



AZNAR VALLEJO, Eduardo: “Marinos vascos en la guerra naval de Andalucía durante el siglo XV”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 41-52.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Marinos vascos en la guerra naval de Andalucía durante el siglo XV¹

Eduardo Aznar Vallejo

CEMYR (Universidad de La Laguna)

Andalucía constituyó desde su reconquista en el siglo XIII un importante polo de atracción para los marinos vascos, ya que en ella podían desarrollar actividades comerciales y militares, además de abastecerse de cereal y otros productos². Dicha atracción aumentó en los siglos posteriores, al compás de los progresos de la región y del fortalecimiento de los vínculos con la misma. El siglo XV supuso el punto álgido en esta progresión debido a la aceleración del desarrollo andaluz, fruto de la expansión atlántica castellana y de la incorporación del reino de Granada. En este marco las operaciones militares se multiplicaron, ya que Andalucía constituía frontera del Reino, punto de partida para sus expediciones ultramarinas y base para el control de las rutas comerciales, tanto las oceánicas como las que unían el Atlántico con el Mediterráneo. La incorporación de los vascos a estas tareas fue fruto de contrataciones en sus lugares de origen o de convenios *in situ*. En ambos casos no se trataba de militares profesionales, pues alternaban, y a veces confundían, las ocupaciones pacíficas (transporte, comercio, pesca) con las bélicas. Sus personas y medios podían incorporarse a las flotas reales o utilizarse de forma autónoma para el corso. La integración en tales actividades se hacía a través de solidaridades de sangre y vecindad, que constituían una especie de *compañías* en torno a sus jefes naturales.

* * *

La participación vasca en las armadas que actuaban o tenían su base en Andalucía comienza, de manera fehaciente, en 1407, año en que se organizó una flota para guardar el Estrecho e impedir las relaciones entre los reinos de Fez y Granada. Su composición era de 39 navíos, en los que alternaban las embarcaciones cantábricas y andaluzas³. Entre las primeras predominaban los veleros (naos, barcos, balleneros), mientras que las segundas eran embarcaciones mixtas (galeras y leños).

Las naos “de Vizcaya” estaban al mando de Robín de Braquemont, antiguo embajador francés⁴, y de Fernán López de Estúñiga, amo del rey; mientras que las dos galeras “de Vizcaya” eran capitaneadas por Juan Rodríguez Sarmiento. Ignoramos que parte de las 24 unidades de la flota eran del Señorío y cuantas procedían de otros lugares del Cantábrico, aunque su denominación apunta a un amplio predominio de las vizcaínas. También desconocemos si las galeras de Vizcaya formaban parte de las custodiadas en las atarazanas de Santander, único arsenal regio en el litoral norte del Reino.

El enfrentamiento entre las flotas cristiana y musulmana se planteó, por temor a la ausencia de viento, como un choque de galeras. Esto obligó a los cristianos a repartir parte de las tripulaciones de las naos en sus galeras, “que no eran tantas”. Paradójicamente, en el momento de iniciarse el combate fue el recio viento de Levante el que impidió el concurso de los veleros, empujados hacia Tarifa, aunque finalmente pudieron participar en él. El resultado final fue favorable a los castellanos,

1. La presente investigación forma parte del proyecto *La organización de armadas en Castilla durante la Baja Edad Media*, financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología (Ref. BHA 2002-03787).

2. La más reciente y completa visión sobre estas relaciones puede verse en RONQUILLO RUBIO, M.: *Los vascos en Sevilla y su Tierra; siglos XIII, XIV y XV*, Bilbao, 2004.

3. Así se recoge en la *Crónica de Juan II* (Ed. J. M. Carriazo y Arroquia), Madrid, 1982, pp. 109-116. Las *Crónicas de los Reyes de Castilla*, Madrid, 1953, II, pp. 288-289, sólo mencionan seis naos.

4. La biografía de este personaje y su vinculación al reino de Castilla pueden verse en CIORANESCU, A.: *Juan de Bethencourt*, Santa Cruz de Tenerife, 1982 (2ª ed.), p. 66 y ss.

que se apoderaron de ocho galeras y obligaron a sus enemigos a incendiar otras trece, amén de un número indeterminado de cárbos, leños y zambras. Tras la batalla, parte de la flota al mando de un hijo bastardo del almirante, continuó las labores de vigilancia.

Tres años después se reeditó la flota del Estrecho, constituida por 15 galeras, 5 leños, 6 naos y 20 balleneros⁵. Según la crónica de Juan II, la participación vizcaína fue de tres galeras y un número indeterminado de balleneros, al mando de Ruy Gutiérrez de Escalante. La composición debió de ser similar a la de su antecesora, con predominio de veleros norteños y embarcaciones mixtas del sur. Este dato se infiere de las noticias sobre la licencia de la misma, pues en ese momento el almirante regresó a Sevilla con 15 galeras y 3 leños, al tiempo que envió "la flota de Vizcaya" a Cádiz. En esta ocasión no existieron enfrentamientos de envergadura, por lo que las operaciones marítimas se limitaron a diversos apresamientos.

En 1430 se organizó en Sevilla una armada contra la Corona de Aragón y el reino de Granada⁶. En ella participaron nuevamente los marinos vascongados, aunque resulta difícil establecer su aportación. Fehacientemente, sólo podemos señalar que dos de los capitanes de las naos y balleneros eran de Bilbao y que otro era de Bermeo. Pero debieron ser muchos más, a juzgar por la abundancia de apellidos vascos y por el hecho de que los citados representan la mayoría de los cinco casos en que figura el origen. En cuanto a las galeras, 15 constan como sevillanas y 5 de Santander, aunque parte de estas últimas estaban tripuladas por marinos vascongados, lo que vuelve a plantear la dicotomía entre el lugar de custodia de las embarcaciones y la procedencia de sus tripulaciones⁷.

Excluyendo alguna incursión en la costa granadina⁸, la conflictividad y, con ella, la presencia de marinos vascos, no reaparece hasta 1471, en medio de los enfrentamientos entre partidarios y contrarios de la sucesión de la princesa Isabel. En dicho año, el duque de Medina Sidonia adelantó 144.794 maravedís para proveer las dos galeras y dos naos vizcaínas, que estaban al servicio del rey y de Sevilla contra la armada del marqués de Cádiz, que intentaba impedir la llegada de mantenimientos a la ciudad hispalense⁹. Las embarcaciones vascas estaban mandadas por Juan Beltrán y Juan Pérez de Uriste. De la primera poseemos abundantes datos, no así de la segunda, que hubo de ser ocupada por el duque para impedir que la tripulación se alzara con ella. La nao de Beltrán embarcaba 96 hombres y ganaba de flete 25.000 maravedís mensuales. Sus 58 hombres de armas percibían 600 maravedís al mes; los 23 ballesteros 400; los 7 grumetes 300 y los 6 pajes 200. El piloto ganaba 2.500 y el maestre 3.000. A los gastos de personal se sumaban los de material (siete docenas de tablas para el tillado, 3 quintales de sebo y candelas, 20 varas de lienzo para manteles) y los de mantenimientos (120 quintales de bizcocho, más pan, vino y carne en algunos días).

La guerra con Portugal, durante la crisis sucesoria en Castilla, aumentó considerablemente la actividad militar y el llamamiento a los vascongados. Ya en 1475, el doctor Lillo armó la nao de Juan de Bermeo, en la que gastó 53.560 maravedís, más 26.000 maravedís en 20 botas de vino, 20.560 maravedís en bizcocho y 3.000 maravedís en pólvora¹⁰.

Al año siguiente se preparó la famosa flota para Guinea, capitaneada por Charles de Valera¹¹. Antes de su partida, en abril o mayo de dicho año dos de las naos vascas contratadas para la misma (las de Salazar y Ortún Pérez de Gaviola) participaron, en unión de su coterránea la nao *Zumaya*, en el combate que en aguas del Estrecho se efectuó contra ciertas naves portuguesas, capitaneadas por *La Borralla*.

Este episodio está recogido en las crónicas de Palencia y Valera. El primero califica a *La Zumaya*, capitaneada por Juan Martínez de Mendaro, como no inferior a *La Borralla* y dice que embarcaba 300 hombres¹². De las otras dos naos vizcaínas señala que eran más pequeñas, pero de gran andar,

5. *Crónica de Juan II...*, pp. 367-375 y 408.

6. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Madrid, 1954, I, 276 y ss.

7. A(archivo) G(eneral) de S(imancas), Contaduría Mayor del Sueldo (1ª serie), leg. 53, fol. 40: relación de las cosas de la armada ...

8. Diego de Valera recoge la presencia de un ballener vizcaíno en el ataque a Fuengirola de 1454. En VALERA, D.: *Memorial de diversas hazañas*, Madrid, 1953, p. 12.

9. Archivo Municipal de Sevilla, Papeles de Mayordomazgo, 16-XI-1471.

10. A.G.S., Contaduría Mayor de Cuentas, leg. 5. Como retribución adicional por su contribución en la armada "contra franceses y el reino de Portugal" se le concedió saca de 700 cahices de pan, que no hizo efectiva hasta 1493. Vid. A.G.S., Registro General del Sello, 30-VI-1493, fol. 39.

11. "Precisiones históricas y técnicas", *En la España Medieval*, nº 25 (2002), pp. 403-423.

12. PALENCIA, A. de: *Crónica de Enrique IV*, Madrid, 1973, II, p. 288.

y destaca la capacidad de fuego de sus bombardas (*sic.* por lombardas). En el combate hace intervenir a 4 o 5 galeras portuguesas, auxiliadas por algunas pequeñas carabelas de este origen; frente a las 6 galeras, 3 naos y 5 carabelas del lado castellano (aunque en el relato del enfrentamiento su número parece ser menor). El resultado fue, según este autor, la captura de dos embarcaciones enemigas (más otra genovesa) y la destrucción de otras dos.

Valera, por su parte, opone *La Borralla*, acompañada por 2 naos y 12 carabelas portuguesas; a 4 galeras, una nao y dos carabelas castellanas, datos que parecen menos fiables que los anteriores. Este autor cambia el nombre del maestro de *La Zumaya*, al que designa como Juan de Mondragón, aunque ratifica que dicha embarcación llevaba 300 hombres. Para él, el balance de los portugueses fue: una nao y dos carabelas apresadas, más el hundimiento de *La Borralla*¹³.

La documentación del Registro General del Sello aporta la precisión de que *La Zumaya* se había unido sin sueldo a la flota, a petición de sus promotores¹⁴. Este hecho explica el interés de Domingo Sánchez de Acua, tío de Juan Martínez de Mendaro, en la reclamación sobre los bienes obtenidos en las tres naves portuguesas y en la carraca genovesa. Por último, las cuentas del doctor Lillo indican que éste entregó cinco quintales de pólvora a *La Zumaya* y a otros tres navíos¹⁵.

La flota que finalmente partió para Guinea estaba compuesta por 12 embarcaciones: 3 naos vizcaínas y 9 carabelas andaluzas, todas con capitanes andaluces expertos en la navegación a dicha región. Entre las primeras, la de mayor porte era la de Salazar, que conducía al capitán general de la armada, Charles de Valera. Su tripulación estaba integrada por 40 hombres (33 marineros, maestro, piloto, calafate y 2 condestables). Los gastos de la misma, durante los cinco meses que duró su servicio, fueron: 82.500 maravedís de flete, 131.900 maravedís de armazón (alimentos, armamento y material) y 110.000 maravedís de soldadas. La información sobre las otras dos es menos abundante. La de Pérez de Gaviola llevaba por capitán a Pedro del Puerto, ascendiendo su flete a 71.000 maravedís y su armazón a 102.000 maravedís; mientras que la de Lequeitio estaba comandada por Antón Martínez Nieto e iba fletada por 80.000 maravedís.

La flota se dirigió en primer lugar a Porto Santo, en el archipiélago de Madeira, para hacer *carnaje*. En este punto, la nao capitaneada por Pedro del Puerto desistió de la empresa y regresó a Sanlúcar de Barrameda. Este hecho produjo graves diferencias en el seno de la expedición, planteándose las otras dos naos regresar también desde Porto Santo. Todo ello produjo el abandono del proyecto inicial: dirigirse directamente a Sierra Leona. En su lugar, la escuadra se encaminó al territorio azanega, perdiendo así la oportunidad de interceptar el regreso de los navíos portugueses. En su camino hacia la costa africana, la flota atacó las islas de Cabo Verde. Una vez en su destino, capturó dos carabelas del marqués de Cádiz. Según Palencia, aquí se produjo la desertión de las embarcaciones de Palos, aunque no existe constancia documental de este hecho. Los resultados económicos no fueron los esperados, debido al incumplimiento de los planes, el abandono de algunas naves y las incautaciones señoriales. Los políticos, en cambio, resultaron más favorables. Por esta vía, la monarquía causó un importante daño a los portugueses, al abrir un portillo en la defensa de sus intereses africanos (hasta el punto de ser estos ataques uno de los elementos decisivos a la hora de firmar el tratado de Alcaçobas-Toledo), y se reservó estas expediciones, en detrimento de los intereses señoriales.

En este mismo año actuó en Andalucía la flota mandada por Ladrón de Guevara, cuya misión era perseguir a la escuadra portuguesa que conducía a su rey a Marsella¹⁶. Se trataba de una parte de la flota de 30 naves organizada para combatir la amenaza del corsario Coulón contra Fuenterrabía y los ataques corsarios en aguas gallegas, que había sido desmovilizada tras alcanzar sus objetivos.

En 1477 se envió una nueva flota a Guinea, también organizada por el doctor Lillo. Los datos sobre la misma son muy escasos, ya que se limitan a la contratación de dos embarcaciones: la ya mencionada nao *Salazar* y la carabela *Santa María Magdalena*, propiedad de Iñigo Ibáñez de Artieta y patroneada por Antón Martínez Nieto. Conocemos estos pormenores gracias a la reclamación de Ibáñez de Artieta contra Alonso de Lugo, vecino de Sanlúcar de Barrameda, por impago de su

13. VALERA, D. de: *Crónica de los Reyes Católicos* (Ed. J. M. Carriazo y Arroquia), Madrid, 1927, pp. 81-82.

14. RUFO YSERN, P.: *Documentación andaluza en el Registro General del Sello (1463-1482)*, Huelva, 1996, n° 253 (15-VI-1476).

15. *Vid.* nota n° 7.

16. CARANDE, R.; CARRIAZO, J. M.: *El Tumbo de los Reyes Católicos del Concejo de Sevilla*, Sevilla, 1929-1971, I, p. 116 y 124 (13-IX-1476 y 25-IX-1476): Para que el concejo de Sevilla le proporcione bizcocho, harina, trigo y vino.

sueldo y los de la carabela y compañía, estimados entre 260.000 y 270.000 maravedís. Dichas cantidades habían sido acordadas con el doctor Lillo y eran iguales a las ofertadas a la nao *Salazar*¹⁷. Es posible que en dicha expedición participase otra carabela de Ibáñez de Artieta, tal como parece desprenderse de una reclamación de Juan de Maydina, también vecino de Lequeitio, que le acusó de no darle cuenta de los 90.000 maravedís que había ganado cuando la fletó al doctor Lillo para que estuviese de armada¹⁸. La reclamación fue vista en primera instancia por los alcaldes de Sanlúcar de Barrameda, que fallaron a favor de Maydina. Su fallo fue recurrido en alzada ante la Chancillería de Valladolid, aduciendo Artieta que el pleito debía sustanciarse en Lequeitio y que la primera sentencia había sido favorable a su oponente por “la parte” que éste tenía con el mencionado Alonso de Lugo. En esta ocasión, la resolución fue favorable al armador.

Al año siguiente y de forma simultánea, se despacharon dos flotas: una para la conquista de Gran Canaria y otra para Guinea¹⁹. La coincidencia temporal buscaba, según Palencia, confundir a los portugueses y contar en Gran Canaria con un punto de apoyo en las navegaciones a Guinea. A ello hay que sumar la necesidad de abastecerse de conchas “de Canaria”, para su rescate por oro en La Mina. Fueron precisamente las posibilidades del comercio de trueque las que hicieron fracasar la expedición. Las transacciones se prolongaron durante 60 días, lo que permitió la llegada de los navíos portugueses, que derrotaron y apresaron a los marinos castellanos. Los lusitanos habían atacado previamente el archipiélago canario, donde capturaron a quienes se hallaban salteando las islas en busca de botín, lo que les proporcionó vituallas para el viaje; pero fracasaron en su intento de desembarcar en Gran Canaria para impedir su incorporación a la corona castellana. En la flota destinada a Guinea consta el viaje de la nao *Barbera*, cuyo patrón era Juan Ochoa de Olguero, vecino de Bilbao²⁰. Dicha embarcación participó tres años más tarde en el transporte de tropas a Gran Canaria, aunque en este caso su maestre fue un vecino de Sevilla²¹.

La flota organizada contra los turcos recaló en Andalucía, ya que consta que tanto aquí como en Galicia se sumaron embarcaciones a las naos vizcaínas y guipuzcoanas, pero no realizó operaciones en sus costas, por lo que no tiene cabida en nuestro estudio²².

Lo contrario sucede con la flota organizada en 1482 para la guarda del Estrecho, como parte del dispositivo para el asalto final contra Granada. Se trataba de una armada mixta, compuesta por galeas mediterráneas y veleros del reino. Entre estos se contaban numerosos navíos vascos, como demuestran el nombre de sus capitanes²³ y diversos documentos del Registro del Sello. Por éstos sabemos que la contribución de la provincia de Guipúzcoa fue de tres embarcaciones, que mantenía a su costa. Este hecho le valió el finiquito de los 1.250.000 maravedís que se le habían repartido para la formación de la armada contra los turcos²⁴. La participación vizcaína debió de ser superior, aunque sólo tenemos constancia fehaciente de marinos de Tavira de Durango²⁵. Resultado de sus labores de vigilancia fue la incautación de mercancías que los genoveses Antonio Salvago, Francisco Pinelo y Ciprian Gentil llevaban a tierras de moros²⁶. La participación vasca en dicha empresa se mantenía activa en 1486, 1487 y 1488, años en que Díaz Mena y López de Arriarán seguían

17. A.G.S., Registro General del Sello, 28-I-1478, fol. 215 y 24-IX-1485, fol. 236: Artieta acusó a Lugo de no pagarle al regreso, como se había comprometido, por lo que Martín Nieto consiguió que fuese a la cárcel, donde hubo de renunciar bajo presiones a las cantidades que le correspondían. Tras salir de la prisión reclamó ante escribano, pero Lugo consiguió que éste no le notificase.

18. A(rchivo) de la R(eal) Ch(ancillería) de V(alladolid), Registros de reales ejecutorias, L 10/4 (SM): Carta ejecutoria (IX-1487)

19. Los detalles pueden seguirse en AZNAR VALLEJO, E.: “La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV”, *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV (V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval)*, Sociedad Española de Estudios Medievales (en prensa).

20. RUFO YSERN, P.: *Documentación andaluza...*, nº 1231: seguro a Juan Ochoa, que se prepara para viajar a Mina de Oro, por mandato de sus altezas, para que no para que no se proceda contra él por deudas, prendas o represalias. Sobre otras actuaciones de este personaje *vid.* nota nº 77.

21. LADERO QUESADA, M. A.: “Las cuentas de la conquista de Gran Canaria”, *Anuario de Estudios Atlánticos* 12 (1966), 33.

22. PULGAR, F. del: *Crónica de los Reyes Católicos* (ed. J. M. Carriazo), Madrid, 1943, I, p. 438.

23. *Ídem*, II, p. 25: se trataba de Martín Díaz de Mena y García López de Arriarán, en unión del andaluz Charles de Valera. *Vid.* además nota 67.

24. A.G.S., Registro General del Sello, 20-III-1484, fol. 13.

25. A.G.S., Registro General del Sello, 20-II-1484, fol. 250.

26. A.G.S., Registro General del Sello, 22-X-1484, fol. 201: para que los capitanes citados entreguen a Francisco Pinelo las mercancías que le confiscaron en una nave fletada por la condesa de Cifuentes; 10-II-1485, fol. 198: petición de Ochoa de Salazar, preboste de Portugaleta, para que no se permitan innovaciones, *litis pendencia*, en los bienes de Salvago depositados por su suegro, Díaz de Mena, y López de Arriarán en Pinelo; 3-XII-1485, fol. 41: real cédula declarando que Ciprian Gentil, genovés estante en Sevilla, no había incurrido en delito alguno en el caso de la carabela capturada por el capitán de su alteza, so color de que iba a tierra de moros.

siendo capitanes de los veleros castellanos²⁷. En 1490, los contadores firmaron en Sevilla, un nuevo asiento con Garcí López de Arriarán y Juan de Lazcano para la guarda del Estrecho²⁸.

Concluida la guerra de Granada, la fachada meridional del Reino siguió necesitando, por diversos motivos, el concurso de la flota. La principal respuesta a esta demanda fue la "armada de Vizcaya", organizada por el doctor Villalón y Alfonso de Quintanilla a partir de septiembre de 1492. Su misión primordial era proteger la navegación castellana, tanto en el Estrecho como en las costas atlánticas y cantábricas, aunque también fue empleada en otras tareas y sirvió de elemento disuasorio en la pugna con los portugueses por la empresa colombina²⁹.

Su partida hacia Andalucía se produjo en julio de 1493, desde Bermeo y Portugaleta. El alarde realizado en dicho momento y otros documentos anexos nos permiten conocer los detalles marineros de la flota. La misma estaba compuesta por una carraca, una nao mayor, dos naos medianas y una nao menor. A ellas hay que sumar una pequeña carabela proporcionada por el capitán general, para ayuda de la carraca. Ésta estaba mandada por el citado capitán, Iñigo de Artieta, fue tasada en 1.000 toneles (aunque habitualmente lo era en 1.200) y contaba con una tripulación de 350 hombres (100 marineros y 250 hombres de armas)³⁰. La nao mayor iba capitaneada por Martín Pérez de Fagaza, estaba aforada en 405 toneles (a pesar de que normalmente era valorada en más de 450) y embarcaba 200 personas (60 marineros y 140 hombres de armas). Las naos medianas tenían por capitanes a Juan Pérez de Loyola³¹ y Antón Pérez de Loyçola, estaban evaluadas en 220 y 205 toneles y llevaban ambas 125 hombres (40 marineros y 85 hombres de armas). La nao menor estaba mandada por Juan Martínez de Amezqueta, estaba tasada en 100 toneles (a pesar de que pasaba de 150) y llevaba una dotación de 70 personas (25 marineros y 45 hombres de armas). Los datos sobre la carabela se reducen a su aforo: 50 toneles.

Tales conceptos venían remunerados con 125 maravedís mensuales por tonel; 6.000 maravedís anuales por marinero y 5.000 maravedís anuales por hombres de armas. A dichas cantidades había que sumar 360 maravedís mensuales de vituallas por cada hombre³², el valor del sebo entregado a cada embarcación y los sueldos de los oficios con retribución particular. Los capitanes cobraban una cantidad única, que oscilaba entre los 50.000 maravedís por año del capitán general y los 20.000 del capitán de la nao menor; mientras que los restantes recibían un sobresueldo aparte de lo que les correspondía como marineros. El de los pilotos iba de los 40.000 a los 20.000 maravedís anuales, en tanto que el de los cirujanos lo hacía entre 9.000 y 6.000 maravedís. El capellán y los 4 trompetas eran privativos de la carraca capitana y cobraban como gratificación complementaria 6.000 y 3.000 maravedís al año. Sorprende que no se personalice el pago a otras categorías profesionales, como las de maestre, contra maestre, escribano, alguacil, despensero, maestresala, botiller y condestable recogidas en el alarde. Y lo mismo sucede con las de grumetes y pajes, que normalmente recibían una cantidad inferior a la de los marineros.

