1960. Actualmente es el profesor E. AZNAR VALLEJO quien conoce mejor todo el proceso de expansión atlántica de ambas coronas así como las vicisitudes por las que pasaron las relaciones comerciales de Castilla con toda la Berbería de Poniente. Me remito a tres de sus obras en las que se podrá encontrar una amplia bibliografía: "La experiencia marítima: las rutas y los hombres del mar", en *Andalucía 1492: razones de un protagonismo*. Sevilla, 1992.; "Castilla y la Berbería de Poniente. Expansión comercial y control político", en *Sirenae Emmanuetae Marrero Oblatae*. Tomo I, La Laguna, 1993, y *Viajes y Descubrimientos en la Edad Media*, Madrid, 1994.

11. En este panorama constituye una excepción, si bien es necesario decir que se dedica en su mayor parte a los siglos XVI-XVIII, el monumental trabajo de A. RUMEU DE ARMAS, *Piratería y ataques navales contra las Islas Canarias*. Madrid, 1945-50 (5 vols.). Para el periodo medieval

Las primeras acciones de ataques piráticos bien documentados que afectó a súbditos de ambas coronas se constatan ya a finales del siglo XIV cuando Castilla se recuperaba de la derrota de Aljubarrota y se iniciaban las negociaciones para intentar superar la crisis que enfrentaba a uno y otro bando desde hacia varios años. En los primeros meses de 1396 marinos andaluces quebraron la reconciliación al iniciar las hostilidades atacando a dos grandes naos portuguesas a la altura del cabo de San Vicente. Pocas semanas después el almirante Hurtado de Mendoza con una poderosa flota de 55 barcos recorría la costa portuguesa en busca de botín¹². Las réplicas y contrarréplicas no se hicieron esperar, de tal forma que en 1397 los portugueses atacaban la bahía de Cádiz, mientras que los castellanos respondían asaltando a una flota de seis galeras al servicio de Portugal que regresaban de Génova. Hay que esperar a la tregua de 1402 para encontrar un nuevo periodo de paz que permitiera restablecer el comercio marítimo en la zona. Por entonces ambos reinos comenzaban a manifestar su interés por todo el proceso de expansión que les estaba abriendo la navegación atlántica en la costa africana y en los archipiélagos próximos a ella; y es allí a donde van a trasladar buena parte de las hostilidades mutuas.

Las aguas de Canarias y Madeira pasaron a un primer plano en el marco de la rivalidad luso-castellana desde los inicios de la colonización del primero de estos archipiélagos. Distintas expediciones portuguesas —como la de 1415 al mando de Joao de Trasto, o la de 1424 dirigida por Fernando de Castro— dieron lugar a varios actos de violencia marítima¹³. La tensión no hizo sino subir de tono tras reiterados intentos para ocupar alguna de las Islas Canarias por parte portuguesa y la violación de los acuerdos que impedían a los castellanos navegar más allá del cabo Bojador. Así, desde 1448 en adelante se vuelven a reiterar las

también hay que destacar los artículos de R. CÓRDOBA DE LA LLAVE, “Violencia por conflictos comerciales entre Castilla y Portugal (1475-1495)”, en *Actas del Congreso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*. Tomo III, Porto, 1989; el de J. SÁNCHEZ HERRERO, “Corsarios y piratas entre los comerciantes gaditanos durante la segunda mitad del siglo XV”, en *Estudios de Historia y de Arqueología Medievales*, III y IV. (Cádiz, 1984). Aunque en principio parecían llevar un título sugerente para nuestro estudio, lo cierto es que los trabajos de M. MARRERO RODRÍGUEZ, “Desfase entre la piratería atlántica y la mediterránea”, en *A. E. A.*, n. XXV, (Sevilla, 1968), 595-599; y el de C. GONZÁLBEZ CRAVIOTO, “El puerto pirata de Tetuán y los intentos hispano-portugueses para su inutilización (siglos XV-XVI)”, en *Actas del Primer Congreso Hispano-Africano de las culturas mediterráneas*. Tomo I. Universidad de Granada, 1984, apenas si aportan nada de interés para el estudio de la violencia marítima en toda la costa africana. Nuevamente hay que acudir a los trabajos de E. AZNAR VALLEJO para ver nuevas síntesis y ópticas de estudio; véase “Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la Baja Edad Media”, en *Coloquio La Mediterranée Occidentale au Moyen Age*. Rabat, 1994 (en prensa).

12. L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Relaciones entre Portugal y Castilla...* Ob. cit. págs. 21-22 y doc. n. 10, págs. 100-101.

13. Véase el trabajo de E. SERRA RAFOLS, *Los portugueses en Canarias*. La Laguna, 1941.

denuncias ante los concejos de Sevilla¹⁴, Palos, Moguer y Huelva por los apresamientos de navíos portugueses, alguno de los cuales no son sino la respuesta a la agresión que había sufrido Juan Íñiguez de Atabe en su viaje como comisionado regio a la isla de Lanzarote¹⁵. De nuevo la paz firmada en 1454, la bula *Romanus Pontifex* que otorgaba a Portugal la exclusividad en las navegaciones hacia Guinea, y la boda de Enrique IV con Juana, hermana de Alfonso V, zanjaron momentáneamente las disputas entre ambos reinos.

Los años de relativa tranquilidad en las aguas del Atlántico Medio —producto de las dificultades internas que atravesaba Castilla durante el reinado de Enrique IV y de la paralización que sufrieron las expediciones portuguesas tras la muerte del infante don Enrique— estallaron con el inicio de la guerra por la sucesión al trono castellano. Las pretensiones portuguesas y las ambiciones castellanas sobre Guinea y La Mina¹⁶ fueron los detonantes de una serie de conflictos en el ámbito marítimo que se irán agudizando en los últimos años del siglo XV pese a la firma de los tratados de Alcaçovas y Tordesillas.

Distintos cronistas así como la documentación manejada testimonian los primeros sucesos tras el inicio de las hostilidades. En abril o mayo de 1476 se supo que dos galeras portuguesas regresaban de Oriente cargadas de grandes riquezas; rápidamente se organizó una persecución en la que participaron tres grandes navíos vascos que alcanzaron a las galeras cerca de las costa de Marruecos¹⁷. Al año siguiente los ataques tenían que ser tan frecuentes (véanse algunos ejemplos en el apéndice) que los reyes ordenaban a Antón Rodríguez de Lillo y a Ruy González que se informasen de las carabelas portuguesas que habían sido apresadas a su regreso de Guinea, mientras transmitían a los señores de las Islas Canarias la prohibición de atacar o confiscar cualquier navío sin su permiso¹⁸.

14. A. COLLANTES DE TERÁN ofrece algunos ejemplos de la violencia que se estaba generando hacia la mitad de la centuria en su artículo “Las relaciones entre Sevilla y Portugal en el siglo XV”, en *Actas das I Jornadas de Historia Medieval do Algarve e Andaluzia*. Loulé, 1987. Además véase M. J. SANZ FUENTES y M. I. SIMÓ RODRÍGUEZ, *Catálogo de documentos contenidos en los libros del cabildo del concejo de Sevilla*. Sevilla, 1975, doc. n. 1348 (11-X-1452) y doc. n. 1381 (27-XI-1452).

15. El ataque que sufrió en 1451 las carabelas que traían al “secuestrador” está descrito varios años después en la *Pesquisa* que hizo Esteban Pérez de Cabitos sobre la titularidad de la isla de Lanzarote. Véase *Pesquisa de Cabitos*. Estudio, transcripción y notas de E. AZNAR VALLEJO. Las Palmas, 1990, pág. 231.

16. Véase R. CARANDE y J. de M. CARRIAZO, *Tumbo de los Reyes Católicos, del concejo de Sevilla*. Sevilla, 1929 (tomo I, doc. n. 34).

17. D. VALERA, *Crónica de los Reyes Católicos*. Edición y estudio de J. de M. CARRIAZO. Madrid, 1927 (cap. XXII, pág. 31). Por esas mismas fechas Hernando del Pulgar habla del apresamiento de 35 barcos castellanos que regresaban de La Mina cargados de oro y esclavos. Véase H. del Pulgar, *Crónica de los Reyes Católicos*, en *Crónica de los Reyes de Castilla*. Madrid, 1953. Tomo III, cap. LXXXVIII, pág. 344.

18. Simancas. R. G. S.: 9-III-1477, fol. 378; y 13-IX-1477, fol. 518.

Como ya he señalado, la firma del tratado de Alcaçovas-Toledo tampoco acabó con las hostilidades mutuas en el ámbito marítimo, ya que, aunque los barcos castellanos se replegaron en su mayor parte al ámbito de actuación que delimitaba el tratado, esperaban el regreso de los que venían de Guinea para intentar asaltarlos a su paso por aguas cercanas a la costa onubense. Después de 1480 los reyes trataron de impedir estas acciones, llegando incluso a confiscar los navíos que iban en “armada” contra los portugueses¹⁹, pero las continuas denuncias son la mejor muestra de la existencia de tales ataques.

Entre 1480 y los últimos años de la centuria se documentan numerosos asaltos, siendo las naves cargadas de esclavos o las que transportan “bastimentos” para las plazas portuguesas del norte de África las más afectadas. Para el primer caso tenemos un buen ejemplo en el pleito que implicó a uno de los mercaderes florentinos más activos de cuantos se afincaron en Castilla, Juanotto Berardi. Él y su compañero, el también florentino Bartolomé Marchioni, fueron asaltados, en más de una ocasión, cuando sus barcos regresaban a Sevilla o Lisboa: así en 1485 logran que los reyes ordenaran la devolución de los esclavos y mercancías que años atrás le había tomado Esteban Pérez de Cabitos cuando uno de sus factores regresaba de Guinea. Pocos años después, en 1492, protestaban ante el Consejo por el asalto que sufrió una de sus carabelas que regresaba de la zona con 127 esclavos²⁰. En los ataques contra los portugueses que se dirigían a sus plazas norteafricanas siempre subyace el mismo argumento por parte castellana; los súbditos portugueses, con la excusa de transportar alimentos y las pagas a sus soldados, están llevando productos vedados y manteniendo intercambios comerciales con los pueblos musulmanes aún sabiendo que tales intercambios estaban teóricamente prohibidos²¹.

El siglo XV, y en lo que al Atlántico Medio se refiere, terminaba con la violencia que generaron dos conocidos sucesos que rodearon los primeros viajes de Cristóbal Colón. Así en el mismo año de 1492 el almirante supo que tres carabelas al mando del portugués Gonzalo Fernandes de Saavedra navegaban por las aguas de Canarias con la intención de capturar a todo navío castellano que se encontraran. Seis años después, en el tercer viaje a Indias, Colón se encontró con un pirata francés que en aguas de La Gomera llevaba a remolque dos navíos castellanos que había apresado²². Ambos sucesos abren una larga serie de amenazas de la piratería francesa, inglesa o berberisca en las aguas de los archipiélagos ibéricos que alcanzan su apogeo a finales del siglo XVI y durante todo el XVII.

