



FERRER I MALLOL, María Teresa: “Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 115-128.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Los vascos en el Mediterráneo medieval.

Los primeros tiempos

María Teresa Ferrer i Mallof

CSIC. Institución Milá i Fontanals

La relativa cercanía del territorio vasco respecto al litoral catalán, propició la utilización de la vía terrestre y fluvial del Ebro para los intercambios económicos entre ambas zonas, pasando por Aragón y por Navarra¹. Del litoral catalán procedían tanto productos orientales –especias, sedas, etc.– que se redistribuían hacia el interior, como los productos agrícolas o industriales de Cataluña, que se incrementaban al paso por Aragón con los propios de este reino. La vía marítima era mucho más larga, puesto que había que rodear toda la península ibérica, y seguramente más cara. J. Ángel Sesma ha señalado la existencia de intercambios a través de la vía fluvial del Ebro². Sin embargo, hay constancia de que, cuando el transporte marítimo entre Atlántico y Mediterráneo estuvo bien consolidado, se utilizó ese medio en algunas ocasiones para una mercancía muy pesante como el hierro, tal como veremos a lo largo de este artículo.

La presencia de los buques vascos en los puertos catalanes y mallorquines, atestiguada desde el siglo XIV, no obedecía, pues, salvo la excepción apuntada, a la necesidad de realizar intercambios comerciales entre ambas áreas sino que respondía más bien al deseo de participar en el mercado de fletes mediterráneo, no sólo para el transporte de mercancías entre Mediterráneo y Atlántico, aunque era el flete más habitual, sino también cubriendo las rutas interiores del *Mare nostrum*. La expansión del comercio mediterráneo en esa época, que los documentos demuestran claramente, deparó a los marinos vascos la posibilidad de participar en el negocio del transporte en ese mar.

Desde fines del siglo XIII, la expansión territorial castellana en Andalucía y la presencia frecuente de flotas castellanas y catalanas en las cercanías del Estrecho de Gibraltar dieron seguridad a esta zona crucial, haciendo posible que la navegación del Mediterráneo al Atlántico aumentara de modo extraordinario y se regularizara; genoveses, catalanes y mallorquines cruzaron asiduamente el Estrecho y frecuentaron Londres o Flandes y otras plazas atlánticas³.

Del mismo modo, los navegantes atlánticos empezaron a frecuentar los puertos mediterráneos; no podemos certificar con seguridad cuándo se produjo su primera entrada en el Mediterráneo, puesto que las series notariales de las diversas ciudades portuarias no han sido vaciadas todavía con ese objetivo, aunque desde 1324 su presencia es habitual, salvo durante el periodo de la guerra entre la Corona de Aragón y Castilla, entre 1356 y 1369.

Elisa Ferreira ha atribuido el éxito de esas naves en el Mediterráneo a dos factores, su tonelaje medio, que les permitía completar la carga en un plazo breve y admitir partidas modestas, y también su acomodación a itinerarios y escalas a gusto del fletador, mientras que cree que la marina mercante mediterránea tenía calendarios más rígidos y mostraba poco interés por escalas intermedias⁴. Quizás habría que añadir que, en el Mediterráneo, la comunicación entre escalas intermedias estaba asegurada por la flota de cabotaje y también que eran los poderes públicos quienes restringían el número de puertos desde donde se podían hacer determinadas exportaciones, armamentos etc. para facilitar el control de impuestos, de licen-

1. Este artículo forma parte del proyecto de investigación *La Corona de Aragón potencia mediterránea: expansión territorial y económica en la Baja Edad Media*, concedido por el Ministerio de Ciencia y Tecnología para el periodo 2002-2004. Forma parte también de los trabajos que ejecutamos con la ayuda del «grup de recerca consolidat» *La Corona catalano-aragonesa, l'Islam i el món mediterrani*, subvencionado por la Conselleria d'Universitats, Recerca i Societat de la Informació de la Generalitat de Catalunya para el periodo 2001-2004.

2. SESMA MUÑOZ, J. Ángel: «Del Cantábrico al Mediterráneo: la vía fluvial del Ebro», en *XXVII Semana de Estudios Medievales* (Estella 2000), *Itinerarios medievales e identidad hispánica*, Pamplona, 2000, p. 210.

3. 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, Jacques: «Le commerce des Basques en Méditerranée au XVe siècle (D'après les archives de Gênes)», *Bulletin Hispanique*, 1955, pp. 292-324; SANTAMARÍA, Álvaro: «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.

4. FERREIRA PRIEGUE, Elisa: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, Fundación «Pedro Barrié de la Maza» y Universidad de Santiago. Facultad de Geografía e Historia. Departamento de Historia Medieval, Moderna y Contemporánea, 1988, p. 490.

cias para mercancías de extracción prohibida, de garantías impuestas a los armamentos navales, etc. También habría que añadir a los factores del éxito de los vascos el ahorro que podía suponer poder prescindir de la contratación de un piloto especializado, en los viajes hacia Flandes e Inglaterra, que eran los que cubrían mayoritariamente en el periodo inicial de su presencia en el Mediterráneo, aunque si hacían viajes por el Mediterráneo, seguramente tuvieron que tomar pilotos que conocieran las rutas de ese mar, ya que el conocimiento del litoral, de los fondos, del régimen de vientos y de las corrientes no se improvisa.

LA PRESENCIA DE NAVES VASCAS EN MALLORCA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIV

Para conocer la presencia de los vascos en los puertos de Cataluña, de Valencia o de Mallorca sólo contamos por ahora con la información que proporcionan unos cuantos registros del impuesto del «ancloratge» de Mallorca que corresponden a los años 1321, 1324, 1330, 1332 y 1340; el registro de 1321 atestigua la visita al puerto mallorquín de una coca de Santander y de otra de Castro [Urdiales], pero ninguna del litoral vasco; sin embargo, tres años después, en 1324, aparecen nada menos que cuatro cocas y un leño de San Sebastián, así como una coca y un leño de Fuenterrabía, claro que comparadas con las 417 embarcaciones mallorquinas que entraron ese año en el puerto de Palma son poco, pero resultan muy significativas si tenemos en cuenta que su presencia en el Mediterráneo era reciente; una potencia marítima mediterránea como Venecia se encuentra representada en el registro del mismo año con 28 naves que son muchas más que las vascas, pero hay que tener en cuenta que tenía mayor tradición en esa ruta. El registro de 1330 señala ya un incremento notable con once cocas vascas: una de Vizcaya, cuatro cocas bayonesas de Guetaria, tres bayonesas y otra sin calificación de San Sebastián, una coca bayonesa de Bermeo y otra de Lequeitio; el registro de 1332 señala la presencia de tres cocas de San Sebastián, una de las cuales bayonesa, una coca bayonesa de Vizcaya, una coca de Guetaria y otra de Fuenterrabía; el registro de 1340 indica una sola coca de Bermeo; quienes estudiaron esos registros no indicaron ni los nombres de los patrones de esas embarcaciones ni tampoco los destinos, si es que se menciona alguno⁵.

Podemos observar que esas primeras comparecencias de la flota mercante vasca en Mallorca y de la santanderina señalan la entrada de la coca en el Mediterráneo⁶, el buque que iba a tener tanto éxito en ese mar y que fue rápidamente adoptado⁷, puesto que entre 1339 y 1340 son cinco las cocas cuyos propietarios son ya catalanes⁸.

Otro cuaderno de cuentas del impuesto del «ancloratge» de Mallorca, conservado éste en el Archivo de la Corona de Aragón, nos muestra de nuevo la frecuente presencia de cocas y naos vascas en el puerto de Palma durante los años 1351-1353, y también la de naves sevillanas. En febrero de 1351 recaló en Palma Juan Sánchez, de Placencia (Guipúzcoa), patrón de coca; en marzo de 1352 lo hicieron Juan Bizcaya y Sancho de Corda; en abril, Felipe de Pares, todos ellos de San Sebastián y patrones de coca, y en septiembre, de nuevo Sancho de Corda pasó en ruta hacia Flandes. En 1353 pasó por Mallorca, en junio, Martín Yáñez, de Bermeo, que también iba a Flandes, mientras que otro patrón de San Sebastián llamado Felipe –que podría ser Felipe de Pares, aunque este nombre no se lee bien y más bien parece que el nombre comenzaba por «Infa»– tocó en Mallorca en su camino hacia Flandes, ya en octubre; su embarcación no es mencionada como coca sino como nao, aunque quizás el escribano no daba demasiada importancia a la denominación del tipo de nave porque la de Sancho de Corda es mencionada como coca en 1352 y como nao en 1353⁹. Conocemos también, por otras fuentes, que un patrón de coca de San Sebastián, Juan de Durango, había de realizar un viaje de Mallorca a Túnez en 1354¹⁰.

5. DURLIAT, Marcel, PONS I MARQUÉS, Joan: «Recerques sobre el moviment del port de Mallorca en la primera meitat del segle XIV», en *VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón* (Cerdeña, 1957), Madrid, 1959, pp. 352-354.

6. MOLLAT, Michel: «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.

7. Cf. sobre la coca BANÚS Y AGUIRRE, J. L.: «Alfonso VII y la coca cantábrica», en *Glosas euskaras*, San Sebastián, Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, 1975; LARRAÑAGA, K.: «Los vascos y la técnica naval mediterránea en el tardo medioevo», en *III Semana Internacional de Antropología Vasca*, t. II, vol. IV, Bilbao, La Gran Enciclopedia Vasca, 1976, pp. 329-342.

