

«Le vio tener pendencias sobre dares e tomares». Navegación comercial y conflicto entre el Mediterráneo y el Atlántico en la Baja Edad Media

«Le vio tener pendencias sobre dares e tomares».
Navigation commerciale et conflit entre la Méditerranée et l'Atlantique au bas Moyen Âge

«Le vio tener pendencias sobre dares e tomares».
Commercial navigation and conflict between the Mediterranean Sea and the Atlantic Ocean in the Late Middle Ages

«Le vio tener pendencias sobre dares e tomares».
Behe Erdi Aroko merkataritza-nabigazioa eta Mediterraneoaren eta Atlantikoaren arteko gatazka

Inazio CONDE MENDOZA*

Universidad de Cantabria

Clio & Crimen, n.º 22 (2025), pp. 159-186

Resumen: Mediante el análisis de cuatro casos representativos de litigios y conflictos derivados de la navegación comercial entre los siglos XV y XVI en el espacio mediterráneo y atlántico, y que fueron sometidos a la jurisdicción de los tribunales castellanos, se examinan los mecanismos empleados por los diversos actores para la protección y defensa de sus patrimonios frente a una diversidad de situaciones adversas. Estas incluyen naufragios provocados por condiciones meteorológicas extremas, ataques de piratería y corso, así como incursiones de armadas. Particularmente relevante es el recurso al capital social y la movilización de redes familiares y clientelares como estrategia de defensa, una táctica que resulta significativamente más compleja de implementar en el caso de individuos de origen extranjero.

Palabras clave: Navegación. Pleito. Conflicto. Mediterráneo. Atlántico. Extranjeros.

Résumé: À travers l'analyse de quatre cas représentatifs de litiges et de conflits issus de la navigation commerciale entre le XV^e et le XVI^e siècle dans les espaces méditerranéen et atlantique, et soumis à la juridiction des tribunaux castillans, on examine les mécanismes employés par les différents acteurs afin de protéger et défendre leurs patrimoines face à une diversité de situations adverses. Celles-ci incluent des naufrages provoqués par des conditions météorologiques extrêmes, des attaques de piraterie et de course, ainsi que des incursions de flottes armées. Le recours au capital social et la mobilisation des familles et des réseaux de partenaires est particulièrement pertinent, une tactique qui s'avère nettement plus complexe à mettre en œuvre dans le cas d'individus d'origine étrangère.

Mots clés: Navigation. Procès. Conflit. Mer Méditerranