



FERRER I MALLOL, María Teresa: "Transportistas y corsarios vascos en el Mediterráneo medieval. Las aventuras medievales de Pedro de Larraondo (1406-1409)", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 509-524.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Transportistas y corsarios vascos en el Mediterráneo medieval. Las aventuras orientales de Pedro de Larraondo (1406-1409)*

María Teresa Ferrer i Mallol

Dep. Estudios Medievales

Inst. Milà i Fontanals. CSIC

1. LOS VASCOS EN EL MEDITERRÁNEO EN EL SIGLO XIV Y PRINCIPIOS DEL XV

La expansión territorial castellana en Andalucía durante el siglo XIII y la presencia de flotas castellanas y catalanas en las cercanías del Estrecho de Gibraltar dieron seguridad a esta zona crucial y permitieron la ampliación de las vías directas de navegación desde el Mediterráneo hacia Inglaterra, Flandes y el Atlántico en general; genoveses, catalanes y mallorquines cruzaron asiduamente el Estrecho y frecuentaron Londres y otras plazas atlánticas desde fines del siglo XIII; desde 1310, se iniciaron, además, las líneas de navegación regulares genovesas y venecianas hacia el océano. A este hecho se le ha atribuido tradicionalmente una gran importancia para el desarrollo de la economía europea, especialmente, claro está, de la italiana. Los catalanes no mantuvieron líneas regulares con Flandes, pero sí un contacto muy frecuente con el Atlántico; continuaron abiertas, además, las vías terrestres, muy eficaces¹.

Del mismo modo que los navegantes mediterráneos recorrían las rutas del Atlántico, también los navegantes atlánticos empezaron a frecuentar los puertos mediterráneos y entre ellos, y de forma muy destacada, los vascos.

Con ellos, llegaron sus barcos, particularmente la coca bayonesa que, como es bien sabido, fue adoptada en el Mediterráneo; primero se compraron y luego se construyeron en las playas de ese mar. Heers ya señaló su presencia en Barcelona en 1353, pero la encontramos al menos desde 1340: cocas bayonesas de una cubierta o de dos cubiertas son la *Sant Angel*, la *Santa Clara*, la *Santa Eulalia*, la *Santa Anna*; todas ellas pertenecen ya a catalanes². En algún caso encontramos el momento de la compra. En 1339, por ejemplo, el santanderino Martín Sánchez de Castro-Urdiales, vendió en Barcelona su coca bayonesa de una cubierta, llamada *Santa María la Rosa* a Jaume Sa-Sala, mercader, y a Jaume Serra, ciudadanos ambos de Barcelona, por el precio de 350 libras barcelonesas³.

Como veremos, la compra de naves atlánticas en Barcelona es una operación que se encuentra con frecuencia en los protocolos notariales. Habría que estudiar la causa del éxito de esas embarcaciones en el mercado; se ha atribuido siempre a su forma y dimensiones, muy adecuadas para el comercio, y a las innovaciones técnicas, pero éstas eran cosas que podían copiarse y de hecho se copiaron; el éxito de los barcos construidos en el Atlántico en el mercado naviero de segunda mano mediterráneo cabría relacionarlo, más bien, con su precio y con los métodos de construcción naval atlánticos, que parecen haber sido mucho más rápidos gracias al uso del tingladillo —de aspecto más rudo que el elegante diseño y perfecto ensamblado de las naves mediterráneas— y por tanto más baratos. Su mantenimiento quizás resultaba, igualmente, más económico, puesto que no debían necesitar tantos cuidados de calafateado para mantener la impermeabilidad de las juntas como los barcos mediterráneos, a causa de la superposición de la tablazón. A fines del siglo XIV, es muy frecuente en la documentación barcelonesa la mención de naves

* Este artículo forma parte del Proyecto de Investigación «La Corona de Aragón y los países islámicos en la Baja Edad Media: el marco político-militar y los intercambios económicos y culturales» (PB 94-0123).

1. Cf. sobre esta cuestión: DOEHAERD, R.: «Les galères génoises dans la Manche et la mer du Nord à la fin du XIIIe et au début du XIVe siècle», *Bulletin de l'Institut historique belge de Rome*, 1938; HEERS, J.: «Le commerce des Basques en Méditerranée au XVe siècle (D'après les archives de Gênes)», *Bulletin Hispanique*, 1955, pp. 292-324; SANTAMARIA, A.: «La reconquista de las vías marítimas», I Congreso Internacional de Historia Mediterránea. *La Península Ibérica y el Mediterráneo Centro-Occidental (siglos XII-XV)* (1973), *Anuario de Estudios Medievales*, 10, 1980, pp. 63-73. Cf. también BANUS Y AGUIRRE, J.L.: «Alfonso VIII y la coca cantábrica», en *Glosas euskaras*, Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, San Sebastián, 1975, pp. 135-152, y LARRAÑAGA, K.: «Los vascos y la técnica naval mediterránea en el tardo medioevo», *III Semana Internacional de Antropología Vasca*, t. II, v. IV, La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1976, pp. 329-342.

2. HEERS, J.: «Le commerce des Basques», p. 294; las referencias anotadas son sólo de cocas bayonesas, no cocas en general: GARCIA I SANZ, A.; FERRER I MALLOL, M.T.: *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, Institut d'Estudis Catalans, Barcelona 1983, docs. 45, 46, 48 y 51 y MADURELL MARIMON, J.M.; GARCIA SANZ, A.: *Comandas comerciales barcelonesas de la Baja Edad Media*, Colegio Notarial de Barcelona y Departamento de Estudios Medievales. CSIC, Barcelona, 1973, doc. 93.

3. ACB (Archivo de la Catedral de Barcelona), Notariales 93 (not. Pere de Torre), ff. 7 r.-9 r. El contrato de venta incluye un inventario sumario del contenido de la nave, desde palos y antenas, anclas, dos bateas o barcas con sus remos, hasta algunas piezas de armadura, lanzas, ballestas, saetas, escudillas, calderas, etc.

tingladas, normalmente de un timón y una cubierta, pertenecientes a catalanes; naves como la *Santa María*, la *Santa Caterina*, la *Santa María la Nunziata*, la *Santa Creu*, la *Sant Pere*⁴.

La presencia de cocas vascas está atestiguada en Mallorca desde 1321. El Prof. J. Heers pudo documentar hace tiempo, en un conocido artículo, la presencia en 1351 de navíos vascos en Barcelona, tres provenientes de San Sebastián y otro que procedía directamente de Flandes, dedicados al transporte comercial, y señaló también la intervención de los vascos en la guerra entre la Corona catalano-aragonesa y Génova, enrolados en la flota catalana, y en la guerra entre aquella Corona y Castilla, al servicio de esta última, naturalmente. Más tarde, habían de tomar parte en la expedición que el duque de Borbón pensaba realizar a Nápoles y que finalmente no se llevó a efecto⁵. Tenemos constancia, por otra parte, que naves castellanas sirvieron a Luis de Anjou, pretendiente al trono de Nápoles y a Clemente VII, pero ignoramos si había alguna nave vasca entre ellas⁶.

Sabemos, igualmente, que algunos fueron más lejos, hasta el Mediterráneo oriental como, por ejemplo, dos buques vascos de Fortún Sánchez, de «Vitoricha», que estuvieron al servicio del rey de Chipre contra los turcos en 1396. Su intervención tuvo un final desafortunado porque fueron detenidos, cuando volvían de Acre, por una pequeña flota veneciana de cuatro naves, capitaneada por Marco Falier, con el pretexto de que nadie podía hacer guerra a los infieles en aquellas aguas, en las que Venecia pretendía someter la paz y la guerra a sus intereses comerciales. Uno de los leños fue saqueado y ambos quedaron tan destruidos que se perdieron cerca de Chipre. Cuando Fortún Sánchez se dirigía a Venecia para reclamar contra este ataque, fue apresado por los turcos. García Pérez de «Vitoricha», probablemente uno de los miembros de la expedición, presentó su queja por lo sucedido al rey de Castilla, quien escribió al dux de Venecia exigiendo indemnización para sus súbditos y amenazando con tomar represalias si no eran satisfechas sus demandas⁷.

Veinte años antes, en 1378, un marinero llamado Alfonso Castellano, vizcaino, ya había tenido ocasión de visitar esa isla, enrolado como «cruiller» en la pequeña flota de seis galeras, capitaneada por Hug de Santa Pau, que se encargó, junto con otra flotilla veneciana, de llevar a Chipre a Valentina Visconti, hija del señor de Milán, para su boda con el rey Pedro II de Chipre. La flota había de cuidar de la seguridad de la novia, ante la posibilidad de algún movimiento hostil de los genoveses, que fueron atacados por la flota en su travesía. En 1379 Alfonso otorgó una procuración a un hostelero castellano residente en Barcelona, llamado Rodrigo de Castro, para que se encargara de cobrar el resto del salario que se le adeudaba⁸. Parece, pues, que los vascos se habían incorporado a esa variopinta masa de marineros, originaria de los más diversos puntos del Mediterráneo y en parte también del Atlántico, que andaban de una punta a otra del mar enrolados en la flota mercante o en las diversas armadas organizadas por los países ribereños. Unos años después, otro vasco Martín Izquierdo («Squerdo»), que enfermó y murió en Barcelona, habría tomado parte en la armada conjunta valenciano-mallorquina contra Berbería, seguramente la de 1399⁹, bien porque la propaganda de la cruzada llegó hasta el País Vasco o bien porque se enroló como marinero.

Aparte de esas intervenciones de marinos vascos en los conflictos mediterráneos, que llaman la atención por no ser un hecho habitual, la presencia de transportistas y mercaderes vascos en las costas catala-

4. GARCIA I SANZ, A.; FERRER I MALLOL, M.T.: *Assegurances i canvis*, docs: 73-75, 86, 94-96, 99, 111-113, 123. Sobre la construcción naval mediterránea: GARCIA SANZ, A.: *Historia de la Marina Catalana*, Aedos, Barcelona, 1977, pp. 43-74, 169, 302-303; MADURELL MARIMON, J.M.: «Antiguas construcciones de naves (1316-1740)», *Hispania*, XXVIII, 1968, pp. 3-74; y RIERA MELIS, A.: «La construcció naval a Catalunya a les vespres dels grans descobriments geogràfics (1350-1450)», D'ARIENZO, L. (ed.): *Sardegna, Mediterraneo e Atlantico tra Medioevo ed Età Moderna. Studi Storici in memoria di Alberto Boscolo*, III, Roma, 1993, 107-131. Cf. también sobre los aspectos de propiedad de las naves, tripulación, fletes, etc., la edición y estudio del *Llibre del Consolat de Mar*, ed. de COLON, G., y estudio jurídico y Diplomático de GARCIA, A., Fundació S. Vives Casajuana / Fundació Noguera, I-IV, Barcelona, 1982-1984.

5. MOLLAT, M.: «Deux études relatives aux constructions navales à Barcelone et à Palma de Majorque au XIVe siècle», en *Homenaje a Jaime Vicens Vives*, I, Barcelona, 1965, p. 564; HEERS, J.: «Le commerce des Basques en Méditerranée», pp. 294-295; FERRER I MALLOL, M.T.: «Els corsaris castellans i la campanya de Pero Niño al Mediterrani. Documents sobre 'El Victorial'», *Anuario de Estudios Medievales*, 5, 1968, p. 269.

6. FERRER, M.T.: «Els corsaris castellans i la campanya de Pero Niño», p. 269.

7. PREDELLI, R.: *I libri Commemorativi della Repubblica di Venezia*, en «Monumenti storici pubblicati dalla R. Deputazione di Storia Patria», Venecia, 1876-1896, III, p. 250. Antes de ese desgraciado incidente, tenemos constancia de la presencia de Fortún Sánchez «de Vitorixa» o «Vitoricha» en Barcelona en 1391, pues actuó como testigo en el contrato de otros bilbaínos: AHPB (Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona), Bernat Nadal, man. de 1391-1392, f. 88 v.