8. FERRER I MALLOL, María Teresa: «Transportistas y corsarios vascos en el Mediterráneo medieval. Las aventuras orientales de Pedro de Larraondo (1406-1409)», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2 (1998), Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián, pp. 509-510. Este artículo figura, ampliado, en mi libro *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelona, Institución Milá y Fontanals. CSIC, 2000, pp. 243-331.

9. Arxiu de la Corona d'Aragó (desde ahora ACA), RP, MR, A, vol. 1, ff. 1 r.-v., 2 v., 5 r., 10 r. y 11 v. HEERS, J.: *Le commerce des Basques en Méditerranée*, p. 294, dice, erróneamente, que este registro es de Barcelona y por tanto atribuye a este puerto la presencia de estos vascos.

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

Notemos que cuando se indica el destino de estas naves, es casi siempre Flandes, ruta que los marinos vascos conocían bien y por ello quizás sus naves eran preferidas a las mediterráneas, que habían de tomar un piloto especialista en esa área marítima; sin duda esta circunstancia, como ya hemos dicho, debía facilitar a las naves vascas la obtención de fletes para los destinos atlánticos.

LA PRESENCIA DE NAVES VASCAS EN GÉNOVA A MEDIADOS DEL SIGLO XIV

La documentación recogida por la Sra. Liagre de Sturler para ilustrar las relaciones comerciales entre Génova y Flandes nos permite apreciar la presencia de naves santanderinas y vascas en Génova, pero sólo desde 1348, al menos según esa fuente. Las primeras noticias registradas son de cocas de Castro Urdiales, la *Santa María* de Juan Burgués en 1348 y *La Rosa y Santa María* de Ferrán Sánchez de «Aricha» (Ariza?) en 1350; hay que señalar que este flete fue confirmado el 5 de marzo por dos representantes del rey de Castilla, García Jofre Tenorio y el genovés Antonio Struppa, y se acordó una indemnización de 1.000 florines si el rey prohibía la continuación del viaje, pues no olvidemos que se estaba desarrollando una campaña militar para la recuperación de Gibraltar, campaña en la que murió el rey¹¹; cabe señalar, también, que a causa de la guerra y del riesgo existente, la nave había de detenerse en Algeciras para embarcar ballesteros, que iban a cuenta del rey de Castilla. Dos años más tarde, en 1353, Ramón Segura de San Sebastián cargó alumbre de Mitilene (Lesbos) con destino a Sluis (L'Écluse), mientras que la coca de Juan Ortiz de Castro tomaba en Savona otra carga de alumbre, de Éfeso, con el mismo destino¹².

EL PERIODO DE LAS GRANDES GUERRAS EN EL MEDITERRÁNEO

Desde mediados del siglo XIV, los marinos vascos participaron también con sus naves en diversas guerras en el Mediterráneo: suponemos que debieron tomar parte en la guerra de la confederación catalano-aragonesa contra Génova iniciada en 1351, puesto que dos naves castellanas fueron enroladas por la flota catalana y participaron en la batalla de Alguer (Alghero) de 1353, una de ellas era de Castro Urdiales, la *Rosa de Castro* (seguramente la coca de Ferrán Sánchez de «Aricha» que acabamos de mencionar), mientras que desconocemos la procedencia de la otra¹³. Ya en esa época tenemos constancia de algún incidente entre catalanes o mallorquines y naves vascas, como preludio de la guerra que iba a estallar entre los dos estados, la confederación catalano-aragonesa y Castilla. En 1356, el rey Pedro el Ceremonioso se había quejado de un patrón de Bermeo que había tomado una nave de Ramon Freixenet, mercader de Mallorca, con la gente que viajaba en ella y su carga, en la que figuraba hierro. Según unos autores, entre ellos la crónica del mismo rey, ese patrón de Bermeo se llamaba Juan Pérez de Yvaga, mientras que A. Masiá leyó en el documento de cancillería Juan Pérez de Xuaga. Pedro el Cruel aseguró no poder devolver lo robado porque el condado de Vizcaya estaba sublevado contra él cuando se produjo la captura y le hacía guerra; el monarca castellano se quejó, a su vez, de otros agravios, entre ellos el famoso ataque de Francesc de Perellós contra unas naves placentinas ante sus ojos en Cádiz, que fue el motivo inmediato de la guerra. Por el momento ignoramos si era vasca, sevillana o de otro lugar del reino de Castilla una nave que protagonizó un incidente en Mallorca, donde fue capturada después que hubiese robado a algunos mercaderes de la isla, incidente que también forma parte de los agravios que se echaron en cara ambos reyes justo antes de iniciarse la guerra¹⁴.

Rotas inmediatamente después las hostilidades, en el mismo año 1356, la escuadra castellana penetró en el Mediterráneo para combatir a la flota catalana en su propio ámbito durante la guerra entre la Corona de Aragón y Castilla, conocida como de los dos Pedros; en 1358, además de la flota que se construyó

11. Sobre esa campaña cf. MOXO, Salvador de: «La expansión peninsular y mediterránea (c. 1212-c. 1350). La Corona de Castilla», en *Historia de España de R. Menéndez Pidal*, XIII, Espasa-Calpe, 1990, p. 426.

12. LIAGRE-DE STURLER, Leone: *Les relations commerciales entre Gènes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises (1320-1400)*, Bruselas-Roma, Institut Historique Belge de Rome, 1969, doc. 219, pp. 281-284, docs. 257, 259, 260, 262 y 263 pp. 328-331, 333-341, doc. 263, pp. 338-241 y doc. 282, p. 363.

13. LÓPEZ DE AYALA, Pedro: «Crónica del rey don Pedro», en *Crónicas de los Reyes de Castilla*, Madrid, 1953, I, p. 428, año tercero, cap. VIII (Biblioteca de Autores Españoles, LXVI).

14. PERE III: «Crònica», en JAUME I, B. DESCLOT, R. MUNTANER, PERE III: *Les quatre grans cròniques, pròlegs i notes de Ferran SOLDEVILA*, Barcelona, Ed. Selecta, 1971, p. 1125 y 1129-1130. MASIA DE ROS, Ángeles: *Relación castellano-aragonesa desde Jaime II a Pedro el Ceremonioso*, II, Madrid, CSIC, 1994, doc. 201/22, pp. 385-386 y doc. 202/208, pp. 387-390. Esas quejas y las respuestas castellana y catalana fueron comentadas por CAPMANY Y DE MONTPALAU, Antonio de: *Memorias Históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, reedición anotada y revisada por GIRALT Y RAVENTÓS, E., y BATLLE Y GALLART, C., Barcelona, Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona, 1961, I, pp. 596-597.

en Sevilla, el monarca castellano embargó todas las naves comerciales del norte, entre ellas las de Vizcaya y Guipúzcoa, que operaron en el Mediterráneo en 1359¹⁵.

Los vascos dejaron de estar presentes en los puertos catalanes durante la larga etapa de la guerra entre la Corona de Aragón y Castilla, que concluyó en su fase abierta en 1369, con el asesinato de Pedro el Cruel, aunque la paz definitiva no llegó hasta el 1375. En algunos momentos, como en 1359, sus naves fueron embargadas por el rey y, dejando sus fletes, tuvieron que entrar en la guerra, como acabamos de ver.

Antes de que terminara oficialmente la guerra, los vascos ya habían vuelto con sus naves al Mediterráneo. Me referí en otra ocasión a Peregrín de «Turriots», de San Sebastián, patrón de la coca tinglada *Santa María*, que en 1374 fletó 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. La carga consistía en hierro, sebo, jarras de aceite, harina de trigo, garbanzos, tres sacas de escayola, etc.; cabe destacar el hierro, que debía proceder del País Vasco, aunque no se diga¹⁶.

Tampoco, desde 1353 hasta 1376, se encuentran naves vascas en la documentación notarial genovesa publicada por la Sra. Liagre de Sturler.

LA PRESENCIA DE NAVES VASCAS EN GÉNOVA EN EL ÚLTIMO CUARTO DEL SIGLO XIV

Desde 1376 la documentación genovesa relacionada con la ruta atlántica vuelve a registrar la presencia de vascos. En febrero de ese año la coca de Martín Martínez, de Bermeo, viajaba de l'Écluse hacia Sevilla llevando una bala de paños de Brujas que pertenecía al genovés Federico Becchignone. El mismo año, pero en octubre, la coca de «Rugolteres» de San Sebastián transportaba una cantidad de sayas pertenecientes al genovés Brancaleone Marocello, con destino a Porto Pisano, mientras que en diciembre de 1377 la nave castellana de «Octu Vagnes» (quizás Ochoa Ibáñez), de Ondárroa, había de llevar a l'Écluse jabón y mercurio que había sido cargado en Sevilla y que pertenecía a Teramo Cattaneo; ni en uno ni en otro caso no tenemos la seguridad de que esas naves penetraran en el Mediterráneo ya que se trata de seguros sobre parte de un trayecto. En cambio en diciembre de 1379 Diego Ortiz, de Portugalete, salió con su nave *Santa María* de Génova con destino a Flandes después de haber recibido de Raffaello Maraboto un préstamo de 100 florines, empleados en el armamento de la nave, préstamo que había de ser descontado del flete debido por Maraboto, a la llegada a Brujas; podemos señalar que en esa misma nave viajaba también Martín Sánchez, de Valmaseda, lugar cercano a Castro Urdiales. A través de un litigio entre los Spinola consta que Martín Ibáñez, de Bermeo, había de transportar fruta (seguramente pasas e higos) de Granada a Flandes en 1380.

Hay que señalar que ya en esta época encontramos viajes de naves vascas hacia el Mediterráneo oriental, aunque se trata de ir a buscar carga destinada a Flandes; así por ejemplo Juan Pérez de Heya, de Bermeo, patrón de la nao *Santa María*, se encontraba en Quíos en marzo de 1381 cargando alumbre de Focea por cuenta del genovés Barnaba Dentuto, aunque el propietario de la mercancía era «Petrus Colzat», de Flandes. En Quíos, el patrón cobró 1.831 francos de oro, la mitad del flete convenido, aunque solo una parte en moneda y la otra parte en 594 cántaros de alumbre, pago que era susceptible de ajuste, según se dice, seguramente porque se preveía hacer todo el pago del flete en moneda a la llegada al puerto de destino, en Flandes; la asignación de una parte de la carga al patrón era una garantía; debía tratarse de un flete íntegro de la nave porque algunas responsabilidades, como calafatearla y substituir al piloto, que había fallecido, eran responsabilidad del fletador, es decir de Barnaba Dentuto; Liagre de Sturler señala también que la nave fue valorada en 6.000 francos de oro y que nave y flete conjuntamente fueron estimados en 10.000 francos.

Un pleito de Carloto Lercari con sus aseguradores nos informa de un viaje realizado en 1382 por Martín Pérez, de Guetaria, a l'Écluse, viaje que ignoramos donde había comenzado porque el trayecto asegurado era sólo Guetaria-l'Écluse, y de otro viaje efectuado en 1383 por Juan Ibáñez de Arostegui de Génova a Porto Pisano, de ahí a Cerdeña y vuelta a Porto Pisano.

En 1384, Juan Ibáñez de Iceta, de Guetaria, patrón de la nave *Santa María*, aprovechó un viaje de Génova a Ibiza para cargar sal y llevarla de regreso a Génova antes de realizar otro viaje, por cuenta de Pie-

15. LÓPEZ DE AYALA, P.: *Crónica del rey don Pedro*, p. 486, año noveno, cap. X, y p.498, año décimo, cap. XVIII. Sobre la flota castellana y su comparación: SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis: «Castilla», en *Historia de España*, dirigida por MENÉNDEZ PIDAL, R., Madrid, Espasa Calpe, 1966, pp. 59-65.

16. FERRER, M.T.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 511 y ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, p. 248.

tro Dardella, hacia Valencia, Alicante, reino de Granada y Cádiz, puertos en los que había de tomar carga con destino a La Rochelle. La documentación de Liagre de Sturler contiene sólo dos noticias más de viajes de naves vascas antes del año 1400, el de Juan Ortiz, de Bermeo, que antes había trabajado de piloto en una nave genovesa, quien transportó 197 balas de arenque de l'Écluse a Valencia, donde la carga fue transbordada a otra nave para continuar hacia Pisa, antes de 1393, y otro de Juan Ruiz, de Lequeitio, que realizó un viaje de l'Écluse a Porto Pisano, en el transcurso del cual se estropearon, por mojadura, algunas de las balas de pieles de añino que transportaba¹⁷.

EL ENROLAMIENTO DE PILOTOS VASCOS EN GÉNOVA

Los pilotos especialistas que tomaban las naves mediterráneas en ruta hacia el Atlántico eran frecuentemente vascos; podemos observarlo en algunos enrolamientos conservados en el Archivio di Stato de Génova y publicados por la Sra. Liagre de Sturler, por ejemplo, el de Juan García Castañeda, que se enroló en la coca de Manuele Vento, para el viaje de Génova a Nápoles, donde había de cargar, para dirigirse después a l'Écluse (Sluis), pasando por Cádiz, donde el piloto había de hacerse cargo de la dirección técnica de la coca; o el de Martín de «Presentia», seguramente de Plasencia, hijo de Juan Martínez de Ribella, enrolado en la coca bayonesa del genovés Raffael Macia, que en febrero de 1382 se dirigía a l'Écluse, que había de empezar a pilotar a partir del Estrecho o de Algeciras; o el de Juan Ibáñez de Gacito, de Berango, enrolado en la nave castellana de Barnaba Dentuto, que en marzo de 1383 se comprometió a pilotarla hasta Flandes y, a la vuelta, hasta Cádiz; o todavía el caso de Ochoa, de Guetaria, que en 1384 se enroló como piloto en la nao *San Nicolás* de Giuliano de Mari, que partía hacia Southampton; había de pilotar la nave tanto en el viaje de ida de Génova a Southampton como a la vuelta hasta Cádiz o hasta Tarifa o Málaga, en esos casos con suplementos de sueldo; dadas las malas relaciones de Castilla con Inglaterra, el patrón se comprometió a protegerle contra los ingleses y a pagar eventualmente su rescate si era detenido. Otro piloto, Juan Ortiz, de Bermeo, que más adelante tendría su propia nave, se comprometió, en 1386, a pilotar durante cinco meses la nao carraca *Santa María* y *San Julián* de Agostino Spino-la, que había de ir a Nápoles para tomar carga y después a Flandes o a Inglaterra; había de pilotar a partir de Tarifa¹⁸.

INCREMENTO DE LA PRESENCIA DE NAVEGANTES VASCOS EN EL MEDITERRÁNEO A FINES DEL SIGLO XIV

Volviendo del ámbito genovés al barcelonés, tenemos noticias en 1382 de un patrón de Plasencia, llamado Juan Sánchez Piñaga, que fletó su nave a diversos mercaderes catalanes para un viaje a Flandes. Ya hemos mencionado a un patrón de Plasencia que respondía al nombre de Juan Sánchez, sin el segundo apellido Piñaga, en Mallorca en 1351. Treinta años parece un periodo demasiado largo para que pueda ser la misma persona porque el oficio era duro, sin embargo cabe la posibilidad de que fuera la misma persona o al menos un familiar. Viajó con esa nave un representante de los mercaderes, Pere Miró, quien tuvo que solicitar la intervención de la ciudad de Barcelona porque la flota real castellana en el norte retuvo la nave con las mercancías que llevaba primero en Bilbao y después en Santander, hasta que la flota saliera; podemos suponer que la retención obedecía a una precaución por si era necesario incorporar la nave a la flota, una flota que suponemos relacionada con la intervención en Flandes para ayudar a los franceses, mientras se esperaba la armada inglesa que se preparaba para ir en ayuda de los flamencos; también es posible que la retención se debiera al deseo de evitar que personal o pasajeros de la nave pudiera dar información sobre la flota castellana. Los consellers de Barcelona pidieron a los capitanes de la flota castellana que permitieran a la nave seguir su camino, puesto que la retención estaba causando un grave perjuicio a los mercaderes¹⁹.

En la última década del siglo XIV los vascos frecuentaron con gran asiduidad el puerto de Barcelona. Comentaré las noticias que conocemos por ahora agrupándolas por puertos de origen de los patrones

17. LIAGRE-DE STURLER, L.: *Les relations commerciales*, doc. 352, pp. 477-478, docs. 362 y 364, pp. 487-490, docs. 377 y 378, pp. 503-504, docs. 388 y 389, pp. 516-520, doc. 394, pp. 526-529, doc. 430, pp. 574-578, doc. 433, pp. 580-581, doc. 580, pp. 767-769 y doc. 603, pp. 802-803.

18. LIAGRE-DE STURLER, L.: *Les relations commerciales*, docs. 308, pp. 406-408, doc. 391, pp. 521-523, doc. 403, pp. 538-539, doc. 437, pp. 585-587 y 488, pp. 637-640 (*Études d'Histoire Économique et Sociale*, VIII).

19. CAPMANY, A. de: *Memorias históricas sobre la marina*, II, doc. 216, pp. 323-324.

para seguir algún esquema de exposición y, en el caso de contar con noticias de Italia, las integraremos también en este esquema. Hay que señalar que las noticias en la documentación reunida por la Sra. Liagre de Sturler para estos últimos años del siglo XIV es escasa y que nuestra información procede de otras fuentes o bien de los estudios basados sobre la documentación del Archivo Datini.

El puerto de Bermeo es sin duda el lugar de donde salieron mayor número de patrones de la naves que durante estos años finiseculares entraron en el Mediterráneo. Entre ellos destaca Juan Pérez de Saraspe, patrón de la nave tinglada *Santa María*, de un timón y una cubierta, que en 1391, se preparaba para zarpar de Barcelona hacia Flandes. Al año siguiente se encontraba de nuevo en Barcelona, de donde quería volver a Castilla, sin cumplir un contrato de flete firmado en Brujas con mercaderes barceloneses, que le obligaba a efectuar un viaje a Pisa, alegando el miedo a corsarios que habían atacado a naves catalanas y castellanas; fue llevado ante el tribunal del Consulado de Mar, que no aceptó que ese miedo fuera causa suficiente de rescisión de contrato.

En 1392, otro patrón de Bermeo, Ferrando Ibáñez, había de realizar un viaje a Génova con un cargamento de lanas pertenecientes al mercader barcelonés Berenguer Gibert y al genovés Giovanni Sabba²⁰.

En 1393, Juan Pérez Vaquero y Juan Ortiz, igualmente de Bermeo, visitaron el litoral catalán con sus dos naves, asegurados por un *guiatge* o salvoconducto real para ellos mismos y toda su tripulación por el que pagaron la respetable cantidad de 500 florines de oro cada uno²¹. Desconocemos por el momento la actividad de Juan Pérez Vaquero o Vaquera, que murió en Valencia en 1396. Poco antes de morir había vendido su nave, la *San Martín*, conocida también como «Vaquera», al mercader barcelonés Andreu Geronès. Esta venta, sin embargo, fue motivo de un largo pleito, como veremos en otro apartado²².

Juan Ortiz, el otro beneficiario del *guiatge*, es un personaje ya conocido. Le hemos visto como piloto, en 1386, de la nave de Agostino Spinola y también hemos comentado que hacia 1393 ya contaba con nave propia, o al menos patroneaba una, con la cual había llevado de L'Écluse a Valencia, por cuenta de genoveses, una carga de arenques. Dicha nave, que según la documentación del Archivo Datini era de 450 botas de capacidad y llevaba una tripulación de 35 hombres, fue fletada ese mismo año 1393 por la compañía Datini para realizar un viaje de Valencia a L'Écluse (Sluis), con 300 cargas de arroz, 56 de comino, 10 cajas de jabón y 15 cargas de almendras²³. Creemos que puede identificarse este Juan Ortiz con Juan Ortiz de Aristurnaga o de Estuñiga, también de Bermeo, aunque es calificado de mercader, cosa que podría hacer pensar que había optado por una vida menos dura que la del mar; este Juan Ortiz recibió un salvoconducto en 1397, valedero durante tres años, a fin de gozar de seguridad y no ser represaliado en un viaje que pensaba realizar a Barcelona, donde había de cobrar una cantidad, pactada previamente con los cónsules de la Mar, para olvidar una demanda, por la que había recibido en Castilla una licencia de represalia o marca contra catalanes por una gran cantidad y la había usado tomando prendas a mercaderes catalanes. También pensaba aprovechar el viaje para comerciar. En 1404 recibió un nuevo salvoconducto de Martín el Humano para él mismo, para sus mercancías y para los buques que las transportaran. En 1407, este mismo mercader sufrió otro contratiempo. En efecto, la nave gallega en donde sus factores Ochoa López y Álvaro Gómez habían cargado vino, loza de Málaga y especias fue robada en el puerto de Morvedre (Sagunto) por los corsarios Diego de Barrasa, Guillem Desguanecs y Galceran de Montbui. Ello demuestra que tenía una compañía importante con factores estables²⁴.

También era de Bermeo Martín de Landa, quien en 1390 efectuó un viaje en el Mediterráneo central y oriental, hacia Sicilia y Scorpiata, plaza situada en la Turquía asiática, ante la isla de Tenedos, con la nave tinglada *Santa Catalina*, de la que era patrón conjuntamente con el barcelonés Berenguer Pasqual; para afrontar los gastos de preparación del viaje tomó un cambio a riesgo marítimo de un mercader barcelonés, Bernat Cerdans, prometiendo devolverlos a su regreso a Barcelona; el señor de la nave era Bartomeu Mir, cuñado de Berenguer Pasqual, quien, como veremos, la había comprado en Flandes; Martín de Landa

20. CARRÈRE, Claude: *Barcelona 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi*, Barcelona, Curial, 1977, I, pp. 266 y 314.

21. FERRER, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 511. ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, p. 249.

22. FERRER, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 511-512. ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, p. 249. Además de la documentación allí citada cf. también en el Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (desde ahora AHPB), Guillem Donadeu, 80-1, ff. 65 r.-66 r. Cf., más adelante, el texto correspondiente a la nota 62, donde comentamos dicho pleito.

23. 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», en *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos, Diputación provincial, 1995, pp. 115-154, nota 84.

24. FERRER, M.T.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 512. ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, p. 249-250 y pp. 235-236.

poseía tres sexdenas de dicha nave, es decir tres dieciseisavas partes²⁵. En 1394, Martín de Landa, que se encontraba de nuevo en Barcelona, había de salir hacia Flandes²⁶. Parece que el cónsul de castellanos en Barcelona, Sancho González, le había dejado dinero, a través de Juan de Vedia de Bilbao; cuando el cónsul redactó su testamento, en 1394, aun no había recuperado del todo ese dinero puesto que dejó constancia de que Landa, juntamente con Juan Ruiz de Laviro y Juan Ibáñez d'Orostiga, también de Bermeo, le debían 27 florines de oro de Aragón²⁷.

En diciembre de 1394 llegó a Barcelona la nave de Ochoa Sánchez, igualmente de Bermeo, que, según parece, había sido fletada en Brujas para el trayecto L'Écluse (Sluis)-Valencia-Mallorca por mercaderes de Valencia que actuaban en nombre de otro de Mallorca²⁸.

Martín Pérez de Vidasol, de Bermeo, es otro de los patrones que, en esta época, frecuentaba 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 Barcelona²⁹.

También Machín Escarlín o Esterlín era de Bermeo. En 1398 consta que era patrón de barxa y que había mantenido un pleito ante el consulado de Mar de Barcelona contra Nicolás de Ondárroa y Juan Blanco³⁰, patrones también de Bermeo, para recuperar siete «troques» en las que había 70 cueros, que habían sido extraídos de la barxa contra su voluntad a la altura de Cabo de Gata en un incidente del que desconocemos los pormenores. Como seguramente tenía que ausentarse de Barcelona, a fines de julio de 1398 nombró procurador suyo al mercader barcelonés Guillem de Fonollet para que recuperara en su nombre los cueros o su valor³¹. Al año siguiente, su nave, cargada de mercancías genovesas, fue víctima del ataque de uno de los corsarios castellanos más famosos de aquellos años, Diego González de Valde rrama, alias Barrasa, en el cabo de San Vicente aunque llevó después la presa a Cerdeña, donde solía refugiarse; comenzó entonces el largo calvario de la demanda de indemnización, presentando su reclamación a la corte catalana³².

Unos cuantos años más tarde, en 1408, otro patrón de Bermeo, Pero Martínez Marçay, se presentó en Valencia con su barca. Su visita resultó accidentada porque en 1404 había sido uno de los capitanes, junto con Juan Martínez, también de Bermeo, de una flotilla de policía marítima en el Atlántico, formada por cinco naves, que había tomado en los mares de Galicia la nave de Luís Gómes, un portugués que llevaba a Flandes mercancías de gran valor del mercader de Valencia Ferrer Ballester, valoradas en 5.000 francos. Cuando en 1408 la nave de Pedro Martínez entró por mal tiempo en el puerto de Valencia fue encarcelado y sus bienes, incluida la nave, confiscados para satisfacer a Ferrer Ballester; sin embargo, tanto él como su socio, Juan González, de Santander, se acogieron al privilegio de vituallas de Valencia, que otorgaba seguro a quienes llevaran abastecimientos a la ciudad y alegaron también que el santanderino tenía *guiatge* del *batlle* general de Valencia; aunque se cuestionó la validez de este documento, porque había sido expedido por el lugarteniente del *batlle*, ambos marinos consiguieron un *guiatge* real en diciembre de 1408; seguramente, pues, Ferrer Ballester no debió conseguir su objetivo, esta vez, de hacerse indemnizar³³.

C. Cuadrada y M. D. López citan también otro patrón de Bermeo, Juan Yáñez, que habría frecuentado la ruta entre Mallorca y el Atlántico durante estos años³⁴.

Aunque, como hemos visto, los barcos de Bermeo fueron los que más frecuentaron las costas catalanas en esta época de fines de siglo, sin embargo también tenemos documentados navegantes de otras

25. GARCIA I SANZ, A.; FERRER I MALLOL, M.T.: *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 1983, doc. 86 y AHPB, Joan Nadal, 54-4, f. 24 r. (1390, octubre, 6). Sobre la propiedad de las naves cf. COLL JULIÀ, Nuria: «Aportación al estudio de los patrones y de la propiedad de las naves en Cataluña en la Baja Edad Media», en *Homenaje a Jaime Vicens Vives*, I, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1965, pp. 377-393.

26. CARRÈRE, C.: *Barcelona 1380-1462*, I, pp. 266 y 314.

27. FERRER MALLOL, M. T.: «De nuevo sobre el consulado de castellanos en Cataluña y Mallorca a fines del siglo XIV», en REGLERO DE LA FUENTE, C. M., coord.: *Poder y sociedad en la Baja Edad Media hispánica. Estudios en homenaje al profesor Luis Vicente Díaz Martín*, Universidad de Valladolid, 2002, 2, p. 967.

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

29. GARCIA I SANZ, A.; FERRER I MALLOL, M. T.: *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, doc. 109.

30. Parece que Juan Blanco murió poco después porque sus herederos, su madre Mengua, viuda de Juan Alfonso de Mochica o Motxica, y sus hermanos Pedro y María reclamaron su herencia. Pedro fue a Barcelona en nombre de los demás y allí dio poderes al cónsul de castellanos García de Alcaudete, para que se ocupara de reclamarlos: AHPB, Guillem Donadeu, 80-4, f. 82 r. (1400, julio, 12).