19. Simancas. R. G. S.: 20-VI-1480, fol. 229.

20. Simancas. R. G. S.: 15-IX-1485, fol. 237 y 4-VI-1492, fol. 150.

21. Simancas. R. G. S.: 13-XII-1494, fol. ; 15-VI-1489; fol. ; 8-X-1490, fol. 36.

22. Los detalles en A. RUMEU DE ARMAS, *Piraterías y ataques...* Ob. cit. Tomo I, págs. 42-43 y 61-62.

B) *El Atlántico y el Canal de la Mancha*

La historia económica europea ha remarcado la enorme importancia comercial que tenía a finales de la Edad Media las diversas rutas que, a través del Golfo de Vizcaya y el Canal de la Mancha, enlazaban al conjunto de la Península Ibérica, en especial su fachada cantábrica, con Francia, Inglaterra o Flandes²³. Así pues, no es extraño que en rutas tan frecuentadas por los españoles éstos fueran víctimas o autores de los numerosos ataques piráticos.

Las alteraciones que provocaban en el tráfico mercantil la violencia marítima se documenta en las aguas de la Europa occidental prácticamente desde los inicios de la Edad Media, cuando marinos de origen escandinavo extienden sus ataques y saqueos desde la actual Dinamarca hasta el estrecho de Mesina. Por lo que a Castilla se refiere, y a juicio de Luis Suárez²⁴, es a finales del siglo XIV cuando comienza la gran era de la piratería en este ámbito comercial. Desde 1402 comienzan a surgir en la documentación británica los nombres de una serie de piratas que, pese a las protestas de los castellanos y los intentos del monarca inglés por atajar una violencia que afectaba de forma especial a los marinos vascos, generaron un clima de represalias que terminaban una y otra vez con las treguas pactadas por castellanos e ingleses.

Toda la primera mitad del siglo XV la pasaron ingleses y castellanos sufriendo la actividad de los corsarios²⁵. Y aunque el régimen de salvoconductos garantizaba a los mercaderes cierta seguridad para sus barcos y cargas sin necesidad de ningún tratado, lo cierto es que la ausencia de éste dificultaba la cada vez más estrecha dependencia económica de Castilla respecto a Flandes. La progresiva presencia de mercaderes y marinos de origen hispano en Brujas, Nantes y La Rochela hacían necesario algún gesto de reconciliación, que sin abandonar la tradicional alianza franco-castellana, permitiera un acercamiento a Inglaterra. Un primer paso lo dieron con el tratado suscrito el 3 de mayo de 1448 mediante el cual se tomaban las garantías necesarias para evaluar las pérdidas que mutuamente se habían causado además de estipular una serie de medidas que trataran de evitar la repetición de nuevos incidentes²⁶. Por entonces comenzaban a aparecer en la escena política europea

23. Aunque tiene al comercio exterior gallego como eje de su estudio el trabajo más amplio y riguroso que actualmente existe para analizar las relaciones mercantiles de Castilla con toda la fachada occidental e Inglaterra es el de E. FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*. La Coruña, 1988. Debe acudirse a los ya clásicos trabajos de J. FINOT, H. TOCHARD, M. MOLLAT y Wendy R. CHILDS que analizan el comercio entre distintas regiones europeas y la Península Ibérica. Además véanse los diferentes artículos que aparecen en un libro de reciente publicación coordinado por H. CASADO ALONSO, *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XV*. Burgos, 1995.

24. Véase L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la casa de Trastámara*. Madrid, 1959 (Vid. cap. VII).

25. Véase *Calendars...* Ob. cit. Henry VI [1446-1452] documentos con fecha de 26-XI-1446; 22-XI-1449; Henry VI [1452-1461] doc. 22-II-1458; 18-III-1458; 27-III-1458; 3-V-1458.

26. Véase L. SUÁREZ, *Navegación y comercio...* Ob. cit. págs. 109-111.

nuevos escenarios de fricción que terminarán por poner en conflicto los intereses castellanos y franceses. El cambio decisivo se va a dar en la actitud de ambos reinos respecto a la llamada cuestión Navarra, problema que se inició en 1441 con la inestabilidad política causada por la crisis sucesoria tras la muerte de la reina Blanca, mujer de Juan de Trastámara, y que se manifestó en torno a una escalada de tensiones en el intento de controlar la corona Navarra por parte de alguno de los dos grandes vecinos. Se perfila así la actitud hostil de Francia que no hizo sino aumentar cuando, tras la unión dinástica, los Reyes Católicos, trataron de recuperar el Rosellón y Cerdeña²⁷.

La guerra de sucesión al trono castellano, la ruptura de las relaciones con Portugal y el progresivo acercamiento de este último reino a Francia dieron origen a los primeros enfrentamientos marítimos en aguas del Golfo de Vizcaya. Tenemos un buen ejemplo de estas acciones en el caso del pirata francés al que los documentos llaman Colón (Casenove Coulon)²⁸. En mayo de 1476 salió de Harfleur con trece navíos; con ellos capturó en la rada de Brest cuatro naves castellanas y pudo, con cierta facilidad, mantener el bloqueo de Fuenterrabía hasta que las tormentas dañaron a uno de sus barcos más importantes. Con el imprevisto de esta pérdida, Coulon tomó rumbo hacia Oporto (no sin antes intentar el asalto a Ribadeo) donde embarcó al rey de Portugal para dirigirse a Lisboa. En la capital lusa Alfonso V mandó “meter seis mil hombres de los más escogidos que él pudo aver” ante la noticia de que el duque de Medina Sidonia había enviado tropas contra Ceuta. De camino hacia la plaza norteafricana atacó tres carracas, una urca y una galeaza de mercaderes flamencos y genoveses que habían salido de la bahía de Cádiz rumbo a Inglaterra²⁹.

Como en ocasiones anteriores la firma de la paz tampoco va a traer garantías que eviten la violencia marítima. Desde 1478 a 1494, momento en el que se vuelve a recrudecer la enemistad con Francia, se documentan numerosas denuncias por

27. Puede verse una buena síntesis de la política exterior de los Reyes Católicos en el trabajo de M. A. LADERO QUESADA, “La política europea de los Reyes Católicos”, en *España en 1492*. Madrid, 1978.

28. La participación de Coulon en el bloqueo que sufrió Fuenterrabía en la primavera de 1496, y en general en las actividades navales relacionadas con la guerra que Francia mantuvo con Castilla hasta el tratado de paz firmado en octubre de 1478, puede seguirse en el trabajo de L. SUÁREZ FERNÁNDEZ *La España de los Reyes Católicos (1474-1516)*. En *Historia de España* (Dir. por R. Menéndez Pidal). Tomo XVII, vol. I. Madrid, 1969 (vid. cap. IV, págs. 197-199).

29. Véase la crónica de Diego VALERA, *Crónica de los Reyes Católicos*. Edición y estudio de J. de M. CARRIAZO. Madrid, 1927 (Vid. cap. XXI, págs. 77-79). La actividad del corsario francés dio origen a numerosas reclamaciones por parte de los Reyes Católicos. Véanse algunos ejemplos en A. de la Torre, *Documentos...* Ob. cit., documentos con fecha 30-X-1485; 5-XI-1485; 25-IX-1486; 3-IX-1487. Señalar también que es posible que alguno de estos documentos no haga referencia directa a la actividad de Casenove Coulon sino a la de su hijo o su sobrino (al que los documentos llaman Michelote [Simancas. R. G. S. 29-V-1489, fol. 85]). A sus actividades piráticas alude el cronista Alonso de Palencia cuando relata el ataque efectuado por “el cruel pirata, hijo de Colón”, a cuatro galeazas venecianas que el 21 de agosto de 1485 salieron del puerto de Cádiz rumbo a Flandes. Véase A. de PALENCIA, *Crónica de Enrique IV* (ed. de Paz y Meliá). Tomo I. libro V, pág. 152.

asaltos y robos de embarcaciones³⁰. En esta ocasión, y en el marco de la triple alianza que une a Flandes, Castilla e Inglaterra contra Francia y sus pretensiones sobre el ducado de Bretaña, las hostilidades se trasladan preferentemente hacia las aguas de aquel ducado, viéndose involucrados en los hechos de forma muy especial vizcaínos, bretones y burgaleses.

Los mercaderes castellanos estaban acostumbrados a frecuentar las costas de Bretaña desde el siglo XIII, pero es a partir del XV coincidiendo con la estabilidad de la colonia de mercaderes establecida en Nantes —especialmente desde que en 1430 obtuvieron una serie de privilegios que les permitía mantener un cónsul que defendiera sus intereses comerciales— cuando las relaciones se intensifican. Al amparo de la serie de pactos y alianzas que se firmaron entre los duques de Bretaña y los reyes de Castilla se desarrolló un intenso comercio que no pudo sustraerse a los actos de violencia pese a los intentos de los Reyes Católicos por mantener la amistad de Bretaña como medio de contrarrestar el poder de Francia³¹.

En este marco político se enmarca uno de los sucesos más conocidos de entre los que afectaron a castellanos y bretones. Me refiero a las pérdidas que había sufrido el bilbaíno Juan de Arbolancha. Los hechos son bien conocidos: en marzo de 1484 el hermano de este mercader había sufrido cuando regresaba de Inglaterra un ataque por parte de unos marinos bretones que le habían ocasionado cuantiosas pérdidas y por las cuales obtuvo una carta de marca y repesalía por valor de 25.300 coronas de oro³². Para impedir que la aplicación de la carta de marca alejara a los bretones de las costas peninsulares, Arbolancha aceptó canjear dicha carta por un recargo del 3% sobre los diezmos de la mar que abonasen los comerciantes bretones en los puertos españoles³³.

30. Véase en el trabajo de B. CAUNEDO DEL POTRO: *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya (1475-1492)*. Madrid, 1983 (págs. 190-195). Sobre las consecuencias de la guerra con Francia a partir de 1494 puede verse, además de los trabajos ya citados de A. de la Torre y L. Suárez, de éste último su artículo "La declaración de guerra a Francia por parte de los Reyes Católicos en 1494", en *Archivum*, n. XII. (Universidad de Oviedo, 1963).

31. Desde 1477 ya se constatan dos graves incidentes entre bretones y castellanos. Véase Simancas. R. G. S.: 7-XI-1477, fol. 294, y 26-VIII-1478, fol. 43. La política de acercamiento al ducado de Bretaña puede seguirse en el trabajo de L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política Internacional...* Ob. cit. Tomo II, págs. 154-55 y 161-62.

32. Los detalles pueden verse en el trabajo de J. A. GARCÍA DE CORTÁZAR, *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*. Bilbao, 1966 (vid. págs. 250-52).

33. Puede verse el acuerdo en Simancas. R. G. S.: 24-I-1489, fol. 381 y 8-VII-1490, fol. 197. La aplicación de este acuerdo trajo las protestas de numerosos concejos, especialmente gallegos y vascos, dado que, con el cobro de esta indemnización, se estaban poniendo serias trabas a los intercambios comerciales entre bretones y castellanos. En cualquier caso el propio mercader parece que tampoco tuvo grandes facilidades para poder cobrar una indemnización tan elevada. Así en 1494 declaraba ante el Consejo que sólo había podido obtener algo más de un cuento de maravedís por lo que solicita a los reyes que se reitere a distintos concejos del cantábrico la obligación de entregarle el citado 3%. Véase Simancas. R. G. S.: 28-VII-1494, fol. 114.

Además de este bien documentado acto de violencia, otros bretones que actuaban como transportistas o intermediarios en el tráfico con Inglaterra o Flandes también sufrieron el apresamiento o el asalto cuando se acercaban a las costas españolas. Así en 1478 un navío que había salido del puerto de Pouldavy llevando mercancías de un inglés es apresado en el puerto de Muros; otro tanto le sucedió a la nao de Oliver Querodic, apresada en Bayona durante la escala que había efectuado en su viaje desde Portugal a Flandes, o a la carabela de J. de Bozaert, vecino de Saint Malo, apresada por unos vizcaínos³⁴. En la última década del siglo los actos de violencia se recrudecen en el marco de las hostilidades que iniciaron Francia y Castilla a partir de 1494. Un año antes se había firmado el Tratado de Barcelona (febrero de 1493) mediante el cual se esperaba confirmar la vieja alianza franco-castellana; sin embargo, pronto se pudo comprobar que el tratado quedaba en papel mojado ante las pretensiones de Carlos VIII al reivindicar su derecho al trono de Nápoles. Una vez más las relaciones entre ambos reinos se veían amenazadas por los preparativos de la guerra ya que los Reyes Católicos no aceptaban la ocupación de la península italiana por parte de un ejército francés que sin duda quebraría el precario equilibrio de fuerzas que Fernando e Isabel intentan implantar en el conjunto de la política internacional europea³⁵.

Aunque fueron bretones, y franceses en general, los que se vieron más afectados por las acciones de corso y piratería que generaron los castellanos en este ámbito que estamos analizando, lo cierto es que los ingleses y flamencos tampoco escaparon a la violencia marítima que se dio en las últimas décadas del siglo XV.

Los esfuerzos diplomáticos que habían propiciado el acercamiento de los Reyes Católicos a la corona inglesa dieron sus frutos el 27 de marzo de 1489 al firmarse el llamado Tratado de Medina del Campo. Entre sus cláusulas se contenían una serie de artículos que especificaban las tarifas en el pago de impuestos a los que quedaban sujetos los súbditos de ambos países, y sobre todo, por lo que ahora nos interesa, se suspendían todas las cartas de marca cuya aplicación hasta aquel momento venía perturbando seriamente las relaciones comerciales.

Hasta entonces se documenta la presencia de numerosos mercaderes ingleses que a comienzos del reinado de Fernando e Isabel acuden a los puertos castellanos en seguimiento de las demandas que han presentado por los ataques sufridos a manos de vizcaínos y guipuzcoanos³⁶. Es el caso de John Mac Intosh que declara haber perdido algo más de 1.400.000 mrs.; el de John Stodón y el de Juan Haes; o

34. Todos estos casos están documentados por E. FERREIRA: *Galicia en el comercio...* Ob. cit. pág. 541.

35. Los ataques mutuos se constatan en numerosos documentos. Véanse algunos ejemplos en Simancas, R. G. S.: 16-IX-1491, fol. 207; 26-IX-1491, fol. 166; 2-XI-1491, fol. 288; 26-XI-1491, fol. 111; 31-I-1493, fol. 237; 20-XII-1498, fol. 256; 8-I-1499, fol. 131; 21-V-1499, fol. 140. También se localizan durante el periodo de hostilidades con Francia algunos ejemplos de ataques por parte francesa a naves de súbditos de los Reyes Católicos en aguas del Mediterráneo.

36. Casi todos ellos los ha presentado B. CAUNEDO DEL POTRO en su libro *La actividad de los mercaderes ingleses en Castilla (1475-1492)*. Madrid, 1984. (Vid. págs. 32-35).

el de Juan Scribano, vecino de Bristol, que acusa a Martín Sánchez de Seguiola de haberle robado cierta mercancías junto al puerto de Muros alegando que tenían una carta de marca sobre la que no pudo demostrar su veracidad. Por parte castellana, y en los años previos a la firma del tratado, también se denuncian algunos actos de violencia. Así en 1483 el mercader Juan Pardo presenta ante la cancillería de Eduardo V una reclamación por el asalto que había sufrido su barco a manos de piratas británicos junto al puerto de Fouey; en junio del siguiente año, el mismo mercader, junto a Pedro de Salamanca, se quejaba ante las autoridades de Plymouth por los ataques que habían sufrido hacía pocos meses³⁷.

Tras el Tratado de Medina del Campo, y quizás por el regreso a la amistad franco-española a consecuencia del Tratado de Barcelona, se vuelven a reproducir los actos de piratería entre ingleses y castellanos. En 1493 Sancho de Arbolancho y otros bilbaínos tomaron en La Rochela una nao propiedad de unos ingleses a los que ocasionan unas pérdidas de más de 3.000 francos. Pocos meses después otro barco británico era asaltado a 30 leguas de Fuenterrabía por dos naves españolas cuyos tripulantes se cubrían el rostro con máscaras de cuero para no ser reconocidos³⁸.

Los actos de piratería en los que se ven involucrados mercaderes y marineros de los Países Bajos con los castellanos son escasos a lo largo del siglo XV. Una característica común a todo este periodo es que muchos de estos afectados lo son no tanto por las hostilidades que se podían dar entre los súbditos de ambas naciones como por las guerras que durante la centuria se declararon los españoles contra ingleses y franceses, de tal forma que es frecuente que los navíos que partían de Amberes, L'Ecluse o Arnemuiden para seguir las distintas rutas que unían Flandes con España o Italia sufrieran las consecuencias de la inestabilidad que dominaba las relaciones políticas de Castilla con los citados ingleses y franceses³⁹. En el periodo de análisis que aquí nos ocupa las primeras alteraciones que perturbaron el tráfico comercial se documentan entre 1485 y 1488, coincidiendo con la rebelión del condado contra Maximiliano. Son cuatro casos de los que fueron víctimas García de Escalante y Pedro Jiménez que perdieron tres carabelas y sus mercancías cuando fueron atacados cerca de las costas de Flandes; Martín Ruiz de Ercilla, que perdió su nao mientras estaba fondeada en Middelburg cuando fue atacada por una flotilla armada por la ciudad de Brujas; Miguel de Sasiola, cuya nave fue atacada frente a las Dunas,

37. *Calendar...* Ob. cit. Edward V-Richard III (1476-1485), documentos con fecha 1-IV-1483; 24-IV-1483 y 11-VI-1484.

38. Simancas. R. G. S.: 22-XII-1493, fol. 54 y 2-IX-1494, fol. 127. Ante la ausencia de una carta de marca oficial que autorizara el ataque contra estos ingleses los Reyes Católicos ordenaron devolver el navío y las mercancías capturadas. En cualquier caso todavía en 1495 los hermanos Arbolancho (Juan y Sancho) no habían conseguido una indemnización a los daños que le habían causado piratas ingleses. Véase L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política Internacional...* Ob. cit. Tomo IV, pág. 140, y doc. n. 112, pág. 439.

39. Véase L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Navegación y comercio...* Ob. cit., págs. 21-30 y pág. 65.

evaluando sus pérdidas en 8.000 coronas; y por último Miguel de Tolosa que perdió un barco que transportaba vino, aceite y otras mercancías por valor de 4.500 ducados⁴⁰. Estos asaltos son los prolegómenos de uno de los casos que durante cierto tiempo va a empañar las relaciones comerciales con Flandes: me refiero al ataque que sufrió en marzo de 1489 la nave “Santa Catalina”, propiedad de Hernando del Hoyo en su viaje desde Lisboa hasta Flandes. En el puerto luso había cargado su nave con 380 toneles de aceite, vino, sal, cueros, naranjas y otras mercancías por un valor de 11.600 ducados. Al pasar cerca del condado fue atacado por varias naves flamencas que condujeron al barco hacia el puerto de La Esclusa donde lo encallaron y hundieron tras despojarle de toda la mercancía además de 100 piezas de oro que llevaba en su bolsa. Hernando del Hoyo solicitó justicia a Maximiliano y a su hijo Felipe, quienes le dieron una carta de marca que le autorizara a recuperar lo perdido. La carta, por un valor de 17.600 ducados (evaluación de las pérdidas y de las diligencias para llevar adelante su protesta), fue confirmada poco después por los Reyes Católicos⁴¹. En 1492 la víctima aún encontraba grandes dificultades para poder hacer efectiva la carta de marca ya que muchos de los mercaderes flamencos que llegaban a los puertos españoles alegaban en su defensa la posesión de un seguro general concedido en 1475 que impedía ejecutar en sus bienes cualquier tipo de represalia⁴².

C) Norte de África y Mediterráneo Occidental.

El análisis del corso y la piratería en el Norte de África y el Mediterráneo Occidental en los siglos finales de la Edad Media cuenta con un número de estudios que permiten conocer de manera razonable este aspecto de la historia marítima en ambas zonas. Sin duda dos circunstancias han contribuido a que el ámbito Mediterráneo haya dominado el interés de los historiadores de estos asuntos: en primer lugar el temprano desarrollo que este fenómeno conoció en aguas del Mediterráneo y la gran cantidad de mercaderes, ciudades y reinos que en él estaban implicados. En segundo lugar, la abundancia de fuentes catalanas y valencianas, además de genovesas y venecianas, que facilitan el conocimiento de los distintos aspectos que rodean la historia de la piratería⁴³.

40. El primer caso puede verse en Simancas. R. G. S.: 25-XI-1485, fol. 97. Los otros tres véanse en L. SUÁREZ, *Política Internacional...* Ob. cit. Tomo II, pág. 153.

41. Simancas. Ca. Cast. (Personas). Leg. 13. La información se encuentra en un fragmento del pleito que enfrentó a Hernando del Hoyo con Juan Rodríguez de Haro. Véase también Simancas. R. G. S.: 11-I-1492, fol. 20.

42. Simancas. R. G. S.: s.d. diciembre de 1492, fol. 160; El mismo mes de marzo de 1489 en que Hernando del Hoyo sufrió el ataque por parte de las naos flamencas, era acusado por varios genoveses residentes en Sevilla y el Puerto de Santa María por haberles atacado cuando se dirigían con un navío de su propiedad hacia Berbería. Véase Simancas. R. G. S.: 14-III-1489, fol. 430.