8. AHPB, P. Martí, Liber notularum de 1379-1379, f. 133 r. (1379, enero, 1). Sobre esa flota: FERRER I MALLOL, M.T.: «Noves dades per a la biografia de Ramon de Perellós, autor del 'Viatge al Purgatori de Sant Patrici'», VV.AA.: *Miscel·lània en honor del doctor Casimir Martí*, Fundació S. Vives Casajuana, Barcelona, 1994, p. 224.

9. AHPB, T. de Bellmunt, libro de 1399-1400 (79-18), f. 92 v. y f. 42 v. del manual 3 (79-2) del mismo notario: sus bienes fueron subastados para pagar el préstamo de 4 florines que le habían hecho Jaume Pedró y Jaumeta y para entregar 33 sueldos a los frailes menores, que habían celebrado 33 misas de San Amador por su alma. Sobre las armadas contra Berbería cf. IVARS CARDONA, A.: *Dos creuades valenciano-mallorquines a les costes de Berberia*, Valencia, 1921, y DIAZ BORRAS, A.: *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia. La ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana*, CSIC. Institución Milá y Fontanals, Barcelona, 1993.

nas, italianas y occitanas es ya normal a fines del siglo XIV. Aunque habría que realizar un vaciado exhaustivo de la documentación para seguir la evolución de su presencia y de sus actividades —tarea larga por la gran cantidad de documentación conservada— vale la pena que comentemos brevemente las noticias publicadas o inéditas de que dispongo en este momento para contribuir a la tarea de elaborar una visión más consistente de la actividad de los vascos en el Mediterráneo medieval.

Así por ejemplo, sabemos que en 1374 Peregrín de «Turriots», de San Sebastián, patrón de la coca tinglada *Santa María*, había fletado su buque a los mercaderes catalanes Arnau Berenguer y Ferrer Surió para un viaje de Jerez —o más exactamente del Puerto de Santa María, que era el puerto más cercano— a Barcelona por 136 libras, 10 sueldos, 6 dineros. Los mercaderes no viajaron en ese buque, de manera que, al llegar a Barcelona, el patrón libró las mercancías a los comanditarios, Jaume Sagrera, Ramon Matoses, Pere de Prixana, Pere Massana y otros, quienes se encargaron de pagar el flete, exigiendo sin embargo un recibo ante notario. La parte superior de este documento no se lee bien, pero se adivina que la carga consistía en hierro, sebo, jarras de aceite, harina de trigo, garbanzos, tres sacas de escayola, etc.¹⁰. De la siguiente década, nos consta la presencia de un marino de Bilbao, Juan Pérez, en Barcelona en 1388¹¹. En 1391, Juan Pérez de Saraspe, de Bermeo, se preparaba para zarpar de Barcelona hacia Flandes con su nave tinglada *Santa Cruz*, de un timón y una cubierta, y por ello tomó un cambio a riesgo marítimo de un marinero de Parres (Asturias) que había de devolver en el primer puerto donde descargase¹². Por otra parte, un tal Juan Pérez de Parras, vecino de Bilbao y procurador del consejo de alcaldes y prohombres de Bilbao, así como Juan Pérez de «Galbarrarco», obrero de la iglesia de Santiago de Bilbao, se encontraban en Barcelona ese mismo año para cobrar la parte que correspondía a dicha iglesia del precio de venta de una nave de un timón y una cubierta, llamada precisamente *Sanctus Jacobus* o su equivalente en romance, que el expatrón, Juan de Heredia, de Bilbao, había vendido en Barcelona a Arnau Pelegrí, de Girona y a Julià Vila, mercader de Barcelona, por el precio de 1.092 libras, de las cuales correspondieron a la iglesia, una vez descontadas las deudas de la nave, 17 libras y un sueldo por la doceava parte de propiedad en la nave¹³.

C. Carrère documentó para este mismo año 1391 la presencia en Barcelona de la nave de Miguel Martínez, de San Sebastián, y de las de Pedro de Caraspe, de Bermeo, Juan Iñiguez de Orasa y Juan Martínez de Arteaga, ambos de Bilbao; se sabe que estas tres últimas se dirigían a Flandes¹⁴. En 1393, la nave de Miguel Martínez de San Sebastián, fue fletada para un viaje a Flandes haciendo escalas en Mallorca, Valencia, Cádiz, Pontevedra o Muros¹⁵ y también emprendió la misma ruta, pero ya en 1394, la nave de Martín de Landa, de Bermeo, mientras que en diciembre de ese mismo año llegó a Barcelona la nave de Ochoa Sánchez, de Bermeo, que, según parece, había sido fletada en Brujas para el trayecto Sluis-Valencia-Mallorca por mercaderes de Valencia que actuaban en nombre de otro de Mallorca. Algo más tarde salía de Barcelona hacia Flandes la nave de Juan «Vaquers» y de Juan Marquia, citados como castellanos¹⁶. ¿Es este Juan «Vaquers» la misma persona que Juan Pérez Vaquero, de Bermeo, que aparece con bastante frecuencia en la documentación catalana?

En efecto, en 1393 Juan Pérez Vaquero y Juan Ortiz, de la villa de Bermeo, recibieron en Valencia un guiatge o salvoconducto real para ellos mismos y todo el personal de sus dos naves¹⁷. Sabemos que la nave de Juan Ortiz, de 450 botas de capacidad y una tripulación de 35 hombres, había sido fletada ese año por la compañía Datini para realizar un viaje de Valencia a Sluis, con 300 cargas de arroz, 56 de comino, 10 cajas de jabón y 15 cargas de almendras¹⁸. En esta ocasión es la primera vez que encontramos el nombre de Juan Pérez Vaquero, que después aparece regularmente a causa del pleito por la propiedad de su nave, la *San Martín*, que él mismo, poco antes de morir en Valencia, había vendido al mercader barcelonés Andreu Geronès. Posteriormente, los cónsules del mar de Valencia vendieron la nave, valorada en 850 libras, al mercader florentino Guido di Matteo, de la compañía Soldani. Esta operación generó un largo pleito entre Andreu Geronès, Guido di Matteo y los herederos de Juan Pérez Vaquero, en el que los cónsules de la mar

10. AHPB, P. Martí, llibre 19 (17-19), ff. 123 r.-124 r. Fueron fiadores del patrón vasco, para el caso que pretendiera reclamar de nuevo el pago del flete, los marineros de la coca Juan de Tor, Sebastián y Juan Sierra, todos de San Sebastián.

11. AHPB, B. Nadal, man. 3 (58-3), f. 24 v.

12. GARCIA I SANZ, A.; FERRER I MALLOL, M.T.: *Assegurances i canvis*, doc. 88.

13. AHPB, B. Nadal, man. 8 (58-8), f. 88 v.

14. CARRÈRE, C.: *Barcelona 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi*, Curial, Barcelona, 1977, I, p. 314.

15. FERREIRA PRIEGUE, E.: *Galicja en el comerç marítim medieval*, Fundación «Pedro Barrié de la Maza» y Universidad de Santiago. Facultad de Geografía e Historia. Departamento de Historia Medieval, Moderna y Contemporánea, La Coruña, 1988, p. 491.

16. CARRÈRE, C.: *Barcelona 1380-1462*, pp. 314-315.

17. ACA, C, reg. 164, f. 170 r.-v. (1393, febrero, 19).

18. Documentación procedente del Archivo Datini, citada por CUADRADA, C.; LÓPEZ, M.D.: «Comercio atlántico y operadores económicos castellanos en el Mediterráneo: Mallorca en la baja Edad Media», VV.AA.: *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Diputación Provincial, Burgos, 1995, pp. 115-154, nota 84.

adjudicaron la nave a Guido di Matteo, aunque con una compensación de 132 libras para A. Geronès, quien, sin embargo, había de devolver 800 florines de oro a los herederos de Juan Pérez Vaquero; este pago debió demorarse y los herederos consiguieron en Castilla marca contra catalanes en 1399¹⁹.

El socio de Juan Pérez Vaquero, Juan Ortiz, es probablemente Juan Ortiz de Aristurnaga, también de Bermeo, que recibió un salvoconducto en 1397 para que tuviera la seguridad de no ser molestado cuando acudiera a Barcelona. El salvoconducto, que había de durar tres años, se hacía necesario porque, precedentemente, Juan Ortiz había recibido una licencia de represalia o marca contra catalanes por una gran cantidad y la había usado tomando prendas a mercaderes catalanes, por lo que podía temer represalias por parte de éstos. El motivo de su viaje a Barcelona era el de cobrar la cantidad que había pactado con los cónsules de la mar de Barcelona para olvidar su demanda, pero también pensaba aprovechar el viaje para comerciar²⁰. En 1404 recibió un nuevo salvoconducto de Martín el Humano para él mismo, para sus mercancías y para los buques que las transportaran²¹.

C. Cuadrada y M. D. López citan los nombres de otros patrones vascos que frecuentaban la ruta entre Mallorca y el Atlántico como Martín de la «Xansa», Arnaldo de la Lana, ambos de Bayona, Juan Pérez, Juan Martínez y Juan Yáñez, de Bermeo, Juan Desguisi, Ruy Martínez y un tal Pérez, marinero, de Guetaria²².

Martín Pérez de Vidasol, de Bermeo, es otro de los patrones que, en esta época, frecuentan las costas catalanas y valencianas. En 1399 sabemos que había de tomar un cargamento de arroz, comino y almen dras en Valencia, a bordo de su nave tinglada *San Cristóbal*, para dirigirse a Flandes. El propietario de dichas mercancías era Andrea de' Pazzi, mercader florentino, que las hizo asegurar en Barcelona²³.

F. Melis y C. Trasselli señalaron también a otros vascos que trabajaron para florentinos: Pedro de Larraondo, de quien trataremos extensamente, viajó durante tres años para la compañía de los Alberti de Brujas, entre el mar del Norte y el Mediterráneo en los años de 1405 a 1408, mientras que la nave de Martín Ramón de Ondárroa transportaba lana en el trayecto Southampton-Pisa por cuenta de mercaderes toscanos en 1399²⁴.

Los patrones que hemos mencionado hasta ahora parecen haber estado más bien interesados en reali zar la ruta del Atlántico desde el Mediterráneo, pero ello no excluye que otros aceptaran también fletes para Italia o Berbería. Por ejemplo, Martín de Landa, de Bermeo, a quien ya hemos citado previamente en la ruta de Flandes, efectuó un viaje en el Mediterráneo central, hacia Sicilia y Scorpiata, con su nave tinglada *Catalina*, para lo que tomó un cambio a riesgo marítimo de un mercader barcelonés en 1390²⁵; algo más al norte, a Génova, se dirigió la nave de Ferrando Ibáñez, de Bermeo, fletada en 1392 por el mercader barcelonés Berenguer Gibert y el genovés Giovanni Sabba para llevar un cargamento de lana a aquel puerto²⁶. Se sabe que Juan de Durango, de San Sebastián, entre otros, hacía la ruta entre Mallorca y Berbería²⁷.

La existencia de represalias pendientes, aconsejaba a los vascos pedir salvoconducto cuando visitaban las costas catalanas. Es lo que hizo un vecino de Ondárroa, Martín Ibáñez de Alanxo, patrón o maestro de la nao *Santa María*, cargada de pescado salado y otras mercancías, que en 1403 Martín el Humano puso bajo su guaje, incluidas mercaderías y tripulación, autorizándole además a venderlas y descargarlas en Valencia y a comprar allí todas las provisiones que necesitase²⁸.

Tanto la documentación de cancillería como la notarial nos informa de diversos percances sufridos por las naves vascas, tomadas o robadas por corsarios de diversos orígenes. Sabemos, por ejemplo, que el genovés Battista di Savignono tomó la nave de Diego Sánchez de «Cidarusti», de Bilbao, quien en octubre de 1400, encontrándose en Barcelona, nombró a un marinero de Castro-Urdiales, Lope Sánchez, procurador suyo para que fuera a Pisa y a Livorno a recuperar lo robado²⁹. También había sido robado por genoveses Juan de «Azterriqua», de Ondárroa; los cónsules de mar de Barcelona intercedieron por él cerca del rey Martín el Humano, porque era una persona que había ayudado siempre a los catalanes. Querían que

19. ACA, C, reg. 2111, f. 182 r.; reg. 2113, ff. 57 r.-58 r. (1398, enero, 8 y 9); reg. 2114, f. 175 r. (1398, enero, 3 y 23); reg. 2117, f. 82 r. (1398, abril, 18); reg. 2118, ff. 125 v.-126 r. (1399, abril, 3); reg. 2116, f. 107 r. (1398, mayo, 23); reg. 2119, ff. 22 v.-23 r. (1398, septiembre, 1); reg. 2121, f. 55 r., 58 v.-59 r. (1398, diciembre, 10 y 17); reg. 2123, f. 6 v. 1399, julio, 5). 20. ACA, C, reg. 2189, f. 37 r.-v. (1397, agosto, 11).

21. ACA, C, reg. 2200, ff. 107 v.-108 r. (1404, julio, 3).

22. CUADRADA, C.; LÓPEZ, M.D.: *Comercio atlántico*, notas 53, 70-71.

23. GARCÍA I SANZ, A.; FERRER I MALLOL, M.T.: *Assegurances i canvis*, doc. 109.

24. MELIS, F.: *Documenti per la storia economica dei secc. XIII-XVI, con una nota di Paleografia Commerciale a cura di E. CECCHI*, Florencia, Olschki, 1972, pp. 154, 182, 326; TRASSELLI, C.: «Sui biscaglioni in Sicilia tra quattro e cinquecento», *Melanges de l'École Française de Rome. Moyen Age. Temps Modernes*, 85-1, 1973, pp. 144-145.

25. GARCÍA I SANZ, A.; FERRER I MALLOL, M.T.: *Assegurances i canvis*, doc. 86.

26. CARRÈRE, C.: *Barcelona 1380-1462*, I, p. 314.

27. LÓPEZ, M.D.: *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*, Institución Milá y Fontanals. CSIC, Barcelona, 1995, pp. 274, 300, 304, 489.

28. ACA, C, reg. 2177, f. 13 r. (1403, octubre, 22).

29. AHPB, G. Donadeu, *llibre de procures*, 4 (80-4), f. 109 r.-v. (1400, octubre, 29).

pidiera al rey de Castilla que le hiciera restituir lo que le había sido robado por genoveses en el mar. El rey Martín el Humano atendió la petición escribiendo, en 1399, no solo al rey de Castilla sino también al infante don Fernando, al cardenal de España y a Ruy López Dávalos³⁰. Pero, decididamente, el infortunio acompañaba a su nave, que fue robada en el puerto mallorquín de Sant Pere por Joan Olzina, patrón de la nave armada de Cagliari, quien la llevó a este puerto, seguramente para atender a los gastos de defensa de la isla. La nave había sido fletada por Antonio Bocassi, mercader de Génova, y llevaba una carga de lana, sal, arroz y almendras, entre otras mercancías³¹.

En 1401, una nave santanderina, patroneada por un marino de nombre vasco, Ochoa Sánchez de «Carega», de Castro-Urdiales, que era propiedad de Fernando Pérez de Ayala, fue tomada en el puerto de Túnez por un pirata castellano, Nicolás Jiménez de Cádiz, que solía refugiarse en la isla de Cerdeña³², mientras que la nave de Pedro Ortiz, de Bilbao, sufrió una de las confiscaciones habituales en aguas de Cerdeña para proveer a la defensa de la isla. Fue tomada por Juan González de Moranza cuando iba cargada de mercancías pertenecientes al genovés Luchino Salvago, en 1403³³. No debía haberla recuperado todavía en noviembre de 1404 puesto que fletó la barca de Pere Guerau para llevar un cargamento de hierro desde Cartagena a Barcelona³⁴. También la nave del vizcaino Machín Estarlín, cargada de mercancías genovesas, fue víctima del ataque de uno de los corsarios castellanos y vascos que se refugiaban de vez en cuando en Cerdeña, Sancho de Boitrón, aunque en el cabo de San Vicente, en una área ya alejada del Mediterráneo, de donde debía proceder³⁵.

Un vecino de San Sebastián, Juan de Arriaga, calificado de pobre, recibió un salvoconducto en diciembre de 1401 para poder viajar y residir en los dominios de Martín el Humano y ocuparse de unos asuntos que no se especifican³⁶. Sabemos, por documentación posterior, que había sido damnificado por catalanes en algún hecho de corso, que le habría reducido a la pobreza, y que su presencia en tierras catalanas debió obedecer a la necesidad de instar la devolución de sus bienes. En 1406 esa devolución todavía no se había conseguido y, mientras tanto, Juan de Arriaga había obtenido la concesión de una represalia contra catalanes en Castilla, motivo por el cual el monarca castellano se negaba a devolver un leño, con las mercancías que llevaba, que Pero Niño había tomado a Pere Arbona o Narbona cuando volvía de Berbería³⁷.

Si Juan de Arriaga había resultado damnificado por catalanes, la barca de Nicolás Martínez de Lequeitio, conducida por Francesc Oriola, tuvo un percance en La Coruña, cuando se dirigía hacia Flandes con las mercancías del mercader Guillem de Fonollet, de Barcelona y Antoni Garriga de Valencia³⁸.

2. PIRATAS Y CORSARIOS VASCOS EN EL MEDITERRÁNEO

Con los mercaderes y transportistas llegaron también los corsarios. En 1393, una nave de Vizcaya tomó un buque genovés que venía de Rumania; vendió las mercancías que llevaba en Menorca y después hundió la nave genovesa³⁹.

Algo posterior, del 1397, es la noticia de un ataque pirático perpetrado contra Domingo Alfonso por un pirata llamado Pero Paya que, según aseguran los documentos, era un castellano residente en Lequeitio. La nave apresada había sido fletada por Bernat Tudela, mercader mallorquín, y otros mercaderes de Barcelona, de Zaragoza, etc. para un viaje de Mallorca a Barcelona. Había sido cargada con telas de lana —algunas de ellas procedentes de Flandes, de donde acababan de llegar a Mallorca con las galeras venecianas—, grana y otras mercancías. Cuando la nave se encontraba cerca de la isla de Dragonera, fue atacada por Pero Paya con tal violencia que se rompió parte de la tablazón y la nave estuvo a punto de naufragar. El pirata tomó todo lo que le pareció de más valor, a pesar de que se le demostró, con el cartulario de la nave, que eran mercancías de catalanes y se le recordó que había paz con Castilla.

30. ACA, C, reg. 2170, f. 87 v. (1399, febrero, 24).

31. ACA, C, reg. 2226, ff. 120 v., 121 r.-v.; 123 v.-124 r. (1399, diciembre, 3-9), cit. en FERRER, M.T.: «Els corsaris castellans», p. 274. En esta ocasión se dice que Juan de «Astaricha» era de Lequeitio.

32. FERRER, M.T.: «Els corsaris castellans», p. 293 y ACA, C, reg. 2144, f. 74 r.-v. (1404, noviembre, 12).

33. ACA, C, reg. 2257, ff. 112 v.-113 bis r. (1404, febrero, 28). Sobre el problema de las confiscaciones para proveer a la defensa y abastecimiento de Cerdeña, cf. FERRER I MALLOL, M.T.: «La conquesta de Sardenya i la guerra de cors mediterrani», CARBONELL, J.; MANCONI, F. eds.: *Els catalans a Sardenya*, Enciclopèdia Catalana, Generalitat de Catalunya, Consell Regional de Sardenya, Barcelona, 1984, pp. 35-40 y «Barcelona i la política mediterrània catalana: el Parlament de 1400-1401», *La Corona d'Aragona in Italia (secc. XIII-XVIII). 1. Il «regnum Sardiniae et Corsicae» nell'espansione mediterranea della Corona d'Aragona*, XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona (1990), Sassari, C. Delfino ed., 1995, pp. 427-443.

34. ACA, C, reg. 2179, ff. 106 v.-107 r. (1404, noviembre, 22).

35. ACA, C, reg. 2211, f. 1 r.-v. (1400, abril, 27).

36. ACA, C, reg. 2197, f. 111 v. (1401, diciembre, 19).

37. FERRER, M.T.: «Els corsaris castellans», pp. 302-303, 305-306.

38. ACA, C, reg. 2176, f. 67 r.-v. (1404, marzo, 3).

39. HEERS, J.: «Le commerce des basques en Méditerranée», p. 295.

Ya en octubre de 1397, Martín el Humano incluyó la queja por este robo en el memorial de una embajada que Ramon de Francia había de llevar a cabo en la corte castellana. Martín el Humano se quejaba de que los bienes tomados por el corsario a catalanes estaban en poder del almirante de Castilla y pedía su restitución⁴⁰. No mucho más tarde, en diciembre de 1397, el rey Martín pidió también al arzobispo de Santiago, a Gonzalvo de Mora, gobernador de Vizcaya y de Guipúzcoa, así como a los alcaldes y jurados de Bermeo, Lequeitio, La Coruña y Noya que, si el pirata llegaba a sus puertos, le requisasen la nave y las mercancías.

Después se supo que el pirata había entrado en Ribadeo, en Asturias, obligado por el mal tiempo, y que allí el almirante de los mares de Vizcaya, Martín Ruiz de Arteaga, sabiendo que había cometido una tropelía, le apresó y confiscó las mercancías robadas y la nave. Por ello el rey Martín el Humano mandó su reclamación al rey de Castilla, a su camarlengo Rodrigo López Dávalos, a Juan Hurtado de Mendoza, al almirante Diego Hurtado de Mendoza y al arzobispo de Toledo⁴¹. Sabemos que Castilla efectuó la devolución de una parte, al menos, de las mercancías robadas, pero no pudo evitar que sufrieran otro percance. Los mercaderes catalanes habían ordenado que 22 balas de paños de las robadas fueran enviadas a Fuenterrabía. Desde aquí, Juan Dezcue, hostelero de dicho lugar, mandó 18 balas a Pamplona, con un salvoconducto especial del rey de Castilla. Pero el baile de «Labort» (quizás Labrit), en los dominios franceses del rey de Inglaterra, entró en tierras del monarca castellano y tomó las balas. De nuevo Martín el Humano tuvo que pedir al rey de Castilla y a algunos de sus consejeros indemnización para los mercaderes catalanes, ya que lo sucedido dejaba en entredicho, según él, el honor de la corona de Castilla⁴².

Parece que la nave de Domingo Alfonso no fue la única tomada por Pero Paya. Atacó también, entre Mallorca y Barcelona, una barca castellana conducida por Bartolomé «Bachanis», que llevaba mercancías de la compañía Alberti de Florencia; por lo visto, no la consideró como enemiga y le devolvió el valor de lo robado; conocemos el incidente por el desacuerdo entre la compañía Alberti y Baldo Vilanucci, también florentino, que se había encargado de recibir ese dinero del pirata en nombre de la compañía. Igualmente resultó atacada una nave de la que era conductor Antoni Baçó, ciudadano de Valencia, robada como las demás cerca de Mallorca; uno de los mercaderes afectados era Francesc Vila, de Barcelona, a quien habían quitado dos balas de papel de las seis que llevaba en la nave. Como las demás, fue atacada en las cercanías de Mallorca⁴³.

Otro pirata vizcaino famoso fue Sancho de Botrón o Buitrón, que navegaba asociado con Fortún de «Sarau», de Motrico, patrón de la «barxa» llamada *Hospital*, y con el navarro Martín de Tolosa. Los tres tomaron en los mares de Lisboa, antes de junio de 1399, la nave *Santa Catalina*, patroneada por Pero Sánchez, un vizcaino que vivía en Sevilla; la nave era propiedad de Juan Sánchez, de Sevilla, tesorero mayor del rey de Castilla, y había sido fletada por el mercader genovés Ottobono Grillo y, cuando fue tomada, se dirigía de Sevilla hacia Flandes. Según las declaraciones del patrón robado, dos hombres de su tripulación, un marinero vizcaino y un tal Juan de «Saranxio» habían ayudado a los atacantes. Como era bastante frecuente en estos casos, los piratas procuraron vender rápidamente la nave tomada en Nápoles. El comprador fue el duque de Venosa, quien la cargó de vino y la mandó a Barcelona, donde se vendió el vino y la nave a un nuevo comprador, que fue el mercader barcelonés Pere Foixes. En Barcelona, el antiguo patrono hizo numerosas gestiones para conseguir inmovilizar la nave, mientras solicitaba judicialmente, en el tribunal del consulado de mar, su restitución, pero tropezó con el privilegio de vituallas de Barcelona, que impedía cualquier acción contra las naves que llevaran provisiones a la ciudad. Por su parte, el nuevo comprador, cuando supo el historial de la nave, quiso anular la compra, pero los cónsules del mar dictaminaron que su compra era válida, siempre que pagase al anterior propietario una especie de indemnización por el uso o desgaste, llamado «calament». El antiguo propietario podría recuperar la nave por el precio que había pagado por ella Foixà, que eran 350 florines, más los salarios abonados a los marineros y el gasto de las viandas que había cargado en la nave⁴⁴.

Sancho de Buitrón había tomado, además, otra nave genovesa, la de Pietro Dentuti, en las cercanías de Málaga. Como se presumía que las naves y las mercancías robadas por Buitrón y por otros corsarios castellanos, como Diego de Barrasa o Valderrama, podían llegar a los puertos catalanes, especialmente a los de Cerdeña, numerosas protestas de diversas cortes llegaron a la de Martín el Humano, quien dio orden de

40. EHRLE, F.: *Martin de Alpartils, Chronica Actitatorum temporibus Benedicti XIII*, Padeborn, 1906, pp. 263-266.41. ACA, C, reg. 2167, ff. 83 r.-84 r. (1398, enero, 13).

42. ACA, C, reg. 2166, f. 169 r. (1398, julio, 9). También escribió a los alcaldes y jurados de Fuenterrabía, al baile de «Labort», al arzobispo de Burdeos y al «mayre» de Bayona: ibídem, ff. 170 r.-v. y 171 r.

43. AHPB, T. de Bellmunt, man. 2 (79-1), f. 57 r. (1399, septiembre, 2) y man. 3 (79-2), f. 69 r.-v. (1400, marzo, 27). Según este último documento, la nave de Pero Paya o «Page» fue tomada por el almirante de Castilla Diego Hurtado de Mendoza, que perseguía a los corsarios.

44. AHPB, G. Donadeu, llibre de procores (80-4), ff. 21 r.-22 r. (1399, junio, 24) y Liber I requisicionum (80-5), ff. 16 v., 20 r.-22 r. y 25 r.-28 r. (1399, agosto, 18, septiembre, 16 y octubre, 31). Sobre el «calament» cf. GARCÍA I SANZ, A.; COLL I JULIÀ, N.: *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*, Fundació Noguera, Barcelona, 1994, pp. 278-281.

secuestrar las naves y las mercancías robadas, si llegaban a sus puertos. Parece que la nave de Pietro Dentuti fue llevada efectivamente a Cagliari, donde por las especiales circunstancias de guerra y dificultades de abastecimiento, los corsarios solían ser bienvenidos, tanto porque traían vituallas como porque, en caso necesario, ayudaban en la defensa de la isla; al menos las mercancías, llevadas allí por Sancho de Buitrón, fueron confiscadas para su devolución, obedeciendo la orden real. Sabemos que parte de ellas llegó a manos del cónsul de castellanos en Barcelona, García el Negro, pero el rey quiso que fuesen entregadas a los cónsules del mar, a quienes jurisdiccionalmente correspondía la resolución del caso, aunque consta que el veguer de Barcelona tenía en sus manos algunas de las mercancías robadas, concretamente telas lujosas que habían de ser libradas a un embajador genovés, Dexerino de Podio, en junio del 1400⁴⁵.

Sabemos que el rey de Castilla, Enrique III, tomó medidas contra los corsarios y que organizó algunas campañas de policía marítima, como las dirigidas por Iñigo López de Mendoza en 1402 y Pero Niño en 1404 en el Mediterráneo⁴⁶ y por los capitanes Pero y Juan Martínez, de Bermeo, en el Atlántico, ese mismo año 1404. Esta última flotilla, formada por cinco naves, había tomado en los mares de Galicia la nave de Luís Gomes, un portugués que llevaba a Flandes mercancías de gran valor del mercader de Valencia Ferrer Ballester. Cuando en 1408 la nave de Pero Martínez, de Bermeo, entró por mal tiempo en el puerto de Valencia fue confiscada y él puesto en prisión para satisfacer a Ferrer Ballester, aunque los vascos se acogieron al privilegio de vituallas de Valencia, que otorgaba seguro a quienes llevaran abastecimientos a la ciudad y alegaron también que el socio de Pero, Juan González, de Santander, tenía «guiatge» del baile general de Valencia; ambos consiguieron un «guiatge» real en diciembre de 1408, por lo que suponemos que Ferrer Ballester no debió conseguir su objetivo de hacerse indemnizar⁴⁷.

3. PEDRO DE LARRAONDO, DE TRANSPORTISTA A CORSARIO

Hace tiempo, estudié aspectos de la actividad en el Mediterráneo de algunos corsarios castellanos, Juan González de Moranza, Juan de Castrillo, Nicolás Jiménez, Diego Sánchez de Portocarrero y Diego de Valderrama, alias Barrasa, a fines del siglo XIV y principios del XV. Señalé entonces que, dentro de la situación de conflictos que se vivía en el Mediterráneo occidental, los corsarios castellanos estuvieron al servicio de los catalanes, de los Anjou de Provenza y del papado de Aviñón y, cuando actuaron por cuenta propia, se atuvieron con bastante constancia a unas reglas de conducta: atacar sólo o con preferencia a genoveses y florentinos y, cuando se les pedía, prestar algún servicio de vigilancia en los mares de Cerdeña. Ello les permitía recalar en Cerdeña, en Mallorca, en la costa catalano-valenciana o en la provenzal y vender allí su presa. Indiqué también entonces que una excepción a esta regla fue Pedro de «La Randa», que atacó a los catalanes y se movió más bien en la órbita de Génova y de los angevinos de Nápoles⁴⁸.

Pedro de La Randa, que es como le citan los documentos catalanes y los italianos, se llamaba en realidad Pedro de Larraondo, como ya he dicho antes, y era un marino vasco, concretamente de Bilbao, que trabajó con sus naves, la *Santa María* entre ellas, para la compañía florentina de los Alberti de Brujas. Consta que frecuentó los puertos de Brujas, Southampton, Cartagena, Génova, Tràpani, Tropea, Alejandría y Constantinopla transportando mercancías diversas desde 1395 por lo menos. En 1398 tuvo un tropiezo con un corsario llamado «Lope Barata» (que habría que leer Baraça), capitán de una nave y dos barcas, que tomó su nave en Cartagena, en la que llevaba mercancías de la compañía Datini. El Prof. Melis publicó una carta de Larraondo desde Ibiza a Luca del Sera, que se encontraba en Valencia, para explicarle la captura de su nave y el salvamento de parte de sus mercancías, gracias al hecho de que iban acomodadas a nombre del propio patrón y él juró tres veces por los santos que no llevaba mercancías de florentinos ni de genoveses. La carta trasluce simpatía por los florentinos y bastante antipatía por los catalanes, de los que decía:

«cred por cyerto que, si estos catalanes sopyesen que vuestros dyneros eran en esta nao, nunca obyérades nada. E non fagades saber a ellos, synón estos corsaryos poco ha que son andados d'aquy: que sy estos sopyeren es aquy vuestra ropa, non serya menester que los catalanes vos quyeren peor que non a moros»⁴⁹.

45. ACA, C, reg. 2173, f. 48 r.-v., 66 v.-67 r. y 78 r. (1400, enero, 30, marzo, 2 y junio, 26), reg. 2243, ff. 66 v.-67 r. y 91 v.-92 r. (1400, febrero, 28 y abril, 6) y reg. 2241, f. 78 r. (1400, mayo, 25). Cf. también FERRER I MALLOL, M.T.: «Documents sobre el consolat de castellans a Catalunya i Balears», *Anuario de Estudios Medievales*, 1, 1964, pp. 599-605 y «La conquista de Sardenya i la guerra de cors mediterrani», pp. 35-40 y «Barcelona i la política mediterrània catalana: el Parlament de 1400-1401», pp. 427-443. Sobre el consulado de castellanos cf. también: FERREIRA PRIEGUE, E.: «Cónsules de castellanos y cónsules de españoles en el Mediterráneo bajomedieval», VV.AA.: *Castilla y Europa*.

46. FERRER, M.T.: «Els corsaris castellans», pp. 275-303.

47. ACA, C, reg. 2214, ff. 114 r.-115 r. (1408, noviembre, 26), reg. 2252, ff. 6 r.-7 v. (1408, diciembre, 22), reg. 2215, ff. 117 v.-118 r. (1409, febrero, 4), y reg. 2288, ff. 12 v.-13 r. (1409, diciembre, 29).

48. FERRER, M.T.: «Els corsaris castellans», pp. 265-338.

49. MELIS, F.: *Documenti per la Storia Economica dei secoli XIII-XVI*, pp. 182-183.

Seguramente Larraondo culpaba a los catalanes del incidente en el cual él había perdido su nave, aunque el corsario le pagó la mitad de su valor. A pesar de que Barrasa era súbdito del rey de Castilla como él mismo, Larraondo sabía bien que gozaba del amparo del rey de Aragón.

No sabemos cuándo Larraondo abandonó la vida ordenada de un marino dedicado al transporte comercial para pasar a la agitación, la violencia y el destino incierto del corsario. Ese cambio radical de vida fue posterior en todo caso al 1401, en que sabemos que su nave se dedicaba normalmente al comercio, puesto que transportó, entre otras mercancías, una esclava tártara de Porto Pisano a Barcelona⁵⁰.