27. PULGAR, F. del: *Crónica...*, II, p. 242: en 1486 los citados figuran como capitanes en unión de Antonio Bernal, probablemente el vecino de Cádiz de este nombre; II, p. 264: los anteriores figuran en el asedio a Vélez-Málaga del año siguiente.

PALENCIA, A. de: *Crónica de Enrique IV* (ed. A. de Paz y Meliá), Madrid, Atlas, 1973, III, p. 183: en asalto a Málaga se cita a Díaz Mena y a López de Arriarán como capitanes de las "naves de espolón".

A.G.S., Registro General del Sello, 24-XI-1488, fol. 161: Orden a las justicias del reino para que no conozcan los pleitos contra Martín Díaz de Mena y García López de Arriarán mientras estén con 4 carabelas haciendo la guerra a los moros de Granada y guardando el Estrecho. (También en RUIZ POVEDANO, J. M.: *Catálogo de documentos contenidos en el Primer Libro de Actas Capitulares (1487-1494) del Archivo Municipal de Málaga*, Málaga, 1998, Catálogo nº 2).

28. LADERO QUESADA, M. A.: *Castilla y la conquista del reino de Granada*, Granada, 1987 (2ª ed.), p. 151.

29. La posición tradicional, que consideraba dicha armada como un argumento de fuerza en la negociación con Portugal, puede seguirse en PÉREZ DE TUDELA BUESO, J.: "La Armada de Vizcaya. Acerca de una razón de fuerza y otros argumentos en el acuerdo de Tordesillas", *El Tratado de Tordesillas y su proyección*, Valladolid, 1973, I, pp. 33-92. La reinterpretación favorable a una flota para la protección del comercio se esboza en SZASZADI LEÓN-BORJA, I.: "El origen de la armada de Vizcaya y el tratado de Alcáçovas", *Historia. Instituciones. Documentos*, 26 (1999), pp. 547-574. Y se consagra en LADERO QUESADA, M. A.: "La Armada de Vizcaya (1492-1493): Nuevos datos documentales", *En la España Medieval* 24 (2001), pp. 365-394. Este autor utiliza datos de Simancas (Contaduría Mayor de Cuentas, 1ª época, leg. 97) frente a los del Archivo de Indias (Patronato, legs. 1 y 9) utilizados por anteriores estudios.

30. LABAYRU Y GOICOECHEA, F. J. menciona 300 hombres (263 personas mayores, 14 grumetes, 21 pajes y dos más), divididos en 100 marineros y 200 hombres de armas (incluyendo a los grumetes en los primeros y a los pajes entre los segundos, *sic.*), *vid. Historia general del Señorío de Bizcaya*, Bilbao-Madrid, 1899, III, p. 184.

31. Datos sobre éste y otros marinos vascos en MEDINA, F. B.: "Iñigo López de Loyola: probable estancia en Sevilla (1508-1511) y su reflejo en los Ejercicios", *Archivum Historicum Societatis Iesu*, LXIII (1994), pp. 3-76. Su nao era propiedad de Pedro de Deva, cuya viuda solicitó la entrega para cumplir su testamento. *Vid.* A.G.S., Registro General del Sello, 14-II-1494, fol. 348: Carta a Iñigo de Artieta para que obligue a Juan Pérez de Loyola.

32. En el pleito-homenaje de los capitanes a los reyes se contempla la posibilidad de prorrogar el contrato pagando en alimentos (pan, vino, carne y pescado) o en dineros, a razón de 1 ducado (valorado a 360 mrs.) mensual por persona o, lo que es igual, a 12 mrs. diarios. *Vid.* FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Madrid, 1954, I, pp. 346-47.

De lo anterior resultaba un presupuesto de 5.864.900 maravedís para el primer semestre, del que se rebajó el costo de 17 ballesteros, pagados por el reparto hecho en Trasmiera. El gasto real era aún más elevado, ya que el pago de la tripulación se hacía valorando el ducado a 360 maravedís, a fin de destinar los 15 restantes a limosna para la iglesia de Santa María de Altamira, en Miranda.

A los gastos de navíos y tripulaciones se añadían los de pertrechos militares, que se repartían entre los monarcas y los capitanes. Los abonados por los primeros sumaron 487.400 maravedís y correspondían a producciones de Vizcaya y Guipúzcoa: armas de fuego (lombardas, relámpagos, espingardas) y sus accesorios (pólvora, pelotas de hierro, plomo y piedra); armas de tiro (ballestas, lanzas de armas, dardos, lanzas de mano) y sus complementos (carcajadas); elementos de protección (paveses, corazas, capacetes); herramientas (picos, hachas, palas) y metales (hierro, plomo). Los de los segundos no están cuantificados, pero correspondían a las mismas rúbricas, aunque concentrados en sus escalones más bajos. El hecho más destacado de tales datos es la capacidad de fuego de la flota, que reunía 64 lombardas "de la piedra mayor", 185 lombardas "de la piedra menor", 60 lombardas sin clasificar, otras lombardas en número indeterminado y 67 espingardas. Para su servicio estaban enrolados 22 lombarderos, buena parte de ellos flamencos, lo que les convertía en el único grupo no vasco de cierta relevancia.

La amplia aportación económica de los monarcas explica que se les reservase las dos quintas partes del botín, la primera como quinto real y la segunda en calidad de armazón. Este hecho resulta extraordinario en el panorama de la contratación de embarcaciones por parte de la corona³³.

El empleo de la flota en la vigilancia del Estrecho, de la que hay constancia en la persecución de las carabelas portuguesas que habían asaltado a una nao vasca³⁴, se simultaneó con otras misiones. La primera de ellas el transporte de Boabdil y sus seguidores al Magreb, en septiembre de 1493³⁵. Las cantidades transportadas por cada nao fueron las siguientes: la de Artieta 1130, la de Pérez de Fagaza 740, la de Antón de Loyçola 585, la de Pérez de Loyola 450 y la de Martínez de Amezqueta 296 y 240. La suma da 3.441 personas, que representan un alto porcentaje del total, tanto en valores absolutos (5.570 individuos), como en relativos (6.320 casos que indican el navío empleado)³⁶. Del resto, la mayoría corresponde a otros marinos vascos, especialmente a Arriarán, al que hemos visto y volveremos a ver en la defensa del Reino de Granada.

Tras el traslado de Boabdil, los monarcas ordenaron que la flota regresase a Cádiz para esperar órdenes y que se prorrogase su contratación más allá del 10 de enero de 1494³⁷. En diciembre de 1493 se recibieron dichas órdenes: transportar, antes del 15 de marzo siguiente, tropas para la conquista de Tenerife. Hernando de Zafra mostró reticencias hacia el proyecto, tanto por considerarlo inapropiado para la flota como porque esperaba utilizar ésta a fines de abril en otra misión relacionada con la guerra de *Allende*³⁸. Artieta tampoco era partidario de la operación, a pesar de lo cual atendió el requerimiento de Alonso de Lugo y envió al Puerto de Santa María las embarcaciones menores (naos de Loyola y Pérez de Leyçola y la *María Galant*), que consideraba las más apropiadas³⁹. No obstante lo cual, solicitó órdenes de Zafra al respecto. No existe constancia documental del empleo de tales navíos en la primera entrada en Tenerife. Además, a finales de abril los mismos se encontraban en Málaga, a donde habían llegado huyendo de la enfermedad que se había declarado en la carraca y en la nao de Fagaza⁴⁰, lo que descarta su concurso en el traslado de las tropas que desembarcaron en la isla los primeros días de mayo.