43. Sin pretender dar una relación bibliográfica exhaustiva sobre el corso y la piratería en el Mediterráneo, me remito a las siguientes obras, por lo demás fácilmente localizables en las bibliotecas españolas. Véase M^a. T. FERRER I MALLOL, “Els corsaris castellans i la companya de Pero

El desarrollo de la marina castellana a lo largo de los siglos XIII y XIV tuvo como una de sus consecuencias más destacadas la expansión que van a realizar los marinos vascos, cántabros y andaluces por el Mediterráneo, entrando en abierta competencia con los catalanes y valencianos que tenían en aquellas rutas su ámbito natural de navegación. Al menos desde 1319, según Ch. E. Dufourcq,⁴⁴ sevillanos y murcianos frecuentaban la costa de Berbería, de Cerdeña y de Sicilia tanto para comerciar como para las actividades de piratería. Los castellanos también tuvieron ocasión de introducirse en el Mediterráneo al amparo de las distintas guerras que durante el siglo XIV enfrentaron a catalanes y aragoneses contra genoveses y venecianos, además de aquellas en las que luchaban la Corona de Castilla contra la de Aragón. No es extraño que el desenvolvimiento de los marinos y mercaderes castellanos en estas aguas estimulara de alguna forma las acciones de corso y piratería. Los ejemplos de su actividad y del perjuicio que causaba al comercio catalán y genovés son muchos. La ya citada María Teresa Ferrer ha demostrado que la mayor parte de ellos eran sevillanos y gaditanos (Francisco de las Casas, Diego González de Valderrama, Diego Sánchez de Portocarrero, Nicolás Jiménez, etc.)⁴⁵ y que muchos llegaron a ser imprescindibles para la defensa y aprovisionamiento de las posesiones catalanas en el Mediterráneo. Todas estas acciones dieron paso a dos muy conocidas a principios del siglo XV: la primera es la que emprendió Íñigo López de Mendoza en la primavera de 1402 y que le llevó a capturar una galeota catalana en la que viajaba un embajador del rey aragonés Martín I. La segunda, que se enmarca dentro de todos los esfuerzos por parte castellana para reprimir las acciones piráticas en el

Niño al Mediterrani. Document sobre El Victorial”, en *A. E. M.*, n. V. (Barcelona, 1968); E. PUTZLU, “Pirati e corsari nei mari della Sardegna durante la prima metà del secolo XV”, en *IV Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, vol. I. Palma de Mallorca, 1959; N. COLL Y JULIÁ, “Aspectos negativos del tráfico marítimo en el siglo XV. Actos de piratería y consecuencias para el comercio internacional. Corsarios en las costas de la Corona de Aragón”, en *Actas del V Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, vol. IV. Zaragoza, 1952; J. HINOJOSA MONTALVO, “Piratas y corsarios en la valencia de principios del siglo XV (1400-1409)”, en *Cuadernos de Historia*, V. Madrid, 1975; L. ADÃO DA FONSECA, *Navegación y corso en el Mediterráneo Occidental. Los portugueses a mediados del siglo XV*. Pamplona, 1978; C. TORRES DELGADO, “El Mediterráneo nazarí: diplomacia y piratería (siglo XIII-XV)”, en *C. E. M.*, n. IV-V. (Universidad de Granada, 1979); J. GUIRALT, “Course et piraterie à Valence de 1410 à 1430”, en *A. E. M.*, n. X. (Barcelona, 1980); en el mismo volumen la obra de H. BRESC, “Course et piraterie en Sicile (1250-1450)”. También el estudio de Anna Unali ya citado en la nota n. 2.

44. En éstas y siguientes líneas seguimos las noticias que aporta el artículo ya citado de María Teresa Ferrer.

45. De la misma forma que los castellanos causaron grandes perjuicios a los intereses comerciales de catalanes y genoveses, también los catalanes participaron y se beneficiaron de aquella violencia. De nuevo es M.^a T. FERRER quien aporta algunos datos. Así en 1399 Joan Olzina atacaba con una nave armada en Cállor a Juan de Lequeitio; en 1402 Jaume Anglés y Martí Fuster perseguían y capturaban a la nave de Cristóbal Sánchez de Sevilla; al año siguiente valencianos y mallorquines se apoderaban de tres naves castellanas; en abril de 1404 una nave de Cállor captura a las naves del sevillano Juan Alfonso Martínez y la de Juan Alfonso Moreno. Véase “El corsaris castellans... Ob. cit. págs. 274-75.

Mediterráneo, la encabezó en el año 1404 Pero Niño, conde de Buelna⁴⁶. A partir de entonces los documentos catalanes y valencianos del siglo XV hacen continua referencia a los episodios de pillaje a barcos y mercaderes procedentes de Berbería, Génova, Venecia y Castilla⁴⁷. Por entonces ya se situaban como principales objetivos los musulmanes, enemigos de la fe católica y a los que se autorizaba a perseguir de un lado a otro del Mediterráneo. Junto a ellos se situaba el enfrentamiento entre cristianos, como ya he dicho, en el marco de las operaciones bélicas que llevó a los miembros de la Corona de Aragón a combatir contra los castellanos (1420), entre sí (Valencia contra Barcelona, 1462-72), contra los florentinos tras la conquista del Reino de Nápoles, y finalmente contra el conjunto de los estados italianos en sucesivas fases y atapas en las últimas décadas de la centuria.

Trasladandonos a nuestro periodo de análisis, hay que decir que nuevamente son los intereses catalano-aragoneses y su colisión con los de las ciudades italianas, además de la lucha frente a la expansión de los turcos, los ejes de la violencia marítima. La herencia aragonesa y la amenaza islámica obligaron a los Reyes Católicos a no perder nunca de vista el Mediterráneo, ya que en última instancia la seguridad en la navegación por aquel mar garantizaba el sostenimiento del complejo de territorios que regentaban. Veamos algunos ejemplos especialmente referidos a los altercados con Génova y Venecia

Inicialmente la unión dinástica no había mejorado de forma notable las relaciones con Génova. Desde el siglo XIII Castilla mantenía con la república ligur una cordial amistad que se tornaba en abierto antagonismo cuando era Aragón quien se relacionaba con ella. Los intereses económicos de los genoveses afincados en los puertos andaluces y el papel que éstos venían jugando en la expansión por el Atlántico Medio determinaban la estabilidad de las relaciones castellanas con Génova. En cambio, entre Aragón y Génova se interponían las aspiraciones del primero sobre Córcega⁴⁸, y el interés de ambos por el dominio económico del Mediterráneo. Las

46. Los preparativos y todo el desarrollo de la campaña de Pero Niño están documentadas en una de las crónicas más originales dentro de la literatura histórica del siglo XV castellano. La crónica fue escrita entre 1435 y 1448 por Gutierre Díez de Games, alférez de este noble castellano al que había acompañado en sus expediciones. La crónica y su protagonista tiene numerosos estudios, si bien sigue siendo fundamental la edición que de la misma hizo J. de M. CARRIAZO, *El Victorial, crónica de don Pero Niño, conde de Buelna, por su alférez Gutierre Díez de Games*. Madrid, 1940.

47. J. Guiral hace referencia a que entre 1407 y 1500 aparecen en la documentación valenciana 52 casos de piratería y 80 licencias de armamento de naves para actividades corsarias. Véase J. GUIRAL-HADZIIOSSIF, *Valencia, puerto...* Ob. cit. págs. 138-139. Me remito a la bibliografía ya citada, especialmente a los trabajos de Anna Unali, Luis Adao da Fonseca y José Hinojosa Montalvo, para ver los numerosos ejemplos del ejercicio del corso y piratería en aguas del Mediterráneo durante la primera mitad del siglo XV.

48. Recordemos que al menos desde 1302 la isla de Sicilia se encontraba bajo la órbita económica aragonesa y que la de Cerdeña se había integrado en dicho reino desde 1324. El dominio sobre todas las grandes islas del Mediterráneo constituían la mejor cabeza de puente hacia la Italia peninsular donde era imprescindible mantener un equilibrio político que impidiera la intervención de Francia y consolidara los intereses catalano-aragoneses en el Mediterráneo. Al respecto véase L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política internacional...* Ob. cit. Tomo II, cap. I y II.

relaciones comenzaron a deteriorarse aún más cuando Fernando proclamó abiertamente sus aspiraciones sobre la isla. En noviembre de 1481 fue decretada la revocación de los salvoconductos para los mercaderes genoveses establecidos en Valencia; pocos meses después la situación se complicaba al estallar la llamada “crisis de Ferrara”. La apertura de hostilidades tuvo su primera manifestación en julio de 1482 cuando varios barcos genoveses asaltaron dos galeras catalanas que se encontraban en las playas de Barcelona, para, posteriormente, capturar a una de las dos galeras que Bernardo de Vilamarín, capitán de la armada real, enviaba a los Reyes Católicos para las necesidades de la guerra de Granada⁴⁹. Las primeras semanas de 1483 llegaron noticias de Génova que indicaban la formación de una poderosa flota que hizo temer un ataque a Cerdeña. Dificultades internas en Génova alejaron el anunciado ataque, dejando el asalto a las naves españolas en una más de las acostumbradas reclamaciones mercantiles entre ambos bandos. No obstante, esta primera crisis tuvo su continuidad cuando en el mismo año los venecianos comenzaron a intervenir en el cerco de Ferrara y a combatir dentro del territorio de Milán, amenazando una vez más el equilibrio que los Reyes Católicos pretendían imponer en Italia.

La presión sobre Venecia trajo como primera consecuencia la prohibición del comercio con aquella república pese a los perjuicios que una medida de este tipo causaba a la economía valenciana y castellana. Afortunadamente para los súbditos de los Reyes Católicos aquella medida fue suavizada por varias disposiciones que autorizaban a los mercaderes venecianos a permanecer durante cierto tiempo en los puertos levantinos y andaluces, y por el hecho de que pronto se iniciaron unas negociaciones en el intento de acercar a ambos contendientes. En aquellas circunstancias se registran dos hechos que trajeron cierta inquietud a las negociaciones; así a principios de 1484 dos trirremes armadas genovesas destruyeron en el puerto de Valencia una nave de Felipe Barceló. La respuesta la dio poco después la galera de Francisco Torrelles al capturar al hijo del dux⁵⁰. A las represalias decretadas por Génova contra los bienes de los súbditos españoles establecidos en aquella ciudad le sucedió la misma respuesta por parte de Fernando y respecto a los genoveses afincados en el reino. Una vez más las represalias amenazaban con deteriorar un tráfico comercial que interesaba mantener a todas las partes en litigio.

Los datos que conocemos sobre ataques producidos en el Mediterráneo los años 1483 y 1484 indican que los efectos de la hostilidad entre España y las repúblicas italianas no causó grandes perjuicios sobre la navegación. Esta relativa tranquilidad en el tráfico comercial facilitó las negociaciones que dieron origen a la paz de Bagnolo (julio de 1484). Y es que, pese a que las represalias de uno y otro bando habían sido en algún caso muy graves, la necesidad que tenían los venecianos de salvaguardar su caravana de Flandes, los genoveses sus negocios en Valencia y Andalucía, y los españoles sus intereses en el Mediterráneo, hizo

49. A. de la TORRE, *Documentos...* Ob. cit. Tomo I, págs. 231 y 249.

50. A. de la TORRE, *Documentos...* Ob. cit. Tomo II, págs. 53-54 y 61-62.

que se llegara a un acuerdo que normalizara las relaciones comerciales y garantizara una relativa seguridad en el mar⁵¹.

Sin embargo, la tan necesaria paz va a ser muy breve. Comenzó a enturbiar la situación las represalias que Ulises Salvador tomó contra el ataque que había sufrido entre septiembre y octubre de 1485 en el puerto de Palermo⁵². El mercader veneciano se encontraba en el citado puerto cuando el mallorquín Vidal de Blanes le atacó para apoderarse de la nave y mercancías que transportaba. Las pérdidas las estima Ulises en más de 50.000 ducados. En un intento por reparar los daños causados, los Reyes Católicos ordenaron la captura de Vidal Blanes y se dirigieron al virrey de Sicilia para que se informase en Mesina y Palermo de los negocios de Ulises a fin de determinar el valor de la nave y las pérdidas que se le habían ocasionado al veneciano. Por su parte, Vidal Blanes trató de demostrar que su presa era de “buena guerra” ya que había sido hecha durante la vigencia de la bula de Sixto IV contra los venecianos. Las alegaciones de ambas partes no hicieron sino alargar el caso, amenazando con perturbar nuevamente las relaciones entre España y Venecia. Y así fue, ya que una vez más la única repuesta es el acto de represalia; la víctima va a ser Martín Bolsero, que fue atacado en el puerto de Siracusa por unos venecianos, causándole la pérdida de su nave, las mercancías y la muerte de sus dos hermanos.