Hemos de suponer, pues, que comenzó su carrera de corsario en 1402 cuando, según el veneciano Emmanuel Piloti, capturó al sur de Chipre una nave de Alejandría procedente del puerto de Satalia, es decir, de Adaliya, en Turquía, cargada de mercancías de gran valor y en la que viajaban 150 musulmanes, que vendió en tierras de Jacopo Crispo, duque del Archipiélago. Los Crispo eran de origen veneciano pero no estaban sometidos formalmente a la autoridad de Venecia; sin embargo, el sultán de Babilonia dio por sentado que sí dependían de Venecia y exigió a ésta la devolución de sus súbditos. La presa efectuada por Pedro de Larraondo causó muchos problemas a los mercaderes venecianos en tierras del sultán de Babilonia hasta que Piloti, que era cónsul de venecianos en Alejandría, consiguió rescatar a los 150 musulmanes capturados y llevarlos a Egipto⁵¹. He aquí como Piloti cuenta la presa:

«Environ l'an M.CCCC et II, soy trouvant ung nomé Pierre de Laranda avecques II siennes naves en Lavant, lesquelx avoit et tenoit très bien en ordre et très bien armée, et alloit en cours contre Cathalains et contre Sarrasins; de quoy il entrevint par son aventure qu'il se truva desoubz l'isole de Cypre envers Sathalie et Candiloro, qui est pays de Turquie. Et du port de Sathalie se leva une nave de Sarrasins, laquel estoit d'Alexandrie et estoit allé en celle pars, et estoit environ de VII C bottes, laquelle nave print ledit Pierre de Laranda. Et comment il la print: il la print chargé de marchandise d'une très grant valeur et avecque C et L Sarrasins. Et subitement s'en alla a Misser Jaque Grispo, duc de l'Arcipelago, auquel seigneur vendit ladicte nave avecques lezdis C et L Sarrasins pour certe quantité d'argent. Puis le dit Pierre avecques ses naves se parti de là»⁵².

Cuando en 1405 Pedro de Larraondo comenzó a perseguir catalanes, hacía ya, pues, algunos años que se dedicaba al corso.

4. ATAQUE A NAVES CATALANAS EN ORIENTE

En verano de 1405, tres naves catalanas fueron capturadas por piratas que se refugiaban en las islas de Rodas, Quíos y sobre todo Lesbos, conocida en la Edad Media por el nombre de Mitilene o Metellino, en catalán Metelí.

Una de esas naves pertenecía a los mercaderes barceloneses Guillem de Casasaja y Nicolau Bruguera; fue apresada en aguas de Chipre en julio de 1405; no hay constancia del lugar de captura de las otras dos naves ni del mes en que se produjo, pero seguramente el escenario y la época fueron similares. Consta que las mercancías de la nave Pujades-Bruguera fueron llevadas a Mitilene y que allí fueron subastadas públicamente y adquiridas por genoveses. La nave y su cargamento valían, según parece, 60.000 o 70.000 ducados de oro⁵³.

El elevado valor de las mercancías que transportaban las naves de Oriente, especias, sedas, lacas y otras mercancías preciosas, las convertía en la presa más ambicionada por los corsarios. Es natural, pues, que cundiera la alarma al saber que unos corsarios vizcainos, Juan Pérez de Casa y Pedro de La Randa, o Larraondo, los responsables de la pérdida de las tres naves, se habían instalado en una ruta donde podían causar tanto daño, habían encontrado refugio en las islas del Egeo y parecían tener a los buques catalanes como a su principal objetivo.

La primera reacción oficial catalana se produjo el primero de enero de 1406, cuando la noticia llegó a la corte, que se encontraba en aquel momento en Perpiñán. El rey Martín el Humano envió cartas de protesta a Quíos y a Rodas, pero no a Mitilene, a pesar de que era uno de los lugares donde se había vendido una de las tres presas; quizás no se hizo porque no había relaciones. La carta destinada a Rodas fue dirigida al gran maestre del Hospital de San Juan de Jerusalén. El rey se quejaba en ella de que los piratas

50. PIATOLI, R.: «L'assicurazione di schiavi imbarcati in navi di rischi di morte nel Medioevo», *Rivista di Diritto Commerciale*, I, 1934, p. 869.

51. DOPP, P.H.: «Un corsaire du quinzième siècle, Pedro de Laranda», separata de *Bulletin of the Faculty of Arts Fouad I University*, XI, 1949, pp. 10-19.

52. La obra de Piloti estaba escrita en latín para el papa Eugenio IV (1431-1447), pero de momento no se conserva más que la traducción francesa. Ha sido publicada por DOPP, P.H.: *Traité d'Emmanuel Piloti sur le Passage en Terre Sainte (1420)*, Nauwelaerts, Lovaina-París, 1958. Sobre Piloti y su obra cf. la introducción de P. H. Dopp. El pasaje transcrito se encuentra en pp. 201-202. Cf. también DOPP, P.H.: «Un corsaire», pp. 10-19.

53. ACA, C, reg. 2314, 3ª numeración: «Armatarum», ff. 8 v.-10 v. y 11 r.-v.(1406, enero, 1) y reg. 2212, f. 142 r. (1406, mayo, 15).

hubiesen sido acogidos también en Rodas, a pesar de que tanto él mismo como sus súbditos habían colmado la orden de favores, gracias y privilegios, y amenazaba con resarcir a sus súbditos de las pérdidas sufridas con los bienes del Hospital en sus reinos⁵⁴.

Como ya es sabido, Rodas era para los catalanes el punto de apoyo principal en Oriente, tanto para el posterior viaje a Alejandría o Beirut como para continuar hacia Constantinopla. Era, además, su almacén y el lugar donde podían encontrar fácilmente barco para cualquier destino. Habían recibido siempre hasta entonces un trato favorable por parte de la orden del Hospital y el rey sabía que era el lugar donde sus quejas podían encontrar una respuesta porque las relaciones eran buenas y además, como se había encargado de recordarlo, estaba en su mano de cobrarse la indemnización pertinente⁵⁵.

Mitilene, la actual Lesbos, y Quíos se encontraban dentro de la gran vía de navegación que conducía a Constantinopla y al mar Negro. Por ello, los genoveses habían procurado a lo largo del s. XIV adueñarse de esos enclaves estratégicos.

Benedetto Zaccaria se había apoderado de Quíos en 1304 tanto por la importancia estratégica de la isla, en vista a proteger sus posesiones en Focea, productoras de alumbre, como por sus recursos en almá-ciga. Desde 1346 era administrada por la Maona de Quíos, formada por particulares genoveses⁵⁶. La isla era frecuentada por los catalanes, aunque no tanto como Rodas y desde 1404 contaba con un consulado para ellos⁵⁷.

En cuanto a Lesbos, fue el genovés Francesco Gattilusio quien logró apoderarse de la isla en 1354 y desde entonces él y sus descendientes la gobernaron durante un siglo, siempre bajo la apariencia de una alta soberanía bizantina, pero en realidad como señores plenamente autónomos. Mitilene contaba con recursos propios, como el alumbre, y con dos buenos puertos naturales, los de Kalloni y Vera que, dada la espléndida situación estratégica de la isla, servían de escala para las naves genovesas que iban a Rumania y, además, de base pirática contra los turcos y otros enemigos de Génova⁵⁸.

Así pues, si bien ambas islas pertenecían al ámbito genovés, ni Quíos ni Lesbos no estaban directamente sometidas a Génova. En caso de ser requerida por inobservancia del tratado de paz con la Corona de Aragón, la República ligur podía fácilmente excusarse en este hecho. Seguramente la corte catalano-aragonesa era consciente de ello porque no fue hasta el 15 de mayo que se quejó al gobernador de Génova, Boucicault⁵⁹. Antes, envió una carta a Quíos dirigida, genéricamente, al señor de Quíos y a los rectores del municipio. La carta procuraba, sin embargo, poner de manifiesto que se consideraba la isla comprendida dentro del tratado de paz con Génova y sujeta a la República ligur, por lo que Martín el Humano exigió la devolución de las mercancías y la indemnización de sus súbditos, amenazando en caso contrario con represalias⁶⁰.

Sin esperar la respuesta, quizás porque se suponía negativa o quizás porque convenía mostrar que no se amenazaba en vano, Martín el Humano autorizó a los cónsules del mar de Barcelona y de Perpiñán a armar dos o tres naves para la defensa de los mares contra los corsarios que infestaban las rutas de Berbería y del Levante, haciendo especial mención de los piratas castellanos y de otras procedencias que se refugiaban en la isla de Mitilene⁶¹.

También el Senado de Venecia decidió, el 11 de enero de 1406, enviar dos buenas cocas a las aguas de Creta para garantizar la seguridad de la ruta de Levante y Rumania. Cada una de esas cocas había de llevar cien hombres entre marineros y ballesteros, además de cuatro bombardas. El 4 de mayo, el capitán de

54. ACA, C, reg. 2314, 3ª numeración: «Armatarum», f. 11 r.-v. (1406, enero, 1).

55. Sobre la importancia de Rodas para el comercio catalán, y particularmente para el barcelonés, cf. CARRÈRE, C.: *Barcelona 1380-1462*, II, pp. 126-128 y también LUTTRELL, A.: «Aragoneses y catalanes en Rodas (1350-1430)», *VII Congreso de Historia de la Corona de Aragón* (1962), II, Barcelona, 1964, pp. 383-390.

56. BALARD, M.: *La Romanie génoise (XIII-début du XVe siècle)*, École Française de Rome, Roma, 1978, I, pp. 119-126. HEERS, J.: «Origines et structures des compagnies coloniales génoises (XIII-XVe siècle)», BALARD, M., ed.: *Etat et colonisation au Moyen Age et à la Renaissance*, La Manufacture, Lyon, 1989, p. 18. Cf. también PISTARINO, G.: «Duecentocinquantanni dei genovesi a Chio», *Genovesi d'Oriente*, Civico Istituto Colombiano, Genova, 1990, pp. 243-280.

57. Sobre la importancia de Quíos para el comercio catalán, y particularmente para el barcelonés, cf. CARRÈRE, C.: *Barcelona 1380-1462*, II, pp. 128-129.

58. BALARD, M.: *La Romanie génoise*, I, pp. 170-174. Cf. también del mismo autor: «Ecales génoises sur les routes de l'Orient méditerranéen au XIVe siècle», *Recueils de la Société Jean Bodin. L'Escale*, t. 32, Bruselas, 1974, p. 249. Cf. también MILLER, W.: «The Gattilusi of Lesbos (1355-1462)», *Byzantinische zeitschrift*, 1913, pp. 406-447, y PISTARINO, G.: «I Gattilusio di Lesbo e di Enos, signori nell'Esgeo», *Genovesi d'Oriente*, Civico Istituto Colombiano, Genova, 1990, pp. 383-420.

59. ACA, C, reg. 2212, f. 142 r. (1406, mayo, 15).

60. ACA, C, reg. 2314, 3ª numeración: «Armatarum», ff. 10 v.-11 r. (1406, enero, 1).

61. ACA, C, reg. 2314, 3ª numeración: «Armatarum», ff. 8 v.-10 v. (1406, enero, 1).

estas cocas recibía la orden de perseguir las naves sospechosas y especialmente las de los vizcaínos; podría ir en pos de ellas hacia Occidente hasta Sicilia. En julio, las dos galeras del Golfo, que habían sido encargadas de escoltar las galeras de Romanía hasta Constantinopla, recibieron órdenes de dirigirse a Quíos, Mitilene y Rodas para informarse de la situación en esa región. Eran las islas acusadas por Martín el Humano de ser el refugio de Pedro de Larraondo, de modo que ese debía ser el pretexto de la inspección⁶².

Por su parte, Martín el Humano decidió, en este mismo mes de mayo, presentar reclamación a Génova por la captura de las naves catalanas. En su carta a Jean Le Meingre, conocido por el sobrenombre de Boucicault, Martín el Humano exigió la devolución de la nave de Guillem de Casasaja y Nicolau Bruguera, con las mercancías de su carga, llevadas a Mitilene. La reclamación se basaba en el hecho de que, siendo esta isla gobernada por un genovés, que según el rey catalán pertenecía a la jurisdicción de Boucicault, los piratas fueron acogidos, guiados y asegurados allí y las mercancías robadas fueron vendidas y compradas muchas de ellas por genoveses, cosas que no sólo contradecían la paz firmada recientemente con Génova sino que eran claramente signos de enemistad y argumentos para la guerra. El rey Martín pidió también la devolución de cierta cantidad de especias de las que habían sido robadas, que habían sido llevadas a la isla de Quíos y embargadas por el podestà de la isla a petición de Pere Puig, procurador de los damnificados⁶³.