En junio de 1494 la flota se encontraba en el Estrecho, donde aprovechaba el paso de embarcaciones para asaltarlas. Este hecho motivó la intervención de la corona, que ordenó a las tripulaciones permanecer en Cádiz y respetar a los navíos portugueses⁴¹.

33. Un panorama general sobre esta cuestión en AZNAR VALLEJO, E.: "La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV", *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV, V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, SEEM (en prensa).

34. *CODOIN* (Colección de documentos inéditos para la historia de España), Madrid, 1842-1895 (Vaduz, Kraus Reprint, 1966), XI 529 (12-VIII-1493)

35. *Ibidem*, Zafra da cuenta de la orden del Arzobispo a Artieta para que se trasladase de Cádiz a Almuñecar para el embarque y declara la urgencia de hacerlo, dado que los vascos sólo venían pagados por 4 meses. Por este medio se podrían ahorrar 4.000 ducados en el paso de mil almas a Túnez, además de procurar ganancias en las costas de Tremecén y Buja.

36. *CODOIN*, XI 553-555 (octubre? 1493).

37. *CODOIN*, XI 556-557 (3-XI-1493)

38. *CODOIN*, LI 81-82 (12-II-1494)

39. *CODOIN*, LI 81-82 (28-II-1494).

40. *CODOIN*, XI 485 (27-IV-1494).

41. *Colección Documental del Descubrimiento (1470-1506)*, (Dir. PÉREZ DE TUDELA, J.), Madrid, 1994, nº 198 (12-VI-1494).

Tras la firma del Tratado de Tordesillas se acordó licenciar la flota y satisfacer su paga hasta el 14 de julio de 1494⁴². Sin embargo, la situación en Italia desaconsejó tal medida y se le volvió a contratar desde el 20 de agosto, primero hasta fin de septiembre y luego hasta marzo del siguiente año⁴³. La renovación del acuerdo no significó una mejora en la disciplina de la armada, por lo que en diciembre de 1494 Íñigo de Artieta había depositado fianzas por la *ropa* tomada a los judíos que huían al Norte de África⁴⁴.

La armada vasca formó parte de la primera flota que partió para Sicilia y Nápoles⁴⁵, donde participó en el bloqueo de Gaeta⁴⁶. La valoración de sus unidades varió algo en relación a la primera contratación. La carraca de Artieta descendió a 970 toneles de aforamiento y repitió el número de personas embarcadas. La nao de Fagaza, por su parte, conservó el número de toneles pero perdió 5 tripulantes. Las naos de Loyola y Leyçola mantuvieron inalterables ambos extremos. Por último, la nao de Martínez de Amezqueta subió a 130 toneles y mantuvo su tripulación. Todas ellas fueron fletadas a 110 maravedís mensuales por tonel. En su compañía viajaron 17 carabelas, con portes entre 35 y 95 toneladas y tripulaciones entre 40 y 50 hombres. Buena parte de las mismas eran vascas, a juzgar por los apellidos de sus maestros (Mondragón, Avendaño, Aramburo, Marquina, etc.).

En la segunda flota no figuran los navíos de la armada de Vizcaya, aunque vuelven a ser abundantes las carabelas de procedencia vasca, si atendemos a los apellidos de maestros y capitanes (Amezquita, Vidavia, Larrauri, Zarauz, Astigarivia, Murueta,...)⁴⁷.

El prolongado servicio de la armada de Vizcaya es prueba de su utilidad militar. Este hecho no puede ocultar, sin embargo, una serie de dificultades en su funcionamiento, debidas al elevado número e indisciplina de sus componentes. El principal detractor de las mismas fue Hernando de Zafra, quien les acusó ante los reyes de desobedecer sus instrucciones⁴⁸, de estar mandados por una persona falta de autoridad⁴⁹, de falsear los alardes⁵⁰ y de exigir sin contemplaciones sus salarios⁵¹. Su discrepancia versaba también sobre la composición de la flota⁵². Consideraba que debía estar anclada en Cádiz para actuar como elemento disuasorio en las negociaciones con Portugal, pero estimaba que en la guerra del Estrecho era poco útil sin el concurso de otras embarcaciones, porque estaba compuesta por navíos "mancos y pesados, que son buenos para ir cargados de mercancías". Por ello, proponía una escuadra mixta, en la que la carraca, la nao de Fagaza y, a lo sumo, otra de las naos se completasen con carabelas, parte de las cuales serían sustituidas en verano por galeotas. También se mostró contrario a pagar más por la parte de la carraca adquirida a Artieta e, incluso, se declaró contrario a tal adquisición⁵³.

Coetáneo al servicio de la armada de Vizcaya es el de otros marinos vascos que actuaron en la defensa del reino de Granada y en los proyectos para llevar la guerra al Norte de África.

En 1493, Hernando de Zafra propuso a los reyes que la armada que mandaban hacer "ande por los puertos de los moros, que es la verdadera guarda...", sin olvidar que también podía utilizarse "para les hacer daño"⁵⁴. En su opinión, dicha flota debía de estar compuesta por las galeotas de Lazcano y Arriarán, con 240 hombres; cinco galeotas menores o fustas, con 300 efectivos; y dos carabelas largas, equipadas de remos, con 110 hombres.

42. *Ídem*, nº 201 (21-VI-1494).

43. *Ídem*, nº 217 (7-VIII-1494) y nº 248 (1494-95).

44. A.G.S., Registro General del Sello, 20-XII-1494, fol. 425

45. LADERO GALÁN, A.; LADERO QUESADA, M. A.: "Ejércitos y armadas de los Reyes Católicos: algunos presupuestos y cuentas de gastos entre 1493 y 1500", *Revista de Historia Militar*, 92 (2002), pp.76-77.

46. LABAYRU Y GOICOECHEA, F. J. de: *Historia general...*, III, p. 515.

47. LADERO GALÁN, A.; LADERO QUESADA, M. A.: "Ejércitos y armadas...", pp. 77-78.

48. *CODOIN*, XI 530: "es menester que venga para ello mandamiento de su alteza, porque éstos son vizcaínos e dudo yo que de otra manera lo hagan" (12-VIII-1493).

49. *CODOIN*, XI 485: "sería menester ... que hobiese una persona de honra y de recabdo y de provecho que anduvieses sobre ella, porque al capitán no le tienen en nada" (27-IV-1494).

50. *CODOIN*, XIV 464: "el alarde que agora se les tomará será de manera que dudoso que puedan encubrir una hora de servicio" (1-I-1494).

51. *CODOIN*, XIV 486: "será bien que con tiempo se provea en su paga, porque con palabras no se puede esto sostener mucho tiempo" (14-V-1494).

52. *CODOIN*, XI, 551-52 (s.f.).

53. *CODOIN*, LI 85-86 (24-III-1494). La citada carraca fue adquirida por los monarcas. También lo fue la de Fagaza, tal como consta en las medidas tomadas por el obispo de Badajoz contra Antón Galíndez, vº de Cádiz, que pretendía haberla comprado de Mamajuana de Conlindes y de doña Elvira Sánchez de Anunciabay, herederas de Martín Pérez de Fagaza, a través Sancho Martínez de Aróstegui, piloto de Bilbao. (A.G.S., Registro General del Sello, 9-III-1498, fol. 453).

54. *CODOIN*, LI 48 (29-VI-1493).

Poco después se menciona el regreso del citado Lazcano y de un sobrino de Arriarán, quienes, en unión de Lorenzo de Zafra, habían perseguido al corsario Juan de Cádiz y reconocido la villa de Guardania en el reino de Tremecén. Además, dicha expedición trajo personalidades de Tabaharique y Tuente, también en el reino de Tremecén, dispuestas a entregar sus respectivas villas y la de Melilla. Para poner en marcha esta empresa se reenvió a dichos capitanes y a Pedro de Zafra, acompañados de técnicos militares y de un pintor, para recabar mayor información⁵⁵.