31. AHPB, Guillem Donadeu, 80-1, f. 47 r.-v. (1398, julio, 27).

32. FERRER, M.T.: *Corsarios castellanos y vascos*, pp. 124, 185-187, 190-192 y 253.

33. FERRER, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 515. ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, p. 257-258.

34. CUADRADA, C.; LÓPEZ, M. D.: «Comercio atlántico», notas 53, 70-71.

procedencias. De Bilbao eran los patrones Juan Iñiguez de Orasa y Juan Martínez de Arteaga, que en 1391 se aprestaban para salir de Barcelona hacia Flandes³⁵, mientras que era de un lugar muy cercano a Bilbao, Basurto, Sancho Díez, que el mismo año fletó su nave tinglada *Santa María*, de un timón y una cubierta, a Nicola Galamanni, mercader genovés residente en Barcelona, para ir hasta el cabo de Tortosa, donde habría de cargar 60 cahíces, o más, de sal, a medida de Tortosa, y además 300 quintales de lana, a peso de Sant Mateu, la villa del Maestrazgo que centralizaba buena parte del comercio de lana en la Corona catalano-aragonesa; después, la nave había de volver a Barcelona para dirigirse seguidamente a Génova³⁶. Sancho Díez realizó algún viaje a Sicilia en 1395, puesto que allí tuvo un altercado con los mercaderes barceloneses Pere Saurí y Pere Pla por razón de un cambio; la cuestión fue sentenciada por Pere Capdebou, cónsul de catalanes en Trápani, y más tarde por el consulado de Mar de Barcelona, que mandó a los mercaderes barceloneses pagar a Sancho Díez 114 sueldos y 7 dineros, que finalmente fueron librados en 1398 al cónsul de castellanos en Barcelona, procurador del citado Sancho Díez³⁷.

Otro patrón de nave de Bilbao, Diego Sánchez de «Cidarusti», sufrió un incidente, puesto que su nave fue tomada por el genovés Battista di Savignono; por ello, en octubre de 1400, encontrándose en Barcelona, Diego Sánchez, autocalificándose como expatrón de nave, pues esa era su triste condición entonces, nombró procurador suyo a un marinero de Castro-Urdiales, Lope Sánchez, para que fuera a Pisa y a Livorno a recuperar lo robado³⁸.

También la nave de Pedro Ortiz, de Bilbao, sufrió un incidente en aguas de Cerdeña; fue tomada por Juan González de Moranza cuando iba cargada de mercancías pertenecientes al genovés Luchino Salvago, en 1403, y fue llevada al puerto de Cagliari, donde nave y mercancías fueron confiscadas por los oficiales catalanes en la isla por necesidad de guerra; en esos casos los oficiales libraban un documento a las víctimas de la operación para que reclamaran la indemnización a la corte; era un procedimiento bastante habitual para proveer a la defensa de las pocas plazas que la Corona de Aragón mantenía en ese momento en la isla, donde el «giudicato» de Arborea, que ocupaba originalmente una cuarta parte de la isla y mantenía una dependencia feudal respecto a la Corona de Aragón, se había levantado en guerra y se había apoderado del resto del territorio que pertenecía a la confederación catalano-aragonesa³⁹. Pedro Ortiz no debía haber recuperado todavía su nave en noviembre de 1404 puesto que fletó la barca de Pere Guerau para llevar un cargamento de hierro desde Cartagena a Barcelona; tal operación necesitó una autorización especial del rey porque poco antes, en diciembre de 1403, se habían cerrado las fronteras al comercio con Castilla por desacuerdos en el régimen de aduanas e impuestos entre ambos reinos⁴⁰.

Finalmente, F. Melis y C. Trasselli señalaron también que otro patrón de Bilbao, Pedro de Larraondo, trabajó en el transporte de mercancías de florentinos y toscanos en general, viajó concretamente durante algunos años para la compañía de los Alberti de Brujas y la compañía Datini, entre el mar del Norte y el Mediterráneo entre los años 1395 y 1401, a veces formando convoy con la nave de Martín Ramón de Ondárroa, que transportaba lana en el trayecto Southampton-Pisa, por cuenta de mercaderes toscanos, en 1396 y 1399, antes de dedicarse al corso como ya he explicado en otros estudios⁴¹.

Está documentada, igualmente, la presencia en puertos catalanes de algunos navegantes de San Sebastián en estos años de fin de siglo. 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 Muros⁴², mientras que Pedro Sánchez de Rissura, también patrón de San Sebastián, debía haber visitado Barcelona en esos

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

36. FERRER, M. T.: *Corsarios castellanos y vascos*, p. 251.

37. AHPB, Guillem Donadeu, 80-1, f. 42 r.-v. (1398, junio, 18).

38. FERRER, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 515. ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, p. 257-258.

39. FERRER, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 513. ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, p. 253. 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», en *Els catalans a Sardenya*, a cura de CARBONELL, J. Y MANCONI, F., Barcelona, Enciclopèdia Catalana, Generalitat de Catalunya, Consell Regional de Sardenya, 1984, pp. 35-40 y IDEM: «Barcelona i la política mediterrània catalana: el Parlament de 1400-1401», en *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. Cf. también SIMBULA, P. F.: *Corsari e pirati nei mari di Sardegna*, Cagliari, CNR. Istituto sui rapporti italo-iberici, 1993. Sobre la guerra, cf. FERRER I MALLOL, M.T.: «La guerra d'Arborea alla fine del XIV secolo», en *Giudicato d'Arborea e Marchesato di Oristano: proiezioni mediterranee e aspetti di storia locale*, Atti del 1º Convegno Internazionale di Studi (5-8 dic. 1997), a cura di Giampaolo Mele, Oristano, ISTAR, 2000, pp. 535-620.

40. FERRER, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 513. ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, p. 253. Sobre los problemas comerciales con Castilla, cf. ID.: «La ruptura comercial amb Castella i les seves repercussions a València (1403-1409)», *I Congreso de Historia del País Valenciano* (Valencia, 1971), II, Valencia, 1981, pp. 671-682.

41. MELIS, Federigo: *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, Carmelo: «Sui biscagliani in Sicilia tra quattro e cinquecento», *Melanges de l'École Française de Rome. Moyen Age. Temps Modernes*, 85-1 (1973), pp. 144-145. FERRER, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos» y ID.: *Corsarios castellanos y vascos*.

42. FERREIRA, E.: *Galicja en el comercio marítimo medieval*, p. 491.

años, puesto que el cónsul de castellanos en Barcelona hizo constar en su testamento, redactado en 1394, que éste le debía 32 florines de oro, una cantidad importante⁴³. En 1395 otro patrón de San Sebastián, Sancho Gómez, había fletado su nave a los barceloneses Guillem y Nicolau Pujades, que había sido cargada de trigo en Harfleur; el trigo estaba destinado a Mallorca, que pagaba una prima de 8 dineros por libra a quienes llevasen ese alimento básico a la isla, a fin de asegurar su aprovisionamiento. En Lisboa, el factor de los Pujades concedió acoger en esa nave a Rodrigo Díez, hijo de un noble valenciano que había sido gobernador y después *batlle* general del reino de Valencia durante muchos años, y que poco antes había decidido dedicarse al corso. Inocentemente, también fueron acogidos a bordo sus secuaces, gente que por su número y su preparación consiguieron, al poco, apoderarse de la nave, en octubre de 1395; dueño de la nave, Rodrigo Díez se dirigió a Galicia, donde vendió el trigo y compró otra nave; con ambas naves armadas se dedicó al corso durante un cierto tiempo⁴⁴.

También debía haber sido patrón Juan de Arriaga, vecino de San Sebastián, quien recibió un salvoconducto en diciembre de 1401 para poder viajar y residir en los dominios del rey Martín el Humano y ocuparse de unos asuntos que no se especifican. Era entonces un hombre pobre y parece que a este estado había llegado después de haber sido damnificado por catalanes en algún hecho de corso; era algo que sucedía con relativa frecuencia; salvo las personas que tenían una fortuna familiar muy consolidada, muchos mercaderes y navegantes podían pasar fácilmente del bienestar a la miseria si sufrían un ataque corsario. Seguramente, la presencia de Arriaga en tierras catalanas obedecía 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 Berbería⁴⁵.

De Fuenterrabía era Pero Sánchez, que en 1393 tuvo diferencias con su tripulación, asunto del que nos ocupamos en otro apartado. De Lequeitio, procedían Juan Ruiz, a quien hemos visto antes trabajando para genoveses, y Nicolás Martínez, patrón de una barca que sufrió un ataque, en 1404, cuando iba conducida por Francesc Oriola, cerca de la Coruña, y se dirigía hacia Flandes con las mercancías del mercader Guillem de Fenollet, de Barcelona y Antoni Garriga de Valencia⁴⁶.