Ignoramos qué respuesta obtuvo esta carta; probablemente buenas palabras y pocas cosas tangibles porque la autoridad de Boucicault sobre Quíos era mínima y sobre Mitilene no existía. Sabemos, sin embargo, que antes de fines de abril de 1407 había enviado una carta al rey Martín el Humano, en la que lamentaba la discordia surgida entre este último y el señor de Mitilene, tanto porque dicho monarca era pariente de su señor, el rey de Francia, como porque el señor de Mitilene era originario de Génova por sus antepasados. Por todo ello se había ofrecido a actuar como mediador, recomendando que se buscara la paz. En su respuesta, del 28 de abril, Martín el Humano agradeció el ofrecimiento, pero confesó no haber tomado ninguna decisión al respecto puesto que no conseguía que se le informara con detalle de lo que había sucedido, por lo que suponía que quizás era mayor la mala fama del señor de Mitilene que los daños que había causado realmente a sus súbditos⁶⁴.

A pesar de las buenas palabras del rey Martín y de Boucicault, la realidad era que la hostilidad subyacente entre catalanes y genoveses se había trasladado a la Romanía genovesa por obra de corsarios que no eran genoveses sino vizcaínos, pero que aprovechaban el sentimiento anticatalán de los genoveses que tenían en sus manos los gobiernos de algunas islas del Egeo para dirigir su actividad pirática contra catalanes y eventualmente contra venecianos, en la seguridad de que tal actividad no iba a ser mal vista en esas islas, donde tenían sus bases. Los gobiernos de Quíos y Mitilene, de origen e intereses políticos y económicos genoveses, pero no formalmente sujetos a la república ligur y a sus compromisos diplomáticos, les garantizaban un refugio seguro. Como en Cerdeña, los corsarios podían ofrecer protección naval e incluso una contribución económica, a cambio de facilidades para vender la presa y para abastecerse. Era la situación ideal para un corsario y la peor para la Corona catalano-aragonesa, que no tenía interlocutor válido con quien negociar a nivel diplomático ni tenía a mano súbditos de esas islas contra quienes ejercer represalias, si convenía.

Además de cursarse protestas diplomáticas, prosiguieron las negociaciones para armar dos o tres naves por parte de las ciudades de Barcelona y Perpiñán; ese número solía bastar para perseguir y expulsar a los corsarios de los mares cercanos; en caso de apuro, los puertos de refugio estaban próximos. Pero en el Levante, los catalanes no contaban con puntos de apoyo, a diferencia de genoveses y venecianos. Los más cercanos estaban en Sicilia, que quedaba demasiado lejos de Quíos y de Lesbos. La prudencia aconsejaba que la flotilla de policía marítima fuese mayor en este caso. Suponemos que las ciudades de Barcelona y Perpiñán, que habían asumido el armamento en un primer momento, habían llegado a esta conclusión y por ello buscaron compartir la carga con otras ciudades para lograr una flota mayor y con mejores garantías de éxito.

Las negociaciones con las demás ciudades marítimas hicieron posponer el armamento de la flota; empezaron a transcurrir meses y años en la búsqueda de un acuerdo, a pesar de que los corsarios refugiados en Mitilene continuaban causando daños a las naves mercantiles barcelonesas. El rey quiso que los diputados de la Generalitat colaboraran en el armamento de la flota que, además de castigar a los piratas cristianos que atacaban a sus súbditos en Levante, debería también limpiar el mar de piratas moros⁶⁵.

62. NOIRET, H.: *Documents inédits pour servir à l'histoire de la domination vénitienne en Crète de 1380 à 1485*, París, 1892, pp. 164-165 y THIRIET, F.: *Regestes des délibérations du Senat de Venise concernant la Romanie*, París, 1959, II, pp. 55, 58 y 62.

63. ACA, C, reg. 2212, f. 142 r. (1406, mayo, 15).

64. ACA, C, reg. 2250, f. 75 v. (1407, abril, 28).

65. ACA, C, reg. 2249, f. 140 v. (1406, diciembre, 2).

Pero el tiempo fue pasando. Asuntos más urgentes reclamaban la atención del monarca, como el recrudecimiento de las hostilidades con Génova y el empeoramiento de la situación en Cerdeña, pues a lo largo del año 1408 los genoveses se implicaron más abiertamente en la guerra de esta isla, y no sólo proporcionaron toda la ayuda financiera que fue necesaria a los sardos sino que, además, naves genovesas vigilaron las costas de la isla para impedir el aprovisionamiento de los catalanes⁶⁶.

La decisión de efectuar una expedición militar en Cerdeña, que sometiese definitivamente la isla, se tomó en las cortes de Cataluña, reunidas en el verano de 1408 en Sant Cugat, pero el rey no olvidó por ello el compromiso adquirido de limpiar de corsarios los mares de Levante, que impedían la libre navegación de sus súbditos ya que, decía: «algú de nostres sotsmeses no ych guose exir ni navegar ni fer alguns affers, de què-s segueix gran damnatge»⁶⁷.

La presencia de los corsarios parece que había afectado realmente el comercio con Levante y de ello se habían quejado los arrendadores del impuesto de «entrades e eixides», que pertenecía a la Generalitat de Cataluña, ya en 1407, pidiendo una rebaja del precio establecido porque los ingresos habían bajado por el descenso de la actividad con Levante, y sus quejas habían sido recogidas por el rey:

«les grans robaries que aquells ladres e cossaris de Metallí han fetes e fan en les mars de Llevant, axí a nostres sotsmeses com a altres qui lurs havers trameten en Cathalunya, en tant que·ls mercaders no gosen navegar ni trametre lurs robes e havers en les dites parts de Levant ni devers Levant trametre en Cathalunya per paor de perdre aquelles, de què-s segueix que la major part del preu del dit arrendament qui d'açò exia se pert per la dita raó»⁶⁸.

5. UNA INCURSIÓN DE LOS CORSARIOS DE MITILENE EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

Curiosamente, ya que los catalanes no acababan de armar sus naves para ir a Mitilene, los famosos corsarios que se refugiaban en esa isla vinieron a merodear por el Mediterráneo occidental.

Una carta sin año, del 23 de abril, dirigida por el gobernador de Cagliari a los «consellers» de Barcelona, se refiere a la captura de tres naves catalanas por tres naves armadas de genoveses y de castellanos ante Trápani, en Sicilia. Según el gobernador, las naves corsarias procedían de Mónaco, Quíos y Mitilene y sus tripulantes no sólo habían tomado los buques y las mercancías sino incluso la ropa personal de la gente de a bordo; no les habían dejado más que las camisas y además les habían maltratado: «que·ls injurien e·ls baten axí com si eren captius»⁶⁹. Suponemos que la carta corresponde al 1408 porque el mes coincide con el de la incursión de las naves de Mitilene en el Mediterráneo occidental.

En efecto, unas semanas más tarde, a principios de mayo, se decía que se hallaban en aguas de Sant Feliu de Guíxols, aunque no se hablaba de tres naves, como en la carta que acabamos de comentar, sino sólo de dos, quizás porque se había separado del grupo la nave de Mónaco, mencionada en la noticia anterior. Las galeras que la ciudad había construido no debían estar del todo aparejadas todavía y, para ir en busca de los piratas, se armaron una nave y dos galiotas surtas en el puerto y se envió una pequeña barca a buscar otra nave, la de Bernat Roger, que había salido ya en dirección a Sant Feliu de Guíxols, y que también fue armada⁷⁰. La pequeña flota, a la que había de sumarse otra nave que se reparaba en este último puerto, fue puesta bajo la capitania del «conseller» Marc Turell y también se embarcó en ella, voluntariamente, el noble Ramon de Bages, que era un militar famoso en su tiempo⁷¹. La flota salió de Barcelona el 19 de mayo, pero no encontró a los corsarios y volvió a Barcelona el 30 de mayo. He aquí como relata el hecho el *Manual de novells ardits*, el diario que redactaba el racional de la ciudad de Barcelona, y el diario del racional del rey:

«Dissapte XIX. Aquest dia donaren vela per ffer llur bon viatge e partiren de la plaja d'aquesta ciutat les II^{es} naus armades, ço és la I d'en Amigó e l'altre d'en Roger, les quals la ciutat arma per haver II^{es} naus armades del

66. BOSCOLO, A.: *La política italiana di Martino il Vecchio re d'Aragona*, Pubblicazioni dell'Istituto di Storia Medievale e Moderna dell'Università di Cagliari, Pádua, 1962, pp. 107 y ss.

67. *Cortes de los antiguos reinos de Aragón y de Valencia y Principado de Cataluña. Cortes de Cataluña*, publ. por la Real Academia de la Historia, Madrid, 1901, V, p. 178.

68. ACA, C, reg. 2180, f. 190 r.-v. (1407, agosto, 22).

69. AHCB, Lletres comunes originals, II, 75.

70. En julio se pagaron 2 libras 8 sueldos al patrón del «llaüt» que había salido en su busca: AHCB, Clavaria, 32, f. 154 v. También en julio la ciudad pagó a Bonanat Gili, escribano del Consell de Barcelona, 385 libras que había gastado en el armamento de esas naves: *ibidem*, f. 150 r.

71. La ciudad agradeció el honor que este noble le había hecho sumándose a la expedición con el regalo, en julio, de diversas piezas de vajilla de plata que costaron 241 libras y 2 sueldos: AHCB, Clavaria, 32, f. 150 v.

Matalí, les quals segons se deya, eren en les mars de San Ffeliu de Guixols. E de les quals naus que la ciutat arma fo capità l'onorable en March Turell, conseller lo demunt dit any»⁷².

«Aquest dia vers completa partiren de la plaja ll naus e l que adoba a Sant Ffeliu són ll naus e ll galiotes, de què és capità l'onrat en March Turell e feren no res»⁷³.

La flota no podía hallar las naves corsarias porque el 21 de mayo ya estaban en los mares de Cerdeña, donde dos naves que se encontraban dentro de la palizada del puerto del castillo de Cagliari se armaron rápidamente para salir en su busca; consta que las encontraron y combatieron con ellas⁷⁴.

En esta incursión por aguas sardas sabemos que las dos naves armadas en Mitilene tomaron una nave catalana, la de un tal Simonell de Barcelona. Una buena parte de la responsabilidad en esta pérdida la tuvo la nave armada de Joan Olzina de Cagliari, que había tomado previamente la nave de Simonell para confiscar su cargamento; parece que la nave tuvo que ser desamparada por su tripulación y que entonces fue presa fácil de las naves de Mitilene⁷⁵.

No parece que Pedro de La Randa o Larraondo volviese enseguida al Egeo o, si lo hizo, fue solo para invernar. En abril de 1409 los «consellers» de Barcelona informaban al «Consell de Cent» que navegaba entonces con una pequeña flota de tres naves y tres galeras y que había estado atacando y robando a catalanes en los mares de Nápoles⁷⁶. El aumento de efectivos en la flota corsaria se debía sin duda a la incorporación de algunos de los buques capturados a los catalanes.