Entre 1486 y 1489 se intentó encontrar una solución a ambas reclamaciones. Los Reyes Católicos propusieron el cobro de un impuesto general del 4% sobre todas las mercancías cargadas en Castilla y Aragón por venecianos y españoles con destino a la Serenísima hasta que se hubiese satisfecho las cantidades respectivas. Pero mientras tenían lugar las negociaciones, otro atentado contra dos naves venecianas vuelve a empañar el intento de acuerdo. Esta vez los autores son Fernando de Escalante y su hermano Juan de Agüero, que junto a otros marineros de Santander, Laredo, Santoña y San Vicente de la Barquera, atacan a dos naves venecianas rumbo a Barcelona, a las que causan unas pérdidas que estiman en 30.000 ducados⁵³. La rapidez con que los reyes actuaron contra los autores del atentado y la necesidad, expresada en otras ocasiones, de conservar la vieja amistad hizo que se llegara a un principio de acuerdo mediante el cual se impone una serie de aranceles a las mercancías exportadas a Venecia con el objetivo de recaudar el dinero que fuera necesario para recompensar las pérdidas a los españoles e indemnizar a Ulises Salvador.

51. Los primeros síntomas de la normalización en las relaciones se dieron cuando en septiembre de 1484 los reyes ordenaron a Francisco Deza que devolviera al cónsul de Venecia en Castilla las mercancías que sin su permiso había mal vendido en la isla de Cerdeña. Pocos meses después, en febrero de 1485, los reyes concedían al embajador y a las galeazas venecianas que hacían la ruta de Flandes una serie de salvoconductos que les garantizaba su paso por los puertos españoles. Véase Simancas. R. G. S.: 27-IX-1484, fol. 152; 7-II-1485, fols. 239, 240 y 59.

52. Véase A. de la TORRE, “Una reclamación comercial de Venecia a Fernando el Católico”, en *Miscellanea in onore di Roberto Cessi*. Tomo II. Roma, 1958. También en L. SUÁREZ, *Política Internacional...* Ob. cit. Tomo III, cap. II.

53. Simancas. R. G. S.: 11-II-1489, fol. 324; 30-X-1489, fol. 269; 7-XII-1489, fol. 151; 21-III-1491, fol. 263.

Mientras tanto las relaciones con Génova tampoco mejoraban, de tal forma que los actos de piratería continuaban alterando unas relaciones de por sí bastante complejas. Todavía en 1489 se arrastraba el viejo episodio que afectaba al almirante de Castilla, al cual Montenegro Bujos le había apresado una nave cuando se encontraba en el puerto de Marsella; y ese mismo año Benito Spínola y Lucas Larca capturaban el barco y las mercancías de Felipe Nicolás cuando se hallaba en el puerto de Amposta⁵⁴. Los años 1490-1493 conocieron situaciones especialmente delicadas, como la que se produjo a finales de 1491 cuando se temía que ciertos rehenes genoveses que tenían en su poder unos mallorquines fueran vendidos como esclavos en Berbería, o las que se dieron a lo largo de 1492 a consecuencia de los ataques perpetrados contra los barcos españoles que hacían la ruta de Bugía y Túnez⁵⁵. Cuando los genoveses habían demostrado su papel crucial en la vida económica de Castilla⁵⁶ y los Reyes Católicos, conquistada Granada, se disponían a considerar una próxima guerra con Francia a causa de los asuntos del Rosellón e Italia, se hacía más que nunca necesario negociar una paz con Génova. Los primeros pasos para obtenerla auguraban un buen camino: se ordenó poner en libertad a los ya mencionados prisioneros genoveses y se emprendió una enérgica represión contra los actos de piratería que había cometido Bernardo Vilamarín⁵⁷. Entre abril y junio de 1493 se llevaron unas negociaciones que ambas partes pretendían reflejar en un tratado que recogería unos acuerdos de paz duraderos; el 5 de agosto se firmaba un documento que declaraba una paz de veinticinco años, prorrogable indefinidamente hasta que no fuera denunciado por alguna de las partes. El tratado no hace sino plasmar la voluntad y necesidad que tienen ambas partes de mantener un comercio que no estuviera sujeto a los vaivenes de las cartas de marca ni limitado por los onerosos salvoconductos a los que había que acudir cada vez que se producía un ataque pirático. El alcance real de estos acuerdos y el efecto que tuvieron sobre los alterados ánimos de mercaderes españoles e italianos es difícil de medir, pero lo cierto es que desde entonces y hasta finales del siglo XV tan sólo se constatan pequeños altercados (pueden verse en el apéndice) que podemos considerar como una parte inevitable del tráfico marítimo.

En el Mediterráneo Occidental, además de los incidentes protagonizados por italianos y españoles, también se documentan diversas reclamaciones en las que los víctimas o los agresores fueron súbditos de Fernando e Isabel, franceses, portugueses y naturales del ducado de Saboya.

54. Véase A. de la TORRE, *Documentos...* Ob. cit. Tomo III, pág. 188 y 251.

55. Véase L. SUÁREZ, *Política Internacional...* Ob. cit. Tomo III, págs. 34-36.

56. Por ceñirnos sólo a estas fechas, tenemos un magnífico ejemplo de su papel en la financiación de la guerra de Granada cuando en agosto de 1489 los reyes enviaban a Alfonso Téllez a negociar con los cónsules genoveses en Sevilla un préstamo de 1.000.000 de maravedís para las necesidades del cerco de Baza. Véase A. H. P. S. Protocolos, leg. 1496, fol. 165, fol. 227, fol. 251, fol. 262. Algunas referencias a ese papel económico puede verse en mi trabajo *Extranjeros en Castilla (1474-1501). Notas y documentos para el estudio de su presencia en el reino a fines del siglo XV*. La Laguna, 1994.

57. A. de la TORRE, *Documentos...* Ob. cit. Tomo IV, págs. 106-109, y págs. 132-134.

En el caso de los incidentes con Francia y durante el reinado de los Reyes Católicos, los primeros que se documentan coinciden con las reclamaciones que Fernando presentaba al gobernador de Languedoc por el asalto que habían sufrido varios mercaderes catalanes cuando enviaban sus productos desde Mesina a Francia⁵⁸. Por las mismas fechas se presentaba la reclamación por el ataque que había efectuado en aguas de Ibiza Martín González de Escalante contra el navío en el que navegaba Juan de Baux, “general de finanzas” del gobernador de Provenza. Varios años después (1487) el rey se dirige a Carlos VIII para exponerle lo ocurrido a Pedro Simonneau, que había obtenido una serie de cartas de marca contra unos catalanes que le habían tomado ciertos paños y documentación cuando se dirigía a Berbería. Por entonces también se ordenaba a las autoridades de Mallorca, Cerdeña y Sicilia que detuvieran a unos corsarios vizcaínos y valencianos que se habían apoderado en los mares de Provenza de los productos de unos franceses de Montpellier⁵⁹.

Con los naturales del ducado de Saboya se documenta alguna reclamación. La más importante de las que he encontrado data de mayo de 1489, si bien hace referencia a unos hechos acaecidos en 1485. Ese año la nave de Pedro de Alday, vecino de Lequeitio, que se dirigía hacia Génova se vio obligada a refugiarse en un puerto cerca de Niza debido a una fuerte tormenta. La ocasión la aprovecharon dos súbditos del ducado para que, con el pretexto de una carta de marca concedida hacía más de 22 años, asaltar el barco y apoderarse de él y de toda la mercancía que transportaba, evaluándose las pérdidas en más de 4.250 ducados de oro⁶⁰.

La documentación lusitana y valenciana dada a conocer por L. Adao da Fonseca y J. Guiral en sus trabajos ya citados, ha demostrado la frecuencia con la que a lo largo del siglo XV los portugueses navegaban por el Mediterráneo. No es extraño que en aquella situación encontremos alguna referencia, para el periodo aquí estudiado, a secuestros y ataques a naves procedentes de Lisboa en aguas y puertos del litoral murciano o valenciano. Así conocemos los casos de varias carabelas que haciendo la ruta que unía las Baleares y Valencia con algún puerto portugués fueron asaltadas entre Alicante y Cartagena por vecinos de Palos⁶¹.

Durante toda la Baja Edad Media el corso entre españoles y musulmanes es constante en el Magreb. Enemigos irreconciliables, cristianos y musulmanes se enfrentaron en todo momento, de tal forma que el corso de uno y otro lado terminó por integrarse en las operaciones bélicas de ambos contendientes⁶².

58. A. de la TORRE, *Documentos...* Ob. cit. Tomo I, págs. 401 y 404-405.

59. A. de la TORRE, *Documentos...* Ob. cit. Tomo II, págs. 492-493.

60. Simancas. R. G. S. : 30-V-1489, fol. 87.

61. Simancas. R. G. S. : 20-I-1480, fol. 151; octubre 1483, fol. 143; 18-VIII-1486, fol. 58 y 6-VII-1494, fol. 103.

62. En más de una ocasión los reyes dieron licencia a todos los capitanes para que armasen sus barcos contra los beréberes y norteafricanos en general. Sirva de ejemplo: Simancas. R. G. S.: 28-VII-1491, fol. 78.

Cristóbal Torres⁶³ ofrece algunos ejemplos para finales del siglo XIV de los actos de corso realizados por los súbditos de la Corona de Aragón contra los intereses de los musulmanes nazaríes, de tal forma que las quejas y la correspondencia diplomática entre ambas cortes reflejan el acoso al que se veían sometido, especialmente en los meses de verano, las naves que salían o se dirigían hacia las costas del reino de Granada. Así pues no es extraño que sea del reino nazarí y de los pueblos de la costa africana (Orán, Bugía) próximos a ellos de donde proceda la mayor amenaza para los barcos españoles tanto en los periodos de tregua como en los de abierta hostilidad.

Una de las mejores referencias que conocemos sobre las presas marítimas hechas a finales del siglo XV contra los musulmanes las ofrece las cuentas de Cádiz⁶⁴ correspondientes a 1485. El objetivo principal de los gaditanos eran los cárabos que pasaban de Granada a África con los refugiados de la guerra. De esta forma a lo largo del año las cuentas ofrecen la venta de 152 cautivos (144 moros y 8 judíos) además de algunas provisiones, ajuar y ropa. En virtud de la merced que hiciera Enrique IV al marqués de Cádiz autorizándole a cobrar el quinto de las presas efectuadas, sabemos que en éste caso le correspondieron 352.107 maravedís, lo que le da un valor global superior a 1.750.000 mrs. ya que antes de quintar se deducían pequeñas cantidades para mandas piadosas y premio al capitán (“quinto de la joya”). si comparamos estas cifras con las rentas de la ciudad para ese mismo año, que ascendieron a 1.000.475 mrs. (rebajados a 914.563 mrs. a causa de la peste) se observa rápidamente la importancia de estas capturas.