De Ondárroa hemos encontrado dos patrones. Martín Ibáñez de Alanxo, patrón o maestre de la nao *Santa María*, a quien, en 1403, el rey Martín el Humano puso bajo su *guiatge*, incluidas mercaderías y tripulación de su nave, autorizándole a vender en Valencia el pescado salado y otras mercancías que llevaba y a comprar allí todas las provisiones que necesitase⁴⁷. Quizás fue pariente suyo un Juan de Alanxo, cuya nave fue vendida en Barcelona por orden de los cónsules de la Mar y del cónsul de castellanos en Barcelona en 1414 con el fin de poder pagar las deudas de la nave⁴⁸.

También era de Ondárroa Juan de «Azterriqua», que sólo conocemos por las depredaciones que sufrió; su nave estaba detenida en Génova en octubre de 1398 a causa de una marca que los Marrufos tenían contra el rey de Castilla⁴⁹; tanto él como otro patrón gallego de Vivero habían presentado una protesta al consejo de ancianos de Génova, pero no parece que tuvieran mucho éxito porque en febrero de 1399 los cónsules de mar de Barcelona intercedieron por él cerca del rey Martín el Humano. Querían que pidiera al rey de Castilla que le hiciera restituir lo que le había sido robado por genoveses y alegaban en favor de esa intercesión que era una persona que había ayudado siempre a los catalanes. El rey Martín el Humano atendió la petición escribiendo, en 1399, no sólo al rey de Castilla sino también al infante don Fernando, al cardenal de España y a Ruy López Dávalos. Pero aquel mismo año su nao, la *Santa María*, fue robada en el puerto mallorquín de Portopetre 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 mercancías; Bocassi nombró procuradores para que reclamaran sus bie-

43. FERRER, M. T.: «De nuevo sobre el consulado de castellanos en Cataluña y Mallorca a fines del siglo XIV», en REGLERO DE LA FUENTE, C. M., coord.: *Poder y sociedad en la Baja Edad Media hispánica. Estudios en homenaje al profesor Luis Vicente Díaz Martín*, Universidad de Valladolid, 2002, 2, p. 967.

44. FERRER MALLOL, M.T.: «Rodrigo Díez, caballero y corsario. Capturas en los mares portugueses (1395-1396)», en curso de publicación en *Homenagem ao Prof. Doutor Humberto Carlos Baquero Moreno*.

45. FERRER, M. T.: «Els corsaris castellans i la campanya de Pero Niño al Mediterrani. Documents sobre El Victorial», *Anuario de Estudios Medievales*, 5 (1968), pp. 302-303 y 305-306. ID.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 513 y ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, pp. 53-54 y 56-57.

46. FERRER, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 513. ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, p. 254.

47. FERRER, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 512. ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, p. 252.

48. CARRÈRE, C.: *Barcelona 1380-1462*, I, p. 239.

49. Archivio di Stato di Genova, *Diversorum* 498, ff. 219 v.-220 r. (1398, octubre, 5).

nes al patrón vasco, puesto que seguramente era él quien había de recibir la indemnización que el rey había ordenado⁵⁰.

C. Cuadrada y M. D. López citan como presentes en la ruta entre Mallorca y el Atlántico a dos patrones de Bayona, Martín de la «Xansa» y Arnaldo de la Lana, mientras que Juan Desguisi, Ruy Martínez y un tal Pérez, marinero, eran de Guetaria⁵¹.

Ignoramos el patrón y la procedencia de la nave de vizcainos que hacia el mes de marzo de 1393 había vuelto del Levante, pasando por Atenas, de donde había traído la noticia de que un capitán gascón de la Compañía navarra, que estaba en plena campaña militar en esa zona, había encontrado la cabeza de San Jorge en una ciudad que había tomado; la noticia fue transmitida inmediatamente desde Cerdeña al rey Juan I, quien se movilizó inmediatamente para obtener tan preciada reliquia⁵².

Hay también bastantes noticias sobre asuntos particulares de marineros vascos, de distinta procedencia; se encuentran particularmente en la documentación referente al funcionamiento del consulado de castellanos, puesto que el cónsul se encargaba con frecuencia de guardar objetos o de representar a súbditos del rey de Castilla en cuestiones de herencias, de reclamaciones a tribunales catalanes etc. En 1388, por ejemplo, el cónsul se ocupó de entregar a un marinero de Bilbao, Juan Pérez, bienes de su pertenencia que había confiado a Antoni Salelles, patrón de nave de Sant Feliu de Guíxols, y que este último había depositado en poder del cónsul un mes antes⁵³. Entre los que nombraron al cónsul Alfonso García de Alcaudete como a su procurador figuran Amado de Guido, de San Sebastián, que había sido maestro o patrón de la nao *Santa María*, que le otorgó poderes para administrar sus bienes tanto en Barcelona como en Cagliari, recuperar comandas-depósito, representarle en pleitos etc. Lo mismo hizo Juan de Landazábal, marinero de Bilbao, que en 1401 le otorgó poderes para representarle en juicios y para recuperar el dinero de una comanda-depósito; entre los testigos de esta última procuración cabe destacar que figuraban Sancho de Larraondo, patrón de nave de Castilla, y el marinero Deudiz, de Vizcaya⁵⁴.

Los hosteleros también fueron receptores, a veces, de la representación de alguno de estos marinos. Así, por ejemplo, en 1379 Alfonso Castellano, vizcaíno, otorgó una procuración a un hostelero castellano residente en Barcelona, Rodrigo de Castro, para que se encargara de cobrar el resto del salario que se le adeudaba, por su servicio como *cruïller* en la pequeña flota de seis galeras, capitaneada por Hug de Santa Pau, que en 1378 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 travesía⁵⁵.

Ignoramos la relación de Jaume Pedró y su esposa Jaumeta con Martín Izquierdo («Squerdo»), que enfermó y murió en Barcelona, después de haber tomado parte en la armada conjunta valenciano-mallorquina contra Berbería, seguramente la de 1399⁵⁶, bien porque la propaganda de la cruzada llegó hasta el País Vasco o bien porque se enroló como marinero. El matrimonio se ocupó de vender sus cosas para poder pagar misas de San Amador en sufragio de su alma y seguramente otras disposiciones testamentarias.

CONFLICTOS ENTRE PERSONEROS DE NAVES VASCAS O ENTRE TRIPULACIÓN Y PATRÓN

La documentación notarial o los restos conservados de la documentación consular nos informan de algunos conflictos que surgieron en el seno de ese colectivo. Son particularmente interesantes las noticias

50. FERRER, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 512-513. ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, p. 252. Cf. también AHPB, Guillem Donadeu, 80-4, ff. 42 v.-44 r. (1399, diciembre, 11).

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

52. RUBIÓ I LLUCH, Antoni: *Diplomatari de l'Orient Català (1301-1409)*. *Col·lecció de documents per a la història de l'expedició catalana a Orient i dels ducats d'Atenes i Neopàtria*, edició facsímil a cura de FERRER I MALLOL, M. T., Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 2001, doc. DCXXXVII, pp. 666-667 (Memòries de la Secció Històrico Arqueològica, LVI). Sobre la reliquia de la cabeza de San Jorge cf. SETTON, Kenneth M.: *Recerca i troballa del cap de Sant Jordi*, Barcelona, Festivitat de Sant Jordi. Diada del Llibre. 500^è aniversari del primer llibre imprès en català. Obsequi d'Edicions Proa i Aymà, 1974.

53. Dichos bienes eran: un manto doble, que era de una parte de paño rojo y de la otra de paño mixto; otro manto de paño rojo; una túnica de paño frisón de «burell», forrada de paño de lana de «blanquet»; una capucha de paño rojo y unas calzas de paño de bruneta y, además, una balles-ta de dos fustas (¿quizás igual que la de dos pies?), genovesa.

54. AHPB, Guillem Donadeu, 80-4, ff. 155 v.-156 r. (1401, mayo, 25).

55. FERRER, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 510. ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, p. 246. 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'», en *Miscel·lània en honor del doctor Casimir Martí*, Barcelona, Fundació S. Vives Casajuana, 1994, p. 224.

56. FERRER, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 510. ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, p. 246. Sobre las armadas contra Berbería cf. IVARS CARDONA, A.: *Dos creuades valenciano-mallorquines a les costes de Berberia*, Valencia, 1921, y DÍAZ BORRÁS, Andrés: *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia. La ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana*, Barcelona, CSIC. Institución Milá y Fontanals, 1993.

sobre desacuerdos entre patrón y marineros, aunque a veces no tenemos información más que de la existencia de un conflicto. Sabemos por ejemplo, que en 1389 había un pleito entre el patrón de la nave *Santa María*, de Bermeo, Juan Pérez Dea, y un grupo de marineros de su nave, Juan Pérez de San Vicente, Juan Martínez de Merana, Nicolás Ibáñez de Belendes, Juan Ibáñez de Riola, Juan Pérez de Ratia, Juan de Monasterio y Juan Martínez de Guerra. La solución del litigio se confió al cónsul de castellanos en Barcelona, Sancho González, el primero de septiembre de 1389. Desgraciadamente, la sentencia del cónsul, que habría sido tan interesante, no fue copiada ni siquiera resumida en el manual notarial, a excepción del encabezamiento, y se ha perdido el libro que corresponde a este manual de 1389, donde pudo ser copiada⁵⁷.