6. ARMAMENTO DE UNA FLOTA CATALANA DE DEFENSA MARÍTIMA EN LEVANTE

El problema de seguridad para el comercio catalán en todo el Mediterráneo y particularmente en el Levante continuaba, pues, abierto, aunque no se debía sólo a la presencia de Pedro de Larraondo sino también a la hostilidad creciente de los genoveses. A fines de enero de 1409 había llegado a Ragusa la noticia de que siete buques catalanes habían sido tomados por los genoveses después de haber sido perseguidos hasta Rodas⁷⁷. Los venecianos, enemigos tradicionales de los genoveses, también se sentían amenazados y a fines de enero de 1409 decidieron el armamento inmediato de cinco galeras. Unas instrucciones destinadas al capitán del Golfo, a quien se había encargado llevar a un embajador a Tana, le recomendaban evitar a los piratas vascos y catalanes aunque, si les encontraba, podía perseguirlos⁷⁸.

Precisamente a causa de la presencia de corsarios y buques armados en el Mediterráneo oriental, los mercaderes catalanes interesados en el comercio con Levante se pusieron de acuerdo, en febrero de 1409, para armar dos galeras, con las mismas condiciones que los buques de guerra, y llevar en ellas sus mercancías a Beirut y otros lugares de Siria; las galeras tenían menor capacidad de transporte que las naves, pero ofrecían mayor seguridad defensiva⁷⁹.

Los mercaderes barceloneses consiguieron, además, que durante la primavera de 1409, la Generalitat de Cataluña armase tres naves para la defensa marítima, a pesar del esfuerzo de guerra que se estaba haciendo en Cerdeña, naves que serían acompañadas por tres galeras armadas por la ciudad de Barcelona⁸⁰. A pesar de las dificultades que hubo que salvar, el armamento fue rápido desde entonces, puesto que la ciudad de Barcelona asumía casi la mitad y ya no tenía que negociar con las otras ciudades, que lo habían estado demorando hasta entonces.

72. *Manual de novells ardis*, vulgarments apellat Dietari del Antich Consell Barceloní, publ. por F. Schwartz y Luna, F., y Carreras y Candi, F., Barcelona, 1892, p. 156. La noticia del retorno de las naves el 30 de mayo no contiene más información: *Ibidem*.

73. Dietari del mestre racional, fragmento publicado por GIRONA I LLAGOSTERA, D.: «Itinerari del rey en Martí l'Humà (1396-1402), (1403-1410)», *Anuari de l'Institut d'Estudis Catalans*, IV, 1911-1912, pp. 81-184, y V (1913-1914), pp. 515-654, concretamente, p. 626.

74. Archivo di Stato di Cagliari, K-3, f. 40 r. (1408, mayo, 21) y ff. 47 v.-48 r. (1408, septiembre, 13). En esta última fecha el gobernador, Hug de Rosanes, pedía al maestro racional del rey que admitiese en las cuentas del regente del oficio de administrador de los derechos reales el gasto de cuatro cajas y media de viratones (tres cajas de viratones comunes y una y media de viratones de leva) usadas en el «combatiment que hagueren ab les naus del Matalí». Las cajas habían sido pasadas del almacén real a la nave armada veneciana, una de las que se encontraban en la empalizada del castillo, el 11 de abril.

75. ACA, C, reg. 2227, ff. 159 v.-160 v. (1408, octubre, 29).

76. AHCB, Llibre del Consell, 28, ff. 116 v.-117 r. (1409, abril, 12).

77. KREKIC, B.: *Dubrovnik (Raguse) et le Levant au Moyen Age*, Ecole Pratique des Hautes Etudes. Sorbonne, VI section, París, 1961, p. 255.

78. THIRIET, F.: *Regestes cit.*, II, pp. 84 y 85, nums. 1341 y 1348. No tenemos noticias de piratas catalanes en aguas del Levante en este momento.

79. ACA, C, reg. 2188, ff. 4 r.-5 r. (1409, febrero 11 y 13).

80. AHCB, Llibre del Consell, 28, ff. 196 r.-197 r. (1409, abril, 12). Sobre los detalles de ese armamento cf. FERRER I MALLOL, M.T.: «Una flotta catalana contro i corsari nel Levante (1406-1409)», en *Oriente e Occidente tra Medioevo ed Età Moderna. Studi in onore di Geo Pistorino*, a cura di L. BALLETO, Glauco Brigati, Génova, 1997, pp. 325-355.

Finalmente las tres galeras con las tres naves salieron de Barcelona el 4 de junio de 1409⁸¹. La flotilla catalana coincidía en el mar con otra genovesa organizada por Boucicault para dominar una insurrección en Quíos, cosa que consiguió en junio de 1409⁸².

Tenemos poca información sobre la actuación de la flota; sabemos, sin embargo, por una carta escrita por el capitán, Joan Desvall, a los consellers de Barcelona que, después de tocar en Maó, en la isla de Menorca, llegó a Cerdeña la noche de la fiesta de Corpus Christi, el 6 de junio, donde Martín el Joven, rey de Sicilia e infante primogénito de la Corona catalano-aragonesa, la retuvo hasta que hubiera dado la gran batalla a los sardos. Parece que Joan Desvall quería continuar hacia Túnez, donde sabía que había una nave grande, de las que habían atacado a catalanes, aunque no precisa si era berberisca o cristiana. Obedeciendo pues, las órdenes de Martín el Joven, Joan Desvall permaneció en la isla y tomó parte en alguna de las escaramuzas previas a la batalla de Sanluri⁸³, y en la misma batalla de Sanluri⁸⁴. No continuó viaje hasta después de la muerte del rey de Sicilia, el 25 de julio de 1409⁸⁵.

Del resto del viaje, sabemos bien poco por fuentes catalanas. Nos consta que la flota tomó en los mares de Sicilia, a la ida o a la vuelta, pero más probablemente a la ida, la nave de un corsario catalán, llamado Bernat Bisbe, que más tarde fue llevada a Barcelona como botín⁸⁶. Posteriormente, ya en el Golfo de Venecia, capturaron la nave de Gregorio i Rafaele Panisari, patronada por Giovanni de Pertaribe⁸⁷.

Las fuentes catalanas, generalmente tan abundantes y tan detallistas, flaquean en los últimos tiempos del reinado de Martín el Humano. El golpe terrible que supuso para el monarca la muerte de su único hijo y heredero, el rey Martín de Sicilia, tuvo su traducción en una menor producción documental, especialmente de cartas a familiares, nobles, eclesiásticos o representantes de las ciudades, en las que con frecuencia hacía narrar acontecimientos o se interesaba por diversas cuestiones. Con su muerte, en mayo de 1410, por otra parte, se cierran sus registros de cancillería. Durante todo el Interregno, hasta el inicio del reinado de Fernando de Antequera, en 1412, nos vemos privados, pues, de registros de cancillería, fuente fundamental de información para los historiadores. Ello coincide con un periodo (1409-1433) en que las actas de las reuniones de Consell de Cent o de comisiones restringidas del municipio barcelonés, copiadas en el Llibre del Consell, no se conservan más que de modo muy fragmentario.

Sabemos sólo que las galeras barcelonesas regresaron a la ciudad el 9 de octubre, es decir casi exactamente cuatro meses después de haber zarpado del puerto, cumpliendo estrictamente el servicio acordado⁸⁸. Ignoramos si las naves de la Generalitat continuaron en servicio o fueron a Cerdeña a reunirse con el resto del ejército y de la flota.

Los *Annales Genuenses* de Giovanni Stella nos proporcionan un amplio relato de un ataque de siete buques catalanes contra Quíos en 1411 y de una batalla naval dentro del puerto de Alejandría entre siete naves catalanas y algunas naves y galeras armadas por genoveses de Quíos y de Mitilene⁸⁹. Pero ni el año ni el mes en que esos buques catalanes bombardearon Quíos, siendo perseguidos a continuación por naves armadas locales y de Mitilene, el 17 de julio, pueden coincidir con la flota de Pere Desvall, puesto que, en el caso de que Stella hubiera equivocado el año, tampoco coincidiría el mes, ya que en julio la flota catalana aprestada en 1409 se encontraba todavía en Cerdeña. Dos equivocaciones parecen demasadas. El número de embarcaciones podría coincidir porque, aunque la flota inicial era de tres naves y tres galeras, el conjunto podía haberse engrosado con la nave tomada al pirata Bernat Bisbe, en el caso de que hubiera sido capturada en el inicio del periplo de la flota de policía marítima.

81. *Manual de novells ardots*, p. 161.

82. STELLA, G.: *Annales Genuenses*, en «*Rerum Italicarum Scriptores*», publ. por L. MURATORI, XVII, Milán, 1730, col. 1218; ARGENTI, Ph.P.: *The occupation of Chios by the Genoese and their administration of the island 1346-1566 described in contemporary documents and official dispatches*, Cambridge University Press, Cambridge, 1958, I, pp. 162-164 y también G. PISTARINO, G.: «Chio dei Genovesi», *Studi Medievali*, n.s. X, 1969, pp. 54-57, y BALARD, M.: *La Romanie genoise*, pp. 492-493.

83. BOSCOLO, A.: *Medioevo aragonese*, Pubblicazioni della Deputazione di Storia Patria per la Sardegna, Pádua, 1958, pp. 33-35.

84. Dietari del racional del rey: GIRONA, D.: *Itinerari*, p. 642. Bernat Desvall fue de los primeros en entrar en el castillo de Sanluri: BOSCOLO, A.: *La politica italiana di Martino il Vecchio, re d'Aragona*, Pubblicazioni dell'Istituto di Storia Medioevale e Moderna dell'Università degli Studi di Cagliari, Pádua, 1962, p. 131.

85. El 9 de agosto la ciudad pagó un cambio de 110 libras que Joanet Ses-avaces, clavario de las tres galeras barcelonesas, había tomado en Càller de Jaume Galí para comprar telas de oro y «brandons», es decir, cirios grandes, para la ceremonia de la sepultura del rey, en la que tomaron parte: AHCB, Clavaria, 33, f. 179 v.

86. Cf. los gastos para aparejar esta nave y llevarla a la playa de Barcelona en AHCB, Clavaria, 34, ff. 125 r. y 128 v. (1410, septiembre, 15 y octubre, 13) y ACA, C, reg. 2188, ff. 63 v.-64 r.

87. ACA, C, cr Martí I, caixa 7, núm. 1264 (1410, enero, 2).

88. *Manual de novells ardots*, p. 163, y GIRONA, D.: *Itinerari*, p. 647.

89. STELLA, G.: *Annales Genuenses*, cols. 1238-1240; ARGENTI, Ph.P.: *The occupation of Chios*, p. 166; BALLETO, L.: «Chio dei Genovesi tra rivolta maonese, corsari catalani ed attachi veneziani», *Anuario de Estudios Medievales*, 24, 1994, pp. 481-486.

Parece, sin embargo, poco probable que se armara otra flota oficial en pleno Interregno; la única posibilidad es que los mercaderes barceloneses hubieran armado sus naves para defenderse por su cuenta.

7. EL FIN DE PEDRO LARRAONDO

Según Emmanuel Piloti que, como ya hemos dicho, fue cónsul de venecianos en Egipto a principios del siglo XV, Pedro de Larraondo fue capturado por catalanes⁹⁰. No sabemos si quien consiguió apresarle fue la flota de Pere Desvall. No parece probable porque todavía a finales de 1410 hay referencias a piratas vascos en el Egeo. El 28 de diciembre de ese año la señoría veneciana advertía al duque del Archipiélago, Jacopo Crispo, que no debía ayudar a los corsarios catalanes y vascos que atacaban los buques del sultán de Egipto, puesto que ello perjudicaba a los mercaderes venecianos⁹¹. Es posible, pues, que fuera la misteriosa flota catalana de 1411 la que realizó la captura.