A comienzos de febrero de 1494, Arriarán se encontraba en Tigüente, trabajando en su entrega⁵⁶. Las buenas perspectivas de la guerra de allende llevaron a Hernando de Zafra a preparar gran cantidad de vituallas y armas. Además, el servidor real propuso emplear para ello la armada de Vizcaya (en lugar de enviarla a Tenerife, como ya señalamos), agregándole 6 galeotas y 6 tafureras, con 2 o 3 mil hombres⁵⁷. La flota resultante podría financiarse con los fletes de la carraca de Artieta, unos 3 ó 4 mil ducados, que aportarían mantenimientos para 60 días. Esto permitiría llegar hasta Túnez para transportar moros e intentar la ocupación de la costa, lo que se traduciría además en un freno para las armadas turcas, que llegaban entonces hasta Orán.

En marzo de 1494 se envió una carabela y una fusta para que, con el pretexto de comercializar cierta fruta, Lazcano y otros capitanes continuasen la inspección de los lugares de allende⁵⁸.

En 1495 se abandonaron las operaciones tendentes a la ocupación del norte de África, debido a los apremios en el reino de Nápoles. Por el contrario, se reactivó la defensa de la costa granadina. En este sector y en dicho año se organizó una flota de galeotas al mando de García López de Arriarán y Juan de Lazcano⁵⁹. Patrullaba el litoral entre Vera y Guadiaro y cada capitán contaba con dos embarcaciones, una de 18 remos y otra de 14, que embarcaban 80 y 60 hombres respectivamente. Entre noviembre y febrero las galeotas menores eran sustituidas por tafureras de 40 hombres. El coste de la flota era de 3.133.600 maravedís, en el que sólo se computaban las soldadas, dado que los reyes no debían pagar fletes, bastimentos ni otros gastos. La retribución de las tripulaciones establece un pago único de 900 maravedís por hombre y mes, del que sólo se exceptúan los dos capitanes, que recibían otros mil maravedís mensuales. La singularidad de no favorecer a los marineros frente a los hombres de armas podría deberse al carácter de forzados de los primeros⁶⁰. El servicio de la armada debió de continuar al año siguiente, pues en dicha fecha el rey ordenó entregar 50 indios para que se repartiesen las galeras de Lazcano⁶¹.

En la cuenta de la armada a Levante de Gonzalo Fernández de Córdoba, fechada en Málaga en 1500, volvemos a encontrar numerosos marinos vascos. En unos casos, la evidencia está ligada a los apellidos de los capitanes (Ochoa, Rentería, Larrauri, Madariaga, Marquina, Bilbao, Fagaza,...); en otros, al origen vizcaíno y guipuzcoano de sus navíos⁶².

Los esfuerzos sobre el norte de África no reaparecen hasta 1502. En dicho año, Zafra da noticias sobre el mandato regio para organizar una flota, cuyo capitán general sería don Iñigo Manrique. En su análisis de los medios disponibles cita las galeotas de Lazcano y Arriarán, con 240 hombres, que tardarían mes y medio en estar preparadas⁶³. Dos años más tarde, la correspondencia de Tendilla recoge que se hallaba presta en Málaga una armada compuesta por tres galeras reales, dos zambros de 50 codos y ocho galeotas, con 1500 hombres de equipaje. Su objetivo era doble: defensa del reino de Granada y ataques contra las tierras de allende⁶⁴. En sus planes estaba la ocupación de Mazalquivir, que no pudo ser conquistada dicho año y hubo de dejarse para el siguiente, dentro de un nuevo proyecto.

* * *

55. *CODOIN*, LI 67-70 (28-VII-1493).

56. *CODOIN*, LI 75-77 (4-II-1494).

57. *Vid.* nota nº 38.

58. Cuenta de Juan de la Torre, en A. LADERO GALÁN y M. A. LADERO QUESADA: "Ejércitos y armadas...", p. 70; y *CODOIN*, XIV 476-479 (24-III-1494).f

59. El asiento para dicha flota puede verse en M. ALCOCER MARTÍNEZ: *Castillos y fortalezas del antiguo reino de Granada*, Tánger, 1941. Apéndice nº 3 (20-II-1495).

60. *Vid.* nota nº 24.

61. *CODOIN Indias*, Madrid, 1863-84, I-32, pp. 352-353.

62. LADERO GALÁN, A.; LADERO QUESADA, M. A.: "Ejércitos y armadas...", pp. 91-95.

63. SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Política internacional de Isabel la Católica*, Valladolid, 1965-2002, VII, doc. Nº 100 (VI-1502?).

64. MENESES GARCÍA, E.: "Granada y el segundo conde de Tendilla", *Hispania*, 122 (1972), p. 563 y ss.

No todas las acciones militares de los vascos se desarrollaban en el ámbito de las armadas reales, pues parte de su capacidad en este terreno se encauzaba a través del corso y de la piratería.

La diferencia entre ambas actividades era de tipo jurídico, ya que la primera se ajustaba a una serie de formalidades, visibles en las cartas de marca o en las patentes de corso otorgadas por los monarcas; mientras que la piratería nacía de la conculcación de los ordenamientos legales, tanto nacionales como internacionales.

Las formas habituales del corso en la región eran las *presas* y las *cabalgadas*. Las primeras eran operaciones marítimas mientras que las segundas se desarrollaban en tierra, aunque era posible que una misma expedición aunase ambas modalidades. La participación vascongada sólo se documenta en las presas, ya que las cabalgadas exigían un buen conocimiento del territorio atacado, que sólo era posible tras el contacto continuado con el mismo.

En el caso de las presas es preciso distinguir entre las dirigidas contra el “tráfico de los moros de allende”, cuyo carácter militar es notorio, pues se orientaban contra los enemigos norteafricanos con el objetivo de debilitar sus fuerzas y prevenir sus ataques; y las dirigidas contra el tráfico comercial, de dudosa legalidad en la mayoría de las ocasiones.

Las primeras tenían larga tradición en el Estrecho, donde constituían una auténtica forma de vida⁶⁵. En este ámbito geográfico existe alguna noticia sobre la actividad de los vascos, como la referida a Juan Martínez de Arechana, vecino de Bermeo, que reclamó a Pero Galíndez, vecino de Cádiz, “sobre razón de cierta presa de moros e otros bienes y cosas”⁶⁶. Dichas actividades se trasladaron posteriormente al recién conquistado reino de Granada. Sirve de ejemplo de éstas Andrés de Estigarrivia, estante en Málaga y hermano del mercader Blasco de Motrico, vecino de la misma, que poseía la mitad de una fusta dedicada a las presas en el norte de África⁶⁷. El resto de la misma era propiedad del mercader Gregorio de Arbora y de Ochoa de Alday, criado de Juan de Lezcano. En el verano de 1497, armada la fusta para ir *allende*, Estigarrivia, que no confiaba en el capitán Lorenzo Portugués, nombró patrón de la embarcación al vasco Sancho de Unda “para cobrar la parte de los dineros que diere de provecho la mitad de la dicha fusta y a él pertenecieren, y acabada la partida que pueda apremiar al dicho Lorenço a que traiga a esta çibdad de Málaga la dicha fusta con la presa”.

El territorio andaluz también ofrecía inmejorables condiciones para la realización del otro tipo de presas, pues constituía una encrucijada de rutas marítimas⁶⁸. La más importante en este terreno era la que unía ambas orillas del Estrecho, ya que la peculiar situación jurídica de los intercambios realizados en ella servía para legalizar gran número de ataques, tanto contra *infielos* como contra los cristianos que comerciaban con ellos⁶⁹. Aquellos podían ser considerados enemigos, aunque existieran pactos con ellos; mientras que éstos eran acusados de exportar *productos vedados*, tal como vimos en la actuación de los capitanes de las flotas que guardaban el Estrecho.

Paradigma de esta situación es el pleito que enfrentó a Juan López de Narruondo, vecino de Zumaya, con Pedro Báez de Castilblanco, portugués⁷⁰. El mismo versó sobre la captura que la nao del primero hizo, en junio de 1493, de la carabela del segundo y del botín que la misma contenía, que era fruto del asalto previo de Báez de Castilblanco contra los judíos portugueses que se trasladaban a Larache.

Una vez la presa en Cádiz, el teniente de corregidor de dicha ciudad solicitó la entrega del portugués, a lo que accedió López de Narruondo. No contento con ello, también exigió la entrega de

65. La evolución histórica de tales actividades puede verse en AZNAR VALLEJO, E.: “Los itinerarios atlánticos en la vertebración del espacio hispánico. De los Algarbes al Ultramar Oceánico”, *XXVII Semana de Estudios Medievales*, Pamplona, 2001, pp. 47-82.

66. A.G.S., Registro General del Sello, 21-III-1488, fol. 181.

67. LÓPEZ BELTRÁN, M^a T.: “Cabalgadas en el mar de Alborán en tiempos de los Reyes Católicos”, *Miscelánea de Estudios Árabes y Hebraicos. Sección Árabe-Islam*, 50 (2001), p. 175. La citada autora ofrece otros datos sobre este aspecto, que por corresponder al siglo XVI no comentamos.

68. Un panorama general, en el que se puede analizar el peso de la región y de los vascos en este fenómeno, puede verse en BELLO LEÓN, J. M.: “Apuntes para el estudio de la influencia del corso y la piratería en la política exterior de los Reyes Católicos”, *Historia, Instituciones, Documentos*, 23 (1996), pp. 63-97.

69. Sobre esta cuestión, véase AZNAR VALLEJO, E.: “Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la Baja Edad Media”, *En la España Medieval*, 20 (1997), pp. 407-419.

70. La documentación sobre este asunto está contenida en A.G.S., Registro General del Sello, 6-VIII-493, fol. 47; 30-IX-1493, fol. 37; 26-XI-1493, fol. 64; 12-IV-1494, fol. 495; y 19-IV-1494, fol. 446. Un análisis sobre la misma puede verse en SÁNCHEZ HERERO, J.: “Corsarios y piratas entre los comerciantes gaditanos durante la segunda mitad del siglo XV”, *Estudios de Historia y de Arqueología medievales III y IV* (1984), p. 100 y ss.

la embarcación apresada, a lo que se negó el marino vasco. Por esta razón, el teniente de corregidor asaltó la nao y la carabela, llevándose detenido a López de Narruondo.

Ante la reclamación de este último, los reyes encomendaron, por carta de 6 de agosto de dicho año, el caso a don Juan Rodríguez de Fonseca, con orden de liberar al castellano e investigar al portugués. Debido a la falta de avances, el 30 de septiembre los monarcas confiaron el asunto al asistente de Sevilla. Éste liberó a López de Narruondo y le devolvió sus bienes, pero no resolvió la reclamación sobre la presa, por lo que siguieron nuevas incitativas reales en noviembre de dicho año y en abril de 1494.

Otro caso señalado fue el de Juan Ibáñez Meceta, vecino de Motrico, condenado por haber asaltado con su ballener la carabela de Juan de Lisboa, cuando se dirigía de Lisboa a Tánger⁷¹. En dicha embarcación viajaban 200.000 maravedís del rey de Portugal, enviados para pagar la guarnición de dicha ciudad, lo que otorgaba especial gravedad al incidente. También lo hacían mercancías valoradas en 270.000 maravedís y las personas de tres judíos, dos portugueses y un castellano, que fueron apresados.

Tras regresar a Cádiz y para evitar la acción de la justicia, Juan Ibáñez regresó a Guipúzcoa por tierra, mientras que su hijo condujo el ballener y la presa a Valencia. Aquí, los afectados demandaron justicia ante el baile general, quien propició la libertad de los detenidos y la devolución de bienes por valor de 17.000 maravedís, pero que no detuvo al hijo de Ibáñez por hallarse bajo *guiaje*.

La información recibida en Valencia fue analizada en el Consejo Real, que condenó al agresor a restituir los bienes que había tomado. Para el cumplimiento de dicha sentencia, los monarcas dieron cartas ejecutorias en junio de 1490 y agosto del siguiente año.

Otros ataques contra los tráficos hacia el Magreb tuvieron menor repercusión diplomática, aunque se desarrollaron bajo los mismos parámetros: riqueza comercial y migraciones judías⁷².

Las costas andaluzas también servían para la captura de productos procedentes del ultramar atlántico. A este respecto, conocemos el asalto de vizcaínos y guipuzcoanos contra las embarcaciones de Bartolomé Marchioni, mercader florentino, que regresaba de Guinea con 126 esclavos⁷³. Este hecho se explica, además de por la costumbre de navegar cerca de las costas, por la existencia de trasbordos fraudulentos en esta zona. Así queda de manifiesto en un trasbordo de 120 esclavos guineanos desde una carabela portuguesa a un barco sevillano⁷⁴. El mismo fue efectuado por Marchioni y otros mercaderes florentinos, seguramente como parte de un plan para aumentar los beneficios del arrendamiento que tenían "del trato de Guinea". Además, tales asaltos tenían precedentes en los efectuados durante la guerra con Portugal y en la inmediata postguerra⁷⁵.

En otras ocasiones, los ataques no se amparaban en la dudosa legitimidad de los tráficos, sino que eran puros actos de piratería. Tal es el caso del efectuado en Cádiz por Alfonso Beltrán, vecino de Sevilla, y Juan Martínez de Zumaya, vecino de Zumaya, contra una nao que procedía de Madeira, cargada de azúcar y otras mercancías, cuyos propietarios eran el mercader Andrea de Cazaña y don Pedro Enríquez, adelantado mayor de Andalucía⁷⁶.

71. La documentación sobre este ataque puede consultarse en A.G.S., Registro General del Sello; 8-XI-1490, fol. 36. Y en TORRE, A. de la: *Documentos sobre relaciones internacionales de los Reyes Católicos*, Barcelona, 1949-66, III, 245, nº 82 (23-VI-1489); TORRE, A. de la; SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid, 1958-63, II, nº 435 (8-XI-1490); y SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Política internacional...*, III, nº 68 (20-VIII-1491).

72. A.G.S., Registro General del Sello, 24-VII-1495, fol. 459: genoveses asaltados entre Orán y Almería por Juan Pérez Carrión, vizcaíno, tomándoles un navío bretón, cueros, pipas de vino y piezas de oro; 5-I-1499, fol. 18: Poder al obispo de Badajoz para resolver la controversia entre Martín de Ruesga, vizcaíno, y el duque de Medina Sidonia, que se apoderó de una nao con cierto rescate de judíos y otros bienes.

73. TORRE, A. de la; SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Documentos referentes...*, II, nº 454 (4-VI-1492). TORRE, A. de la: *Documentos sobre relaciones internacionales...*, IV, 46, nº 67 (5-VI-1492).

74. A.G.S., Registro General del Sello, 16-IX-1485, fol. 238.

75. Juan de Granada, vecino de Bermeo, figura a la cabeza de quienes armaban navíos en Andalucía para efectuar represalias contra los portugueses por la incautación de embarcaciones enviadas a la Mina de Oro en los momentos previos a la firma de la paz. *Vid.* RUFO YSERN, P.: *Documentación andaluza...*, nº 2324 (20-VI-1480).

76. A.G.S., Registro General del Sello, 15-II-1484, fol. 214: el ataque lo realizaron en compañía de otro navío, en el que iba el príncipe de Constantinopla.