Otro enfrentamiento entre patrón y marineros se produjo en la nao del patrón de Fuenterrabía, Pero Sánchez, en 1393. El patrón había fletado su nao, la *Santa María*, a Bartomeu Mir, mercader de Barcelona, para un viaje a Rodas, Beirut y Alejandría. El retraso del mercader en cargar sus mercancías en la nave, que no pudo salir en el día fijado en el contrato de flete, produjo nerviosismo en la tripulación que, en un gesto poco habitual, hizo una protesta oficial, ante notario, contra el patrón, puesto que los marineros estimaban que el retraso les perjudicaba en sus haberes y solicitaron por ello una indemnización de 100 francos. El patrón respondió que el flete preveía que el patrón esperase al mercader y que lo único que podía hacer era exigir el pago del flete. Decía que la tripulación había sido consultada antes de cerrar el contrato de flete, tal como el Llibre del Consolat de Mar indica que se hacía, y finalmente aseguraba que no les debía de ningún modo cien francos, todo lo más intereses por la demora, y afirmaba que más bien era la tripulación quien le debía a él esa cantidad y quizás más, por el perjuicio que le estaban causando con su protesta ya que había corrido la voz de que había división entre patrón y tripulación y los mercaderes no querían cargar sus mercancías en la nave por miedo que esa situación de tensión les causase algún perjuicio. Los cabecillas de la protesta eran también de Fuenterrabía, Domingo d'Alxaco, Juan de Campos, Sancho del Angoren y García d'Aldurayn. Ignoramos cómo acabó la cuestión⁵⁸.

En 1392, el cónsul de castellanos en Barcelona, Sancho González, dirimió otra demanda presentada por Martín Pérez, de Bilbao, uno de los personeros o partícipes en la propiedad de la nave *Santa María*, patroneada por Fortún Sánchez. Según el personero o accionista, el patrón le debía las siguientes cantidades por daños o multas en que había incurrido: 300 francos por no haber aparejado la nave ni haberla aprovisionado; 100 francos porque la nave estuvo arrestada en Sevilla durante siete meses por deudas del patrón; 60 francos de oro de multa porque tres veces le pidió que le rindiera cuentas y tres veces se negó a hacerlo, ya que el contrato de personería preveía que cada vez que el patrón se negase a rendir cuentas incurriría en multa de 20 francos; una cantidad indeterminada por la parte que le correspondía en los rendimientos de la nave; 200 francos de indemnización porque el patrón expulsó de su mesa y de la nave a Martín Pérez, a pesar de que no podía hacerlo según el contrato de personería; 20 francos de un préstamo y finalmente 20 quintales de hierro o su valor, 20 doblas de oro. No se ha conservado la sentencia del cónsul, pero por lo que respecta al demandado, Fortún Sánchez, nos preguntamos si ha de identificarse con el Fortún Sánchez de «Vitoricha», que estuvo al servicio del rey de Chipre contra los turcos en 1396 unos años después. Podría ser que, en vista de los malos resultados de su carrera como transportista, hubiera intentado mejorarlos con la dedicación a una empresa de guerra⁵⁹.

VENTAS DE NAVES VASCAS ¿UN INDICIO DE CRISIS?

Las ventas de naves vascas a catalanes no fue infrecuente. Claude Carrère señaló la excepcionalidad del número de ventas registradas entre 1390 y 1396: seis naves adjetivadas como bayonesas o castellanas fueron compradas por catalanes en ese periodo, aunque sólo cuatro son vascas, dos son de gallegos o cántabros; según la misma autora, ello parece denotar una gran predilección en Barcelona por ese tipo de nave puesto que no hay indicios de que hubiera ninguna crisis en la construcción naval en Cataluña, predilección demostrada también por la existencia de otras 18 naves del mismo tipo que navegaban por aquellos años en Cataluña que supone construidas en el Principado. Claude Carrère no indica, sin embargo que esa frecuencia de ventas puede denotar una crisis en el transporte vasco y quizás un rendimiento poco satisfactorio o negativo, raramente, sin embargo, podemos saber cuáles eran las causas de las ventas.

57. FERRER, M. T.: «De nuevo sobre el consulado de castellanos», p. 960.

58. AHPB, Bernat Nadal, Pliego de escrituras sueltas de 1391 a 1396, 58-154 (1393, julio, 24). Publicado en parte, en nota, por CARRÈRE, C.: *Barcelona 1380-1462*, I, p. 239 y 246.

59. FERRER, M.T.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 510. ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, pp. 245-247 y ID.: «De nuevo sobre el consulado de castellanos», pp. 960-961.

Conocemos la venta de una nave vasca efectuada por su patrón, Lope Ibáñez, de Bilbao, en el puerto de l'Écluse (Sluis) en 1390. Un mercader barcelonés, Bartomeu Mir, compró esa nao tinglada, de una cubierta, llamada *Santa Catalina*, por 464 libras de «gros» de Flandes, equivalentes a 1.860 libras barcelonesas. Participó en la compra otro mercader barcelonés con 116 libras de «gros» por lo que le correspondió un cuarto de la nao, mientras que Martín de Landa, de Bermeo, a quien Bartomeu Mir reconoció la propiedad de tres sexdenas, puede ser que ya fuera personero con el anterior propietario o que adquiriera su parte después: Martín de Landa y el cuñado de Mir, Berenguer Pasqual, fueron los patrones de la nao. Claude Carrère indica también la venta de la nave *Santa María*, que fue comprada por Jaume d'Ortal a unos personeros de Bermeo por 1.430 libras; una vez equipada por su nuevo propietario fue valorada en 2.000 libras⁶⁰.

De otra de las ventas existe abundante documentación. Se trata de la nave vendida, en 1391, por Juan de Vedia, de Bilbao, a Arnau Pelegrí, mercader de Girona, y a Julià Vila, mercader de Barcelona. La *Sanctus Jacobus*, una nao tinglada de un timón y una cubierta, fue comprada por 1.092 libras el 2 de septiembre en Barcelona. Pelegrí libró un primer pago de 700 libras como arras, a la espera de que el vendedor entregara algunos documentos que el notario estimaba que eran necesarios. El comprador se comprometió a mantener a los marineros de la nave, según la costumbre de Barcelona, excepto a ocho marineros que habían decidido volver a sus poblaciones de origen, con los que prometía negociar el pago de las indemnizaciones acostumbradas en esos casos. Finalmente, los que se despidieron fueron más, 17. Consta además que hubo un pleito entre los marineros y el antiguo patrón, que el cónsul de castellanos en Barcelona se encargó de resolver. El 9 de septiembre los compradores tomaron posesión de la nave, pero quedó por resolver un litigio entre el antiguo patrón y algunos personeros de la nave, Martín García de Mondragón y su hermano Rodrigo de Mondragón, litigio que necesitó el arbitraje de Sancho Díez, de Plasencia, y de Martín de Landa, de Bermeo; el primero poseía dos doceavas partes de la nave mientras que el segundo, junto con su padre, poseía otra doceava parte; su actitud debía complicar la postventa y por ello Pelegrí les ofreció continuar como personeros, siempre que antes pagasen lo que debían a la nave y pagasen también el precio de su parte a la razón del precio de compra; finalmente el expatrón y estos personeros llegaron a un acuerdo de finiquito y cobraron su parte de la nave; también la iglesia de Santiago de Bilbao, cobró su parte por la doceava parte que poseía, después de descontar del precio obtenido las deudas de la nave. Dos representantes de la iglesia de Santiago, 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 dicha iglesia, se desplazaron a Barcelona para cobrar la parte del precio que correspondía a la iglesia⁶¹.

Finalmente, ya nos hemos referido a la venta de la nave de Juan Pérez Vaquera, de Bermeo, a Andreu Gironés, en 1396, poco antes de morir. Posteriormente y por motivo que desconocemos aunque podemos suponer que fue a causa de las deudas de la nave, los cónsules del mar de Valencia la vendieron al mercader florentino Guido di Matteo, de la compañía Soldani. Fue valorada en 850 libras, según sentencia de la reina María de 13 de abril de 1397, una cantidad, sin duda, baja, no sabemos si por el estado del buque o por las deudas que debía acumular. Esta operación generó un pleito entre Andreu Geronès y Guido di Matteo. En enero de 1398, unos árbitros elegidos por las partes, Esperandeu Cardona y Luchino Scarampi, adjudicaron la nave a Guido di Matteo, pero pagando éste 240 florines de oro, es decir, 132 libras, a Andreu Geronès, cantidad que el monarca ordenó retener para librarla al interesado. La sentencia fue comunicada a los jueces, alcaldes y otros oficiales de Bermeo, indicando que los herederos de Pérez Vaquero o Vaquera, que ya se habían movilizado reclamando sus derechos, nombrasen a un procurador que les representara ante los cónsules de mar de Valencia. Los herederos de Juan Pérez Vaquera, que había redactado testamento en Valencia el 21 de septiembre de 1396, ante el notario Joan Ses-oliveres, eran la viuda, María Ibáñez, tanto por su dote como porque era usufructuaria potente de su marido y tutora de uno de los hijos, Juan, todavía menor de edad; los otros herederos eran dos hijos, Pedro, presbítero, y Gracia, casada con Martín Juan de Zallo o Çallo, quien como procurador de todos ellos se encargó de personarse en Barcelona para reclamar sus derechos contra Andreu Geronès y negociar con los cónsules del mar de Barcelona. El rey reclamó esa causa para un tribunal real, alegando que no correspondía a los cónsules, aunque el procurador de los herederos de Vaquera se hubieran dirigido a ellos. Sin embargo, los cónsules de mar de Barcelona pronunciaron sentencia condenando a Andreu Geronès a pagar 800 flo-