Siempre según Piloti, los catalanes entregaron a Pedro de Larraondo al sultán de Egipto; recordemos que tenía una vieja cuenta pendiente con el sultán, por lo que aquellos pensaron que, al mismo tiempo que daban su merecido al pirata, se congraciaban con el sultán; éste, finalmente, le ejecutó. He aquí como lo cuenta:

«Depuis, Pierre de Larenda, Biscain, avecque deux ou trois naves, alloit contre poyens et contre Cathelains. Par telle manière que Cathelains avecque leur naves le prindrent, et si le portarent en Alexandrie et là le donnarent au souldain.

Depuis Zorzila de Salonicque avecque Il galiottes alloit contre payens et grant dompmage leur fist. Lequel Zorzila, soy trouvant desoubz Damiata, prinst Gazara et desmonta en terre pour conquerer. Mais sez compagnons l'abandonnarent et le laissarent en terre, et lez Sarrasins le prindrent et si le portarent au souldain.

A celle fois le souldain commanda que Pierre de Laranda et ledit Zorzila fussent taillié par travers, et qu'ilz fussent temptés de renoyer la foy crestienne et le souldain leur donroit la vie. Mais ilz ne volurent oncques consentir, mais tousjours se tindrent fort alla foy crestienne. Et quant le souldain vei ce, il lez fist taillier par travers, et ainsi fenirent leur vie»⁹².

Si la versión de Piloti es que Pedro de Larraondo fue apresado por catalanes, que lo libraron al sultán de Babilonia y que éste lo ejecutó, Pero Tafur, que estuvo en Egipto en 1437, unos veinticinco años después de estos acontecimientos, ofrece otra versión del fin de Pedro de Larraondo, que terminó también en ejecución, pero después de un tiempo de servicio al sultán.

El relato de Tafur procede de lo que le había contado el trujamán del sultán, que era un judío sevillano, converso al Islam, que le había alojado en su casa durante su estancia en el Cairo. Según Tafur, Pedro de Larraondo había sido apresado por un navío de moros, que tuvo posteriormente un encuentro con un corsario catalán que lo tomó; el catalán, cuyo nombre Tafur no recordaba, reconoció a Pedro de «La Randa» y le propuso asociarse con él. Pedro de «la Randa» consintió en ello con la condición «que siempre la guerra se fiziesse a los moros e nunca a los christianos, por qué lo tenía jurado». El catalán se lo prometió y ambos fueron a Rodas, donde se armaron en corso, tomando desde entonces muchas naves a los moros; pero un buen día en que habían realizado un desembarco en Damieta, para saltear el lugar, fueron sorprendidos por un mayor número de enemigos, apresados y llevados ante el sultán. Este les ofreció el perdón e incluso mercedes si se convertían al Islam. El catalán estaba dispuesto a convertirse para salvar la vida, pero Pedro de Larraondo le convenció de que no lo hiciera porque el sultán pensaba matarlos igualmente y al menos recibirían el martirio en remisión de sus pecados; antes, Larraondo había ofrecido al sultán que se convertiría si éste mataba al catalán; el sultán lo hizo y le pidió después que cumpliera lo prometido, pero Pedro de Larraondo dijo que sólo lo había dicho para salvar el alma de su socio, que se quería convertir, y que él no pensaba renegar. Su actuación le ganó el respeto del sultán, que le ofreció entrar a su servicio y ser gobernador de los cristianos que se encontraban bajo su dominio; Pedro de Larraondo consintió en ello siempre que no tuviera que atacar cristianos; el sultán se lo otorgó y le puso bajo la tutela de su almirante. Pero, según Tafur, el sultán murió y su sucesor exigió a Larraondo la conversión; al negarse él, fue decapitado; ello le confirió aureola de mártir y los cristianos le enterraron en la iglesia de Santa Marta, en donde adquirió fama de milagrero. He aquí como lo cuenta Pero Tafur:

«é un dia, el trujaman con quien yo posava, me contó un caso que acaesció al Soldan su señor, que entonçe era muerto, con un castellano, aquel que dizen Pedro de la Randa, é fué así. Pedro de la Randa era cossario,

90. DOPP, P.H.: «Un corsaire», pp. 19-20.

91. THIRIET, F.: *Regestes*, II, p. 95.

92. DOPP, P.H.: *Traité d'Emmanuel Piloti*, pp. 221-222, y, del mismo autor, «Un corsaire», pp. 19-20.

é aviéndolo por onbre muy valiente en aquellas mares, óvose de perder é fué preso de un navío de moros, é levándole así preso, encontróse con ellos un cossario catalan llamado por nombre... é desbarató los moros é tomó el navío, é tomó allí á Pedro de la Randa; é de que lo conosçió, como era onbre tan famoso, díxole, que él lo refaría é le daría fusta é cabdal, con condiçión que siempre anduviesen en conserva é que así gelo prometiese. Pedro de la Randa dixo que le plaçia, por condiçión que siempre la guerra se fiziesse á los moros é nunca á los xpistianos, por qué lo tenía jurado. El catalan gelo otorgó é fuéronse á Ródas, é allí se aderesaron de todo lo nesçessario para andar en cosso. É salieron del puerto é fizieron mucha guerra á los moros, tomando muchos navíos dellos é faziéndolos que áun ellos non osasen cargar en los de los xpistianos. É tanta fué la fama destes dos, que así estavan los moros amedrentados, como si dos príncipes los mayores de xpistianos anduvieran sobre la mar.

É continuando su guerra, un dia ovo de ser como acostumbravan, si en la mar non fazian presa, deçendía el uno en tierra é el otro guardava los navíos, é fué así, que un día ovo de deçender el catalan en tierra de Damiata, por fazer un salto, é sobrevino tanta gente de los moros, que trayan á mal andar al catalan; é Pedro de la Randa, como le vido de la fusta donde estava, salió en tierra por le ayudar, é tantos moros cargaron dellos, que los prendieron á amos á dos é fueron levados al soldan; é desque el Soldan supo como le trayan aquel tan famoso cossario, é que tanto estrago avía fecho en los moros, ovo muy grant plaçer, é como lo tuvo delante sí preguntóle, si era él aquel Pedro de la Randa que tanto mal avía fecho á los moros: respondió que sí; preguntóle, qué era la cabsa porqué tanto mal avía fecho á los moros: respondióle, que porque eran enemigos de la fé, é que si á ellos non, que si le paresçia que era mejor fazella á los xpistianos. El Soldan le dixo, que en pago de aquello, é porque paresçiese la justicia de Dios, que renegase la fé é conosçiese el mal que avía fecho, tornándose moro, é le perdonaría é faría merçedes; él respondió, que non le podía é fazer tanto de bien quanto él farie mal en perder el ánima. El Soldan luégo mandólos asserrar por la cabeça entramos á dos; el catalan dixo que quería ser moro; e Pedro de la Randa, quando aquello vido, apartó al Soldan é díxole: señor, yo me tornaré moro, si tu me vengas en fazer matar á este mi compañero; el Soldan dixo que le plaçie; é luégo Pedro de la Randa dixo al catalan aparte: amigo, ya no estamos en partido de salvar la vida, puesto que renegemos la fé, el Soldan a deliberado de nos mandar matar, é pues así es, rescivamos este martyrio por Dios en descuento de nuestros pecados. El catalan dixo que era muy bien dicho é le plazie, é luego en continente el catalan rescibió la muerte. É el Soldan dixo á Pedro de la Randa; ya he cumplido lo que tú me dixiste, agora tú cumple lo que prometiste; él le respondió, Soldan, yo non lo fize sinon á fin de salvar el ánima de mi compañero, que sentí en él tanta flaqueza, que por miedo se quería renegar, agora faz de mí lo que por bien tovieres. El Soldan le dixo: tu servirme as bien, é farás lo que te yo mandare, é andarás conmigo en las guerras, é darte é la vida; respondió, si non las ovieres contra los xpistianos; el Soldan dixo: yo te prometo de nunca te poner en guerra contra los xpistianos, é de te fazer governador de los xpianos que tengo, é de te fazer muchas merçedes, é tú sírverme lealmente; é él gelo prometió; é luégo le mandó asentar casa é dar gente que lo sirviese é mantenimientos; é llamó á un almiralle suyo é encomendógelo; é dizie, que quando se partió del Soldan para deçenderse á la çibdat, que le bolvió á llamar el Soldan é dixo: mando que den al xpiano tanto vino para él é para su casa quanto oviere menester, porque non falle mengua de su tierra. Esto me contó el Trujaman que lo avía visto, por magnificar á su señor el Soldan, é por me fazer plaçer en dezir bien de castellano, pues qué lo era tambien.

É murió aquel Soldan, é fizieron otro, el qual luégo embió por aquel cavallero que tenía en cargo á Pedro de la Randa, é mandó que gelo truxesen allí con entençion de lo matar; el cavallero fuyó con él é metióse en un lugar, é allí el Soldan lo cercó é lo tomó á él é á Pedro de la Randa, é mandóle que renegase la fé é se tornase moro, é Pedro de la Randa, non lo queriendo fazer, fué asserrado por la cabeça é los xpistianos lo levaron á enterrar á una yglesia que está en Babylonia, que dizen Santa Martha, é oy faze miraglos»⁹³.

Dopp comentó ya que la versión de Pero Tafur difería mucho de la de Piloti y otorgó mayor credibilidad a la versión del primero, basándose en el hecho de que el trujamán que informó a Tafur podía estar mejor informado que Piloti de las interioridades de la corte del sultán. Nuestra documentación, sin embargo, concuerda con la versión de Piloti en muchos puntos: Larraondo atacaba a catalanes y a musulmanes; no hay constancia ninguna de que estuviera asociado con un corsario catalán, como asegura Tafur, y sí con un castellano o vasco y difícilmente se habría aliado con un catalán si era su enemigo declarado; fue perseguido por una flota catalana y aunque, por ahora, su captura por esa flota no está documentada, hay indicios para suponer que o bien ésta o bien otra flota catalana, posiblemente privada —la que protagonizó el encuentro naval que narra Stella dentro del puerto de Alejandría— lo apresó y lo entregó al sultán de Babilonia, como dice Piloti. Posiblemente el trujamán, ya muy anciano cuando le visitó Tafur, confundió los hechos y convirtió en catalán al griego «Zorcila» de Salónica, que según Piloti fue apresado después de un desembarco cerca de Damiata, como el catalán amigo de Larraondo en el relato de Tafur, que según Piloti fue condenado por el sultán al mismo tiempo que Larraondo. No podemos saber si

93. *Andanças e viajes de Pero Tafur por diversas partes del mundo avidos (1435-1439)*, ed. por M. JIMÉNEZ DE LA ESPADA, reed. El Albir, Barcelona, 1982, pp. 112-116. Reproduzco sin variaciones la transcripción publicada.

el resto del relato de Tafur tiene algún fundamento, visto que se equivoca en lo que podemos documentar. Tampoco existió, según Dopp, ninguna iglesia dedicada a Santa Marta en Babilonia, es decir, en el viejo Cairo, donde habría sido enterrado Pedro de Larraondo y venerado. Según Dopp, podría tratarse de la iglesia copta de Santa María de la Cava⁹⁴.

Sin embargo, el relato de Piloti no excluye que Larraondo viviera un tiempo al servicio del sultán y confirma que se le concedió la posibilidad de conservar la vida a cambio de su conversión al Islam, a lo que se negó.

De ser cierta, pues, una parte de la narración de Tafur, Larraondo habría sido protagonista de un variado ciclo vital: de patrón de nave comercial habría pasado a pirata, después a mameluco y finalmente a mártir de la fe; ya en la otra vida, habría completado tan diversas actividades haciendo milagros.

94. DOPP, P.H.: *Traité d'Emmanuel Piloti*, p. 222, y «Un corsaire», pp. 20-28.