Otros ámbitos del comercio andaluz también sufrían ataques, tanto en su vertiente importadora como exportadora⁷⁷. La calificación jurídica de tales actos era, en su práctica totalidad, de piratería. Entre los afectados se cuentan extranjeros (bretones, portugueses, ingleses, genoveses, aragoneses) y castellanos (sevillanos, burgaleses), aunque no connaturales. Las pérdidas afectaban a embarcaciones y mercancías, ya que no se citan detenciones de personas.

* * *

La comisión de estos actos de violencia nos proporciona algunos datos sobre el medio humano que los desarrollaba. En primer lugar, que para muchos de ellos se trataba de una ocupación habitual, como queda de manifiesto en el caso de Martín de Zarauz y Ochoa de Asua, que repitieron ataque en 1483 y 1484⁷⁸. Tal hecho nos informa también de la vinculación y conocimiento que sus autores tenían de la zona, que se completaban con la instalación de parte de ellos en la región. Sea el caso, por ejemplo, de Juan Díaz, cuñado y tripulante del ballener de Juan Ibáñez de Motrico, a quien ayudó a huir aprovechando su condición de vecino del Puerto de Santa María⁷⁹. Esto nos lleva a la necesidad de incluir en nuestro análisis los ataques realizados por vecinos de puertos andaluces pero de origen vasco. Sirva de ejemplo el perpetrado por Luis Rodríguez de la Mezquita (Amezqueta), quien, con una nao de Fernand Arias de Saavedra armada con gente de Tarifa, asaltó una nao portuguesa que transportaba grana andaluza a Inglaterra⁸⁰.

Los vascos, tanto los enrolados en armadas reales como los ocupados en acciones de corso-piratería, colaboraron en ocasiones con marinos andaluces. Así se desprende de algunas de las notas anteriores y del hecho de que Juan González de la Torre, vecino de Motrico, fuese maestro de la nao *Magdalena*, propiedad del Duque de Medina Sidonia⁸¹. Sin embargo, más frecuentemente tendieron a mantener las relaciones de grupo, familiares o no, anudadas en sus lugares de origen.

Tal actuación es visible, en primer lugar, a nivel de tripulaciones. Volviendo al caso de la de Juan Ibáñez de Motrico, la misma estaba compuesta por él, su hijo de igual nombre; su cuñado (el citado Juan Díaz); Fernando Choran; el contramaestre Juan Ochoa; Martín Vizcaíno, tintor; un barbero compañero de éste; y el piloto Juan Vizcaíno. Y lo mismo podemos decir de la armada de Vizcaya, dos de cuyos capitanes (Artieta y Pérez de Leizola) llevaban a sus hijos embarcados y en la que se pueden observar múltiples lazos de parentesco y vecindad. Las vinculaciones familiares reaparecen al analizar la propiedad de los navíos. Así, María Juana de Deva, viuda de Pedro de Deva, era también una de las herederas de la embarcación de Martín Pérez de Fagaza, otra de las naves de la armada de Vizcaya⁸².

Otro tanto podemos observar a la hora de poderes y representaciones, otorgadas prioritariamente a gentes del mismo origen. El procurador de Iñigo de Artieta en pleito con Maydana fue Pedro de Olano, vecino de Sanlúcar⁸³; y Juan López de Recalde, mercader vizcaíno y futuro contador de la

77. RUFO YSERN, P.: *Documentación andaluza...*, n° 769: Juan Pérez de Azpeitia, vizcaíno, quebrantando las cartas de seguro asalta a los genoveses Polo de Usodemar y Francisco Marín, robándoles gran y ropa (23-X-1477); y n° 1425: para que se guarde la sentencia contra Juan Ruiz de Zorroza y Juan Ochoa de Alguero, que atacaron a vecinos de Sevilla y les robaron toneles de vino y otras mercancías (3-VII-1478).

SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Política internacional...*, II n° 38: Artur de Lili y compañeros bretones son asaltados por el capitán Martín de Zarauz, vecino de Zumaya, y por el maestro Ochoa de Asua, vecino de Asua, en Saltes camino de Jerez, matando dos hombres y tomándoles nao y mercancías. Se encomienda el caso al corregidor de Vizcaya y a Martín Díaz de Mena, capitán de la armada (5-XI-1483).

A.G.S., Registro General del Sello, 18-III-1484, fol. 59: Diego Fernández, vecino de Sevilla, es atacado por Pedro Ruiz, Perucho Vizcaíno y Juan de Jerez, vecinos de Bilbao, en el cabo de San Vicente; 5-X-1484, fol. 202 y 26-X-1484, fol. 217: Vicente Rodríguez, portugués, y mercaderes ingleses sufren en Huelva el ataque de Martín de Zarauz y Ochoa de Asua, vecinos de Bilbao, con pérdida de nao, cueros, estaño y otras mercancías; 17-VI-1487, fol. 94: Comisión al corregidor de Vizcaya a petición de don Pedro Enríquez, adelantado mayor de Andalucía, que reclama en unión del genovés Batista Pinelo, su factor, por el asalto de una nave que se dirigía a Génova; 4-VII-1487, fol. 100: mercaderes genoveses, vecinos de Sevilla, son asaltados en Cádiz por Juan Ruiz, Miguel Martín y Juan de Zumaya; 12-III-1492, fol. 455: García de Contreras y García de Abieto, vecino de Burgos, son asaltados por Pedro de Madariaga cuando salían de Puerto Real; 15-V-1498: Juan Payán y otros vecinos de Zaragoza son atacados por Lope de Vizcaya, Juan Camacho y Pedro Gavi, vecinos de Zumaya y Cádiz, tomándoles la saetía y un esclavo.

78. *Vid.* nota anterior.

79. *Vid.* nota n° 71 (3).

80. A.G.S., Registro General del Sello, 12-V-1495, fol. 238: La carga era de Pedro Godínez, vecino de Baeza, que la envió, 26 años antes, a Alonso de Lugo, mercader de Sanlúcar de Barrameda, quien la cargó en la nao *Santa Clara*.

81. A.R.CH.V., Registro de Reales Ejecutorias, L 23/4 (SM): pleito entre Juan Ribero, maestro de la nao Santa Catalina, y Juan González de la Torre, que apresó dicha nao cuando se dirigía cargada de pescado a Valencia (10-VII 1489).

82. *Vid.* notas n° 26 y 47.

83. *Vid.* nota n° 18.

Casa de Contratación, fue apoderado por los marinos del Señorío que habían servido en Nápoles para reclamar sus sueldos⁸⁴.

Otra muestra de este *espíritu de cuerpo* la encontramos en su instalación como repobladores tras finalizar el servicio militar. El ejemplo más claro es el de Garci López de Arriarán, que se asentó en Málaga con dos primos (Lope de Arriarán y Pedro de Aguirre), dos sobrinos (Lope y Cristóbal López de Arriarán) y siete de sus hombres (Juan de Araviana, Juan Pérez, Machín de Vergara, Martín Pérez de Alzaga, Ojer de Hernani, Pedro de Alegría, Pedro de Arrecia)⁸⁵. Además, su procurador en algunos de los actos de posesión fue Domingo de Lezcano, sin duda familiar de su compañero en la guarda del Estrecho Juan de Lazcano. Éste también se asentó en Málaga y lo hizo en unión de algunos de sus hombres (Ochoa de Alday y Ochoa de Cariaga).

84. BONO, J.; UNGUETI-BONO, C.: *Los protocolos sevillanos de la época del Descubrimiento*, Sevilla, 1986, 74 (nº 33): Poder de Juan Ibarra, piloto de Portugalete, y otros vizcaínos (24-VII-1497). El entorno sevillano de López de Recalde puede verse en MEDINA, F. B. de: "Iñigo López de Loyola...", p. 37 y ss.

85. LÓPEZ BELTRÁN, Mª T.: "Vascos y navarros en el reino de Granada en época de los Reyes Católicos (Málaga, 1487-1518)", *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 25 (2003), p. 476 y ss.