60. AHPB, Joan Nadal, 54-4, f. 24 r. (1390, octubre, 6). CARRÈRE, C.: *Barcelona 1380-1462*, p. 311.

61. AHPB, B. Nadal, man. 8 (58-8), ff. 43 r.-v, 44 r, 45 r., 47 r.-v., 48 r.-49 r, 50 r.-v., 51 r., 52 r., 61 r.-v., 62 r. y 88 v.; este último documento ya fue comentado brevemente en FERRER, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 511. ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, pp. 247-248. En estas dos publicaciones habíamos interpretado el apellido del patrón como Heredia, pero a la vista de más documentación parece que hay que leer Vedia.

rines de oro a los herederos de Juan Pérez Vaquero; el pago debió demorarse porque las esposas de un personero de la nave, Bernat Quintana y la del mismo Andreu Geronés reclamaron sus dotes, como primeras acreedoras de sus maridos, para evitar la ruina completa de los mismos. Ante la demora, los herederos consiguieron en Castilla marca contra catalanes en 1399, que el rey Martín intentó detener, asegurando al rey castellano que haría justicia; sin embargo, todavía en 1401 el pleito no había concluido. Al no contar con las sentencias razonadas de este caso resulta difícil comprender qué era lo que había ocurrido; vistas las reclamaciones dirigidas a Andreu Geronès, es posible que no hubiera llegado a pagar todo el precio de la nave a Pérez Vaquero⁶².

PARTICIPACIÓN DE NAVES VASCAS EN ALGUNOS CONFLICTOS DEL MEDITERRÁNEO

Los vascos no sólo estuvieron presentes en el ámbito del transporte comercial del Mediterráneo sino que participaron también en algunos conflictos. Ya he comentado antes una pequeña participación en la guerra de los catalanes contra Génova y una intervención masiva y obligada en la guerra de Castilla contra la Corona de Aragón, particularmente en la flota de 1359. Posteriormente les encontramos también en otros conflictos bélicos, de los angevinos de Provenza, de los catalanes, de Chipre, etc., enrolados a título particular.

En 1393 estaba previsto que tres naves vizcaínas, ancladas en el puerto de Marsella, se incorporasen a la flota con la que el duque de Borbón tenía intención de pasar a Nápoles, expedición que finalmente no se llevó a efecto. Esa armada había de apoyar tanto las aspiraciones de los Anjou de Provenza a la corona napolitana como, una vez conseguido ese primer objetivo, constituir una base en Italia que permitiese solucionar el Cisma de Occidente en favor del papa Clemente VII, a fin de que pudiese avanzar hacia Roma y desplazar al papa Urbano VI⁶³.

En el año anterior, se había llevado a efecto realmente otra expedición, la de Sicilia, que fue encabezada por el infante Martín, que después sería rey de la Corona de Aragón y que es conocido por el sobrenombre de «el Humano», con el objeto de reinstaurar en el trono a la reina María de Sicilia, nieta de Pedro el Ceremonioso y sobrina de Martín el Humano. María había sido sustraída del poder de los vicarios regentes de la isla durante su minoría para evitar un matrimonio no conveniente a los intereses de la dinastía barcelonesa, que aspiraba a la reincorporación de la isla a su corona o, al menos, a ejercer un cierto control. La flota había salido de Cataluña en 1392 y consta que cuatro galeras castellanas, probablemente de corsarios, colaboraron en esa expedición; más adelante, se les unieron al menos dos galeras del rey de Castilla⁶⁴. Ignoramos si era corsaria o mercante la nao *San Juan*, patroneada por Miguel Pérez de Aranguren, que sabemos que se enroló en la empresa. En noviembre de 1393, el infante ordenó a su tesorero Francesc de Casasaja, un mercader barcelonés muy conocido, que pagara a Pérez de Aranguren cuatro onzas de oro que le había concedido graciosamente por los servicios prestados⁶⁵. Esa noticia no nos indica desde cuándo estaba a su servicio, aunque suponemos que desde 1392. En 1393 se habían producido graves insurrecciones y buena parte de la isla estaba en guerra, por lo que toda ayuda era bienvenida.

Ya he citado antes, y lo he comentado en otras ocasiones, el caso de Fortún Sánchez de «Vitoricha», que estuvo al servicio del rey de Chipre contra los turcos en 1396. La fortuna no le acompañó porque, después de haber sido detenido y atacado por una flotilla veneciana cuando volvía de Acre, con el pretexto que nadie podía hacer paz o guerra en aquellas aguas sin el consentimiento de Venecia, las dos embarcaciones que conducía quedaron tan destruidas que se hundieron cerca de Chipre. Cuando Fortún Sánchez se dirigía a Venecia para exigir una indemnización, fue apresado por los turcos⁶⁶.

También tenemos noticia de una nave, probablemente vasca, que participó en la expedición capitaneada por Martín, rey de Sicilia e hijo primogénito del rey Martín el Humano, para someter la revuelta de Cer-

62. FERRER, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 511-512. ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, p. 249. Además de la documentación allí citada cf. también AHPB, Guillem Donadeu, 80-1, ff. 65 r.-66 r.: La tutoría de María Ibáñez sobre Juan Vaquera había sido concedida por Gonzalvo Moro, doctor en leyes, auditor del rey de Castilla, corregidor de su audiencia en Vizcaya y Guipúzcoa y juez mayor de Bermeo, mientras que la procuración a favor de Zallo había sido autorizada por Juan Sanç de Montcada, notario apostólico e imperial y escribano de Bermeo.

63. R. BRUN: *Annales avignonaises de 1382 à 1410 extraites des Archives Datini*, «Memoires de l'Institut historique de Provence», XII (1934-1935), pp. 61, 65-69, 76, 83. Sobre el cisma y las aspiraciones de los Anjou de Provenza es siempre útil la obra de VALOIS, N.: *La France et le Grand Schisme d'Occident*, II, París, 1896.

64. TRASSELLI, Carmelo: «Il protonotaro di Martino, duca di Montblanc», *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, LXIII-2 (1957), p. 495. FERRER, M. T.: *Corsarios castellanos y vascos*, p. 108.

65. Archivio di Stato di Palermo, Reale Cancelleria 18, f. 97 r. (115) (1393, noviembre, 18).

66. FERRER, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos», p. 510. ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, pp. 245-247 y ID.: «De nuevo sobre el consulado de castellanos», pp. 960-961.

deña capitaneada por los Arborea. Se trata del ballenero de Juan Sánchez de Chavarray –nombre que quizás podríamos leer d'Echavarray o Echevarray– que a principios de diciembre debió salir de Barcelona hacia Cerdeña con una carta de recomendación del rey Martín el Humano dirigida a su hijo, notificándole la intención del mencionado Juan Sánchez de servirle en Cerdeña. No sabemos si este Juan Sánchez de Chavarray podría identificarse con el marinero Juan de Xavarre, de Deusto, que había trabajado en la nave de Juan de Vedia y que después de la venta de dicha nave en Barcelona, en 1391, decidió volver a su país, donde habría progresado en su carrera⁶⁷.

No podemos olvidar tampoco la presencia de numerosos corsarios vascos en el Mediterráneo que, adscribiéndose a alguno de los bandos enfrentados en los distintos conflictos, procuraban obtener su propio provecho, haciendo aumentar las tensiones con ataques incontrolados a genoveses, a catalanes o a otras naciones. Entre ellos figuraron Pero Paya, Sancho de Buitrón y, especialmente, Pedro de Larraondo, de los que me he ocupado ampliamente en otras ocasiones⁶⁸.

En el siglo XV, la presencia de la marina mercante vasca en el Mediterráneo continuó incrementándose, tal como lo demuestran el trabajo ya citado de J. Heers⁶⁹, basado en la documentación genovesa, el de C. Trasselli basado en la documentación siciliana de fines del siglo XV⁷⁰, y el de Carles Vela, publicado en un volumen anterior de esta misma revista, basado en una de las fuentes catalanas, para un periodo concreto, el de 1438-1449⁷¹. Para poder dibujar la evolución de la presencia y actividades de los marinos vascos en el Mediterráneo habría que continuar la revisión de la documentación –tarea larga por la gran cantidad de fuentes conservadas– en diferentes puertos mediterráneos y elaborar trabajos parciales que enfoquen periodos breves de tiempo.

67. ACA, C, reg. 2187, f. 15 v. (1408, noviembre, 30), y AHPB, Bernat Nadal, 58-8, f. 50 v.

68. FERRER, M. T.: «Transportistas y corsarios vascos», pp. 513-524. ID.: *Corsarios castellanos y vascos*, pp. 243-331.

69. HEERS, J.: «Le commerce des Basques en Méditerranée au XVe siècle», citado en nota 3.

70. TRASSELLI, Carmelo: «Sui biscaglino in Sicilia tra quattro e cinquecento», citado en nota 42.

71. VELA I AULESA, Carles: «Naves y marinos vascos en Barcelona a partir de los registros de 'coses vedades' (1438-1449)», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3 (2000), pp. 629-648.