ABREVIATURAS UTILIZADAS EN LAS NOTAS Y EL APÉNDICE

- A. E. A.: Anuario de Estudios Americanos
- A. E. M.: Anuario de Estudios Medievales
- A. M. S.: Archivo Municipal de Sevilla
- **Betsabé.** : Betsabé Caunedo del Potro: **Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya (1475-1492)**. Madrid, 1983.
- **Ca. Cast.:** Cámara de Castilla (Simancas)
- **Carriazo:** Ramón Carande y J. de M. Carriazo: **Tumbo de los Reyes Católicos del concejo de Sevilla**. Sevilla, 1929-51
- **C. E. M.:** Cuadernos de Estudios Medievales (Granada)
- **R. G. S.:** Registro General del Sello (Simancas)
- **Suárez:** Luis Suárez Fernández: **Política Internacional de Isabel la Católica**. Valladolid, 1965-72.
- **Torre:** Antonio de la Torre: **Documentos sobre las relaciones internacionales de los Reyes Católicos**. Barcelona, 1949-66

63. Véase su ya citado trabajo “El mediterráneo nazarí... Ob. cit. págs. 206-207.

64. M. A. LADERO QUESADA, “Unas cuentas en Cádiz (1485-1486)”, en *C. E. M.*, n. II-III. (Granada, 1974-75) (véase págs. 87 y 98-100). Véanse también los trabajos de E. AZNAR citados en la nota n. 10.

APÉNDICE

RELACIÓN DE ACTOS DE VIOLENCIA QUE AFECTARON A LA NAVEGACIÓN DURANTE EL REINADO DE LOS REYES CATÓLICOS

Núm.	Fecha	Víctimas	Vecindad	Acusados	Vecindad	Lugar asalto	Productos	Valor	Referencia
1	24-II-1477	Gómez Arias y Es- taban Pérez	Avilés	vº. de Portugal		costa Algarbe		8.000 doblas	R.G.S. fol. 33 y 24-XII-1483, fol. 105
2	3-III-1477	navío genovés		Pedro del Puerto	Pro. Sta. María	camino Guine.	carraca y mercanc.	300.000 mrs.	R.G.S. fol. 383
3	7-VI-1477	Diego de Morales		hom. marqués Cádiz	Cádiz	puerto Cádiz	carabela-esclavos		Ca. Caet. (Pens.) Leg. 5
4	3-IX-1477	carabelas portuque.		Juan de la Guerra y Alfonso Izquierdo	Palos	Canarias	oro y esclavos		R.G.S. fol. Vid. 2-XI-1477, fol. 325; 18-XI-1477, fol. 324
5	18-IX-1477	Juan de Cabides		Gonzalo Saavedra	Palos-Pro. Sta.	puerto Cádiz	nao-mercancías		R.G.S. fol. 551
6	26-IX-1477	Juan Suárez y Manuel Suárez	Sevilla	3 navíos de armada	Francia	camino Ingla.	carracón y mercan.	6.000 cor. oro	R.G.S. fol. 497
7	1477	Juan Boerzart	Saint Melo	vizca--guip.-santan.			carabela, vino	720.000 mrs.	Betsabé, pág. 260
8	1477	Juan L. Lariaga	Guetaria	vº. Bretaña			aceite, cera, dinero		Betsabé, pág. 260
9	1477	Juan Melo	S. Pablo L.	Pedro de Bilbao	vº. Portugalete	costa Bristol	nao, paños,		Betsabé, pág. 260
							lienzos, latón		
							centeno, paños		
10	11-X-1477	Antón Martín Nieto	Palos	Sebastián Rodríguez	Lepe	Palos	1 balliner, esclavos	25.000 mrs.	R.G.S. fol. 73
				Juan Diaz			harina		
11	1477	unos vizcaínos		franceses de armada		La Rochela	carabela y carga	490.000 mrs.	Betsabé, pág. 260
12	20-XI-1477	Juan de Meso	Bermeo	Antón Martínez Neto	Palos	Berbería	carabela-aparajos	40.000 mrs.	R.G.S. fol. 345; Vid. 28-I-1478, fol. 186
13	20-XI-1477	García de Escandón	Pro. Sta. Marí	Alfonso Yañez Vaque.	Palos	Algarbe	carabela-mercan.	40.000 mrs.	R.G.S. fol. 3240; Vid. 21-XI-1477, fol. 347
14	28-I-1478	Juan de la Torre y Miguel de Utrera	Vizcaya	Martín Gaitán y hom- bres duq. Medina Sid.	Lepe; Palos y Jerez	Pro. Sta. María	nao-mercancías	3.000 dob. oro	A.M.S., Actas Capit.
15	3-IX-1478	Alain Ather- Alain Moran	Bretaña	vº. Lepe- Pro. Sta. Mª.		Portugal	carabela, sal		R.G.S. fol. 42 y 68
16	22-IX-1478	Pedro Ortiz Bolivar	Vizcaya	5 carabelas armadas	Portugal	costa Portug.	1 carabela-tripulac.		R.G.S. fol. 89
17	12-IX-1478	Felipe Verque	Portsmouths	Juan Martínez	Palos	Muros	mercancías	400 cor. oro	R.G.S. fol. 73
18	11-VIII-1479	Juan Felipe y Juan Miguel	Inglaterra	Juan Guerra; Alvaro; P. Pardo; D. Alonso	Moguer y Palos	camino Inglate.	2 navas-mercanc.	5.000 coron.	Suárez, I, pág. 442-447
19	4-XI-1479	Martín Alfonso y	Oporto	Juan Bermeo y	Bilbao	puerto Saint	carabela latina y		R.G.S. fol. 93; Vid. 20-II-1480

20	1479	Juan Yañez Bernal de Pravera	Pedro de Bolívar Juan Lucas y Pedro Mialeto	Nazaire	mercancías trigo y mercancías	160.000 mrs. Betsabé, pág. 261	fol. 245 Betsabé, pág. 261
21	1479	Gerardo Martinete	González de Escalante Martín de Fagaza	Baleares	nave y mercancía	2.260.000 mrs Betsabé, pág. 261	
22	1479	vº. San Vicente	vº. de Camba	Pto. Camba	aceite y vino	160.000 mrs.	Betsabé, pág. 260
23	28-II-1480	Juan de Peralta	Autoridades Bonifacio	Córcega	fusta y mercancías		Torre.I, pag. 78
24	8-III-1480	Juan Solana y Guillermo Papin	Pedro Quintero Fernand Martin Martín Prieto	Palos- Huelva Madeira	barco-mercancías	150.000 mrs.	R.G.S. fol. 431
25	29-IV-1480	Joan de Beux	Martín Glez. Escalante	Ibiza	nave,esclavos y mercancías		Torre.I, pag. 94
26	30-IV-1480	Luis Americh y Juan Sanmassan	Martín Glez. Escalante		nave,dinero y mer- cancías		Torre.I, pag. 95-96
27	16-V-1480	marca. venecianos	Fábricas	Barcelona	nave y mercancías		Torre.I,pag. 97 y115
28	18-V-1480	Juan Roppel	vº. de Cádiz	Almería	mercancías	600.000 mrs.	R. G. S. fol. 248
29	18-JX-1480	Saba Estéfanes.	Juan bretones		carraca-mercancía	15.000 ducad.	A.M.S. Actas Cap.
	21-XI-1480	fray Jorge de Lom- bardis	Juan Dandolo y Mer- cum de Grione	Venecia	barco-mercancías		Torre.I,pag. 113-14
30	23-III-1481	Nicolau Vernigal	vº de Venecia		trigo y nave	800 ducados	Torre.I,pag.135-37
31	1482	Juan Martínez	Mondragón			130.000 mrs.	Betsabé, pa. g. 261
32	30-VIII-1482	conde de Cardona	vº de Génova	Barcelona	galera y gente		Torre.I,pag.322-23
33	23-V-1483	vº. de Baleares	hombres de Túnez	Ibiza	hombres y merc.		Torre.I,pag. 334
34	26-VIII-1483	marqués de Finar	Franci de Pau		una galea		R.G.S. fol. 233
35	4-X-1483	Noel Noyer Guillermo Vigue	Bretaña Bretaña		700 fan. sal;2 quin. candelas;27 cor. y navío	140 flor. oro 52 cor. oro 3 duc. y 18 flor.	
36	27-X-1483	John Mac Intosh	Escocia	costa Inglia.	carabela y mercan.	4.425 coron.	R.G.S. fol. 106
37	15-XI-1483	Jacobo Doris	Mesina Juan de Licona	Deva	1. galeota;2 naos y mercancías	5.000 ducados	R.G.S. fol. 240
38	1483	Los Salamanca	Burgos		pastel		Betsabé, pág. 260
39	15-XI-1483	Jacobo Doris	Sicilia Juan de Licona	Nápoles	galeota; 2 naos y mercancía	5.000 duc.	R.G.S. fol. 240
40	20-XI-1483	Yván Santivés	Bretaña Juan Ortiz	Bilbao		400 cor. oro	R.G.S. fol. 216

41	26-XI-1483	Guiliem Clanchem; Guiliem Gurat; Juan Lesoto y Lorenzo L'Orofebre	Bretaña	Juan Gut vº. Lequeitio	Bilbao				2.000 dob. oro	R.G.S. fol. 98
42	5-XII-1483	Artur de Lili y compañeros	Bretaña	Martín de Zarúz	Zumaya	Saltes	nao y mercancías		6.000 doblas de oro	R.G.S. fol. 107
43	10-XII-1483	vº. Santibáñez	Bretaña	Juan Gangute y Juan Ortiz	Bilbao		mercancías		200 coronas de oro	R.G.S. fol. 22
44	10-XII-1483	Juan de Aguiloxa y unos merc. genove.	Bretaña y Gª. nova	vº. de Francia			76 toneles aceite; 13 ton. vino y nao			R.G.S. fol. 218
45	15-II-1484	Andrea Cañaña y Adel. Andelucia	Génova y Sevilla	Alfonso Beltrán y Juan Martínez de Zumaya	Zumaya	bahía Cádiz	carabela y azúcar			R.G.S. fol. 218 R.G.S. fol. 214
46	1484	vº. Santender	Inglaterra	Juan Bretón	Bretaña	Bristol	nao y mercancías			Betsabá, pá. q. 260
47	1484	Juan Ibarra y mercaderes ingl. y vascos	Inglaterra y Vizcaya			costa Bret.				Betsabá, pág. 261
48	28-II-1484	Guiliem Durque	Bretaña	Pascual de Ayete	San Sebastián	La Rochela	fuste; lienzos y mar.		500 duc. oro	R.G.S. fol. 142
49	18-III-1484	Diego Fernández	Sevilla	Pedro Ruiz; Perucho Vizcaino; Juan Jerez	Bilbao	cab. S. Vicente	mercancías		400.000 mrs.	R.G.S. fol. 59
50	24-III-1484	Cebrián Gentil; Fléi-go Centurión	Génova	Martín Díaz de Mena López Arriarán	Vizcaya	Est. Gibraltr.	aceite, especias, paños, lienzos, etc.			R.G.S. fol. 187 Vid. 22-X-1484, fol. 201; y 10-II-1485, fol. 198
51	28-V-1484	Fernando Sasiola	Deva	vº. de Bretaña		costa Breteña	nao, paños y otras mercancías		2.300 coronas	R.G.S. fol. 47
52	4-VIII-1484	Ferrán Sánchez	Bilbao	pinzas de armada	S. Juan de Luz	Fuente.-Bilba.	300 quintales hierro		300 coronas	R.G.S. fol. 30
53	23-VII-1484	Pedro Bueno	Jerez	Diego Rodríguez y Fernando Martínez	Huelva Palos	viniente cabano Aguer	18 esclavos moros			R.G.S. fol. 75; Vid. 16-XII-1485, fol. 202; 28-V-1486 fol. 65
54	28-VIII-1484	Inés Peraza y Fanán Peraza	Sevilla	Gonzalo de Zufiga	Sevilla	camino Canarias	carabela-mercanc.		200.000 mrs.	Cerriazo; Tumbo III, doc. 363
55	27-IX-1484	Lorenzo Sacente	Venecia	Francisco Deza		Cerdeña	56 ton. aceite; 659 jarras aceite; cara;			Vid. Tumbo, IV, doc. 196 R.G.S. fol. 152
56	30-IX-1484	Gerónimo Marroño y Jácomo Doméstico	Génova	D. Alvaro de Mendoza			210 duc. oro, etc. trigo y mercancías			R.G.S. fol. 145

57	5-X-1484	Vicente Rodríguez y merc. inglesas	Portugal	Martín de Zaráuz y Ochoa de Asua	Bilbao	Huelva	nao.cueros, estaño y otras mercanc.	R.G.S. fol. 202
58	14-X-1484	Juan Escribano y otros ingleses	Inglaterra Bristol	Martín Sánchez de Sarguola	Zaráuz	Muros	180 toneles vino; 3 cajas azúcar y otras mercancías	R.G.S. fol. 192 y 194
59	10-II-1485	Antonio Salvago y Francisco Pinedo	Sevilla y Génova	Martín Diaz de Mena García López	Portugalete	camino a ts. de moros	mercancías	R.G.S. fol. 198
60	28-III-1485	Francisco Copolla	Nápoles	Tomás Argent	Valencia	puerto Baía	nao-mercancías	Torre, II, págs. 194 y 208
61	10-VI-1485	Juan Garcerán	Elorrio	Juan de Granada		Murcia-Sevilla	mercancías	R.G.S. fol. 240
62	13-VI-1485	Pedro de Zaráuz y Martín de Aro	Durango y Guetaria	Diego Calvillo	saliendo del Pro. Sta. María		nao-mercancías	R.G.S. fol. 187
63	15-VI-1485	Diego Lorenzo y Gallenas	Portugal	Esteban Pérez Cabitos	Sevilla		2 carabellas-aparej.	R.G.S. fol. 217
64	16-VII-1485	Juan Periz Aspacia	Vizcaya	Gómez Arias	Venecia	puer. Siracusa	carabela-mercancías	Torre, II, pag. 213
65	29-VII-1485	Andrés Serrano	Portugal	Jorge Dregamini vº. de Vizcaya			R.G.S. fol. 177	R.G.S. fol. 237; Vid. 17-IX-1485, fol. 238
66	15-IX-1485	Jacobo Berardi y Pedro Glez. Nero	Florencia y Portugal	Esteban Pérez Cabitos	Sevilla		esclavos-mercanc. y carabela	R.G.S. fol. 238
67	25-XI-1485	García de Escalante	Laredo y Bilbao	vº de Flandés		costa Flan-des	3 carabellas; lens;	R.G.S. fol.; Vid. 28-XI-1485 fol. 97
68	3-XII-1485	Cebrián Gentil	Génova	Antón de Orantes		camino a ts. de moros		R.G.S. fol. 41; Vid. 24 III-1484
69	18-III-1486	Ambrosio Gurram Tibao Villande	Bretaña	cap. armada real Juan Motrico y Juan de Zaráuz	Zumaya	costa Por-tugal	mercancías	R.G.S. fol. 156
70	1486	Yucaf Amiel	Madina de Pomer	vº. San Juan de Luz		Bilbao-Fuen.		Betsabá, pag. 261
71	1486	merca. inglesas		Jofre de Sasiola; Pascual Aguirre; Ochoa de Licona y San Juan de la Peña	Vizcaya	costa Inglate.		R.G.S. 4-VIII-1487
72	28-V-1486	Martínez		Jorge Draga	Venecia		nave-mercancías	Torre, II, págs. 305
73	2-IV-1487	Alonso Torondá;	San Vicente de la Berque.	Juan Millot; Ibon Borri; Píeres Cedoc	San Gil	costa Bretaña	carabela, paños, trigo, lienzos, etc.	R.G.S. fol. 75
74	17-VI-1487	D. Pedro Enriquez	Sevilla	Juan Ruiz y otros compañeros	Vizcaya	Ibiza	nao-mercancías	R.G.S. fol. 94
75		Bautista Pinedo						

76	24-VI-1487	J. Hees; J. Estodón	Ingllaterra	Machín Zarúz	Fuenterabía	Cádiz-Savilla	barco-mercancías	2.000 duc.	Torre, II, pag. 440
77	4-VIII-1487	merca. genoveses	Sevilla	Juan Ruiz; Miguel Martín; Juan Zumaya					R.G.S. fol. 100
78	1-VIII-1487	Martín Ruiz de Ercilla;	Bermeo	armada de Brujas		Pto. Zelanda	nao-mercancías	2.300 duc. oro	R.G.S. fol. 367
79	4-VIII-1487	Sancho González	Laredo	vº. de Torca	Irlanda	costa Irlanda	mercancías	300 cor. oro	R.G.S. fol. 350
80	20-VIII-1487	Gabriel Guimerá y Jerónimo Manuel	Valencia	Jacobo Bozocio	Génova	Valencia-Orán	nao-mercancías	1.800 ducados de oro	Torre, II, pag.
81	2-IX-1487	Juan de Arteaga	Zumaya	Francisco Ribero	Génova-Sevi.	puerto Génov.		9.000 ducados	R.G.S. fol. 74; Vid. 22-IX-1487, fol. 74
82	1487	Diego de Soria	Burgos	vº. de Inglaterra			nao-mercancías		Betsabé, pag. 260
83	28-VII-1487	Diego de Soria	Burgos	vº. de Francia					R.G.S. fol. 44
84	14-XII-1487	Luis Manell	Francia	Juan Pierrez Andieta	Vizcaya	mares España	nao-mercancía		Torre, II, pag. 475
85	4-I-1488	Beranguer Artés	Barcelona	Galcerán de Frigola	Vizcaya	Rodas	nao-mercanc. veda.		Torre, III, pag. 11 y 151
86	30-I-1488	Guillermo Aurtame	Pelermo	armada francesa		camino Flan.	galeza-mercancías		Torre, III, pag. 31
87	Feb. 1488	Miguel de Tolosa	S. Sebastián	vº. de la Hansa	Alemania	costa Flandes	nao-mercancías	4.500 duc. oro	R.G.S. fol. 249
88	1488	Inglés-castellan.		gulpuzcoinos					Betsabé, p.º. 260
89	29-III-1488	Francisco Palomar	Valencia	Pedro Sánchez y Pedro de Zumaya	Deva	playa Valencia	mercancías	12.000 duca.	R.G.S. fol. 201; Vid 2-V-1488 fol. 178; 6-II-1490, fol. 304
90	11-IV-1488	y otros mercaderes	Motrico	Pedro de Segura; Juan de Amiax; Martín Duran.	Gulpuzco; Lequeitio; Durango	viniendo Inglate.	barca-mercancías	2.000 cor. oro	R.G.S. fol. 88
91	12-IV-1488	Juan Pascual de Sarasa	Burgos-Vizca.	armada francesa	Bretaña	costa Bretaña	15 naos-mercancías	100.000 coronas de oro	R.G.S. fol. 50
92	15-V-1488	Juan Payan y otros	Zaragoza	Lope de Vizcaya, Juan Camacho; Pedro Gavi.	Zumaya; Cádiz		esclavo-sevilla		R.G.S. fol. 193
93	12-V-1488	Antonio Camiçero	Zaragoza	Martín de Zarúz	Bilbao		nao-trigo	800.000 mrs.	R.G.S. fol. 193
94	30-V-1488	Pedro de Aday	Lequeitio	Pedro Isant; Pedro de Arriaga	Villafrauca	aguas de Niza	mercancías	4.250 duc. oro	R.G.S. fol. 87
95	14-VIII-1488	Ifigo Ortiz; Nicolás Bolumburu.	Lequeitio	Ibón Guentfrey y Jean Porges	Bretaña	aguas Bretaña	carabell-mercanc.	1.000 cor. oro	R.G.S. fol. 234
96	31-VIII-1488	Oliver Querodie	Bretaña	Pedro de Seguro y Juan de Lequeitio	Bayona (Galicia)	Pto. Bayona	nao-mercancías	4.000 cor. oro	R.G.S. fol. 284
97	28-IX-1488	Pedro Pérez	Pto. Sta. Mari	Antonio Quintero; Mar- Pelos; Móguer			72 esclavos-mercanc	1.500.000 mrs	R.G.S. fol. 136

115	8-X-1490	Juan de Lisboa	Portugal	Larca Juan Ibañez, Juan Ochoa, Juan Diaz, etc. Diego Simón	Motrico y Pro. Sta. María Palos-Huelva	camino Berbería viniendo Bar- bería allende*	mercancías, paga gente del rey Portug. 105 moros, metales y mercancías carabela	470.000 mrs.	R.G.S. fol. 36
116	6-X-1490	Alonso Pérez	Pro. Sta. Marí					1.000.000 mrs	R.G.S. fol. 42; Vid. novi. 1490, fol. 211; 16-II-191
117	dici. 1490	Pedro Patiño	Jerez						R.G.S. fol. 222
118	28-III-1491	Pedro de Vizcaya	Bilbao	Juan de Escalona	Flandes	cam. Escocia	nao-mercancías		R.G.S. fol. 539
119	6-IV-1491	Alfonso de Arlançón	Burgos	merc. genoveses	Génova	Pro. Sta. María	barca-pescado	620 duc. oro	R.G.S. fol. 77; Vid. 2-IV- 1477, fol. 77
120	7-IV-1491	Nicolás de Salas	Mallorca	Lascari	Grecia	Rodas	mercancías		Torre, III, pag. 396
121	6-IX-1491	Luis Martí		Jacobo Curlo y Jacobo Marchicardo	Génova	puerto Bona	nave-mercancías		Torre, III, pag. 438
122	26-IX-1491	Alonso Salamanca Diego de Sorla. Fer- nando de Castro	Burgos	naves almirante de Francia		costa Francia	mercancías	15.000 doblas de oro	R.G.S. fol. 165-166
		García Contreras, etc							
123	2-XI-1491	Nicolás de Montañot Guillermo Holibru	Fuenterrabia Inglaterra	3 naos de armada	Francia	costa Galicia	paños-mercancías	3.000.000 mrs	R.G.S. fol. 288
124	9-I-1492	Alfonso Sánchez y Lope Merfíñez	Vizcaya	Antonio de Lua	Génova	puerto Talemo	nao-azúcar		Torre, IV, pág. 1
125	11-I-1492	Hernando del Hoyo	Laredo	vº. Flandes		Pro. La Esclu- sa	na. aceite, vinos, sal cueros, furtas, etc.	11.600 duca- dos oro	R.G.S. fol. 20; Vid. ad. XII-1492, fol. 160
126	12-III-1492	García de Contreras García de Abieto	Burgos	Pedro Madariaga		saliendo de Pro. Real	mercancías		R.G.S. fol. 455
127	27-III-1492	Alonso Carrillo y Gabriel Sánchez		vº. de Génova		camino Berbería	galeón-trigo		Torre, IV, pag. 20
128	30-IV-1492	Fdo. del Castillo	Alcaraz	Pero Vaes	Portugal	camino Arcila	seda y lienzos		R.G.S. fol. 269
129	5-VI-1492	Juan Cerfés; Nico- las Angelat; Juan Pardo; Fdo. Alvarez	Pro. Sta. Mis- rta y Sevilla	Pedro Vaes	Portugal	camino Fada- la	mercancías	70.000 mrs.	R.G.S. fol. 369
130	15-VI-1492	Francisco Cibo		Francisco Torrellas		camino Génova	nao-trigo	3.000 duc. oro	Torre, IV, pag. 48
131	7-XII-1492	Jaime Perón; Juan Carmona; Juan Polo	América y Se- villa	4 carracas armada	Génova	Pro. Carrigana	mercancías; tripula- ción; 100 castellanos de oro; 120 duc. oro		R.G.S. fol. 134

132	31-VIII-1492	Martín Vecón	Mallorca	galeón genovés	Niza	camino Bugía	fusta-tripulación	10.000 libras	Torre, IV, pag. 62
133	30-X-1492	Pedro Riera	Bilbao	Bartolomé Jofre	Bretaña	ibiza	nave-mercancías	18.000 cor. or	Torre, IV, pag. 72
134	dicie. 1492	Juan de Arbolancha y compañeros		5 naos de armada		costa Inglate.	nao-mercancías		Suárez, III, pag. 325-338
135	1492	Antón Cofianes y Pedro de Arenas	Francia	vº. San Sebastián almirante Francia		Franc.-Ingla.	nave-mercancías	3.800 libras	Betsabé, pa. g. 261
136	31-I-1493	mercad. Flandes	Flandes				mercancías		R.G.S. fol. 327; Vid. s.d.-VII-1494
137	31-I-1493	Martín de Urresti merc. genoveses	Ondárroa Génova	Pedro de Tajo; Miguel Aguirre; Bartolomé Chevas	Elórrio	Cartagena	mercancías	1.568 duc. oro	R.G.S. fol. 109
138	6-III-1493	vº. Génova		Bernardo Vilamarí y micer Orlando		cerca Piombino	fusta genovesa		Torre, IV, pág. 132
139	8-III-1493	Sebastián Durbán	Cataluña	Fregoso	Génova	Siracusa-Valenci	mercancías		Torre, IV, pag. 134
140	21-VIII-1493	Gabriel Canata	Mesina	Peris de Baxo; Petrum Rizo; Nicholerum Brull	Génova	puerto Alcutia	cerabele-mercancías		Torre, IV, pag. 286-89
141	6-VIII-1493	Pero Gómez y Pero Baes	Portugal	Juan López Marrondo	Zumaya	camino Lara-cho	bienes de judíos		R.G.S. fol. Vid. 30-IX-1493; 26-XI-1493; 12-IV-1493
142	20-XI-1493	Alfonso de Salas; Gonzalo Aça; etc.	Peños	vº. de Palos		camino de Azamor	barco y fruta		R.G.S. fol. 62
143	22-XI-1493	nao inglesa		hombres de Juan de Arbolancha	Vizcaya	La Rochela	mercancías	3.000 francos	R.G.S. fol. 54
144	15-XII-1493	Gaspar Caravallo y Gil López	Portugal	Pedro Carya (?), y maestre Diego	Vizcaya	regreso de Flandes	paños y mercanc.	200.000 mrs.	R.G.S. fol. 133
145	30-XII-1493	Bernardo Constanca Joan Blanch y mestre Vaselli	Masina Barcelona	Pedro Rizo	Génova	Mallorca	nave-mercancías		Torre, IV, pag. 390
146	2-V-1494	Juan de Olivos	Lepre	Gonzalo de Olmedo	Pro. Sta. María	Azamor	cerabele-paños		R.G.S. fol. 314
147	5-V-1494	Ochoa Martínez y Pedro Idiazabal	S. Sebastián	armada francesa		costa Galicia	nao-mercancías	1.600 ducados	Torre, IV, pag. 447
148	20-VII-1494	Luis Pejo	Barcelona	Íñigo Arrieta	Lequeitio	puerto de Pulla	nao-aparejos	1.000 duc. oro	R.G.S. fol. 107
149	4-VIII-1494	conde de Aleillo	ibiza	Guillermo de Polizzi		aguas Ibiza	nave-trigo		Torre, IV, pag. 504
150	18-VIII-1494	Romeo Nicolao y Jorge León		naves genovesas			nave-mercancías		Torre, IV, pag. 513

171	14-V-1495	vº. Sanlúcar		vº. Palos		camino cabo de Aguer	carabela-mercanc.		R.G.S.
172	6-VII-1495	Antonio de Pozuelo	Alguer	barcos genoveses		Sicilia-Cerde.		Torre, V, pag. 93-94	
173	18-VII-1495	Miguel Sánchez		Francisco Cibo	Florençia	Civitavecchia	barca-mercancías	Torre, V, pag. 100	
174	20-VII-1495	Herederos de Jaime Sánchez		Comendador de Santo Spirito de Sassia	Nápoles	Civitavecchia	galeón-mercancías	Torre, V, pag. 101-102	
175	21-VII-1495	Pelagrino Oriandis	Pisa-Mallorca	Francisco Gambacurta			61 piezas de chame-lotes-mercancías	Torre, V, pag. 102-103	
176	24-VII-1495	Lorenzo Catano y Batista Catano	Génova y Sevilla	Juan Pérez Carrión	Vizcaya	camino de Orán	1 navío bretón; 46 far dos cuero; 13 pipas vino; 90 piezas oro	R.G.S. fol. 459; Vid. 29-VII-1495, fol. 480	
177	28-VII-1495	Francisco Spínola	Génova	Fernando de Isola y Perucho de Dena	Trapani	Cataluña	nave-mercancías	Torre, V, pag. 110-111	
178	28-VIII-1495	Juan Ortiz Rentería	Ondárroa	Juan Pérez de Andanieta; Jorge de Ibizas; Perot Tamarit; Juan Pérez de Arriola		Puerto Orán	nave-mercancías	Torre, V, pag. 124-125	
179	31-VIII-1495	hombres del rey de Portugal		vº. de Pelos		allende*	bastimentos*	R.G.S. fol.	
180	5-IX-1495	Quilico Albario; Jerónimo Palmario y Paulo de Franquis	Génova	Miguel Ferre y el conde		Tripoli-Garves	nave-mercancías	Torre, V, pag. 128; Vid. 10-XI-1495, pag. 163 y 11-XI-95, pag. 164	
181	19-X-1495	carabela del rey de Portugal		Juan Diaz y vº. de Francia	Portugal	regreso de la Mina	200 doblas	Navarrete, III, pag. 505	
182	21-I-1496	Pere Boil	Valencia	Pedro de Alburquerque	Portugal	Almería	nave-mercancías	Torre, V, pag. 179	
183	6-II-1496	Gabriel y Gaspar Peyrens	Génova	Juan Martín	Ondárroa		nave-mercancías	R.G.S. fol. 101; Vid. 10-X-1496, fol. 105 y 18-X-1495, fol. 246	
184	15-II-1496	Luis Zapata y Juan Durbe	Caplari y Valencia	vº. de Génova		ribera de Génova	balliner-mercancías	Torre, V, pag. 217-19	
185	15-II-1496	Alfonso Carrillo	Cerdeña	Jacobo Capello	Venecia	Pro. Túnez	barca-mercancías	Torre, V, pag. 220 y pag. 483-84; 630-31	
186	24-VII-1496	Franci Bernat	Calier	Gabriel Arauso		Fuenterrabia	800 fan. cereal, paños, mercancías	R.G.S. fol. 61	
186	24-VII-1496	Roberto Urre	Ingllaterra	Lope de Villanubla	Fuenterrabia	Fuenterrabia			

187	21-X-1496	Robert Botiller Jorge Confort	Ingllaterra	Tomás Baquer		Irlanda-Bristol	lienzos-mercancías	800 marcos	R.G.S. fol. 350; Vid. 21-X-1496, fol. 349
188	30-XI-1496	Martín de Niet (?)	Francia	Martín Ramos		Guipuzcoa	navío-mercancías		R.G.S. fol. 207
189	13-XII-1496	vº de Cataluña		vº de Bretaña		Barcelona	barco-mercancías		Torre, V, pag. 371
190	9-III-1497	mercaderes Francia e Inglaterra	Barcelona	Martín de Apurto y Ochoa de Mondragón		Bilbao	barco-mercancías	180 ducados	R.G.S. fol. 144; Vid. 15-III-1497, fol. 78
191	4-VII-1497	Bernat Dusay y Guerau Mir	Barcelona	vº de Marsella			2 navíos-mercanc.		Torre, V, pag. 495-96
192	6-III-1498	Perote Armengol	Majorca	Perucho		Marsella	lana-mercancías		Torre, VI, pag. 38
193	15-III-1498	Andreo Citany	Barcelona	vº de Provenza		Tolo (Francia)	paños y ropa		Torre, VI, pag. 44-47
194	15-III-1498	Juan Morell	Barcelona	súbditos franceses		camino de Génova	trigo-mercancías		Torre, VI, pag. 44-45
195	27-III-1498	Fernando de Licona		galeras y carracón de Venecia		Túnez	nave-mercancías- tripulación		R.G.S. fol. 68
196	31-VIII-1498	Pedro de Allende		Antonesco Juan		Génova	mercancías		Torre, VI, pag. 121
197	31-VIII-1498	Fernando de Liqueña	Vizcaya	naves venecianas			monedas-mercanc.	4.000 ducados	Torre, VI, pag. 122
198	10-IX-1498	vº de Bayona		Juan de Arbolancha		Bilbao		10.000 escu- dos oro	Suárez, V, pag. 328-30
199	15-X-1498	Sebastián Sorís y Bartolomé Cellers		Jácomo Capallo y compañeros		Venecia	ropa-mercancías		Torre, VI, pag. 153-54; Vid. 25-III-1500, pag. 226-27
200	7-XII-1498	Pera Más	Valencia	Francisco de Santa Clara		Nápoles	mercancías	200 duc. oro	Torre, VI, pag. 158
201	20-XII-1498	Pauilo Blues	Valencia	Jacobo Çurdo y Jaco- Izardo		Génova	galeón-mercancías	3.000 duc. oro	Torre, VI, pag. 162
202	20-XII-1498	Frances Pérez	Burdeos	Sancho de Mureta		Cádiz	carabela-mercanc.		R.G.S. fol. 256
203	28-III-1499	Guillem Tomellin y Oliver Sterlin	Bretaña	Lope de Orquena y Juan de Arizaga		Zumaya	carabela-mercanc.		R.G.S. fol. 125
204	25-IV-1499	Andrés Marzengolo Gregorio Zañeta; Nicoloa Bianco; Nove- llo de Michel	Venecia	Juan Cardona		Massina-Ve- necia		614 duc. oro; 10 libras coral 1 quintal azu- car, etc.	Torre, VI, pag. 182
205	21-V-1499	Guillem Amat y	Francia	Juan de la Borda		viniendo Irren- da	cuero-mercancías		R.G.S. fol. 140
206	8-IX-1499	Martín de Raelige	Vizcaya	vº de Bretaña		Bretaña	carabela-hierro		R.G.S. fol. 131
207	30-IX-1499	Alfonso Sánchez	Barcelona	Bertrand Spirito		Marsella	carabela-mercanc.		Torre, VI, pag. 202
208	18-X-1499	Francisco Pipentelli	Barcelona	Angelo Juan		isla de Elba	galeón-mercancías	6.000 duc. oro	Torre, VI, pag. 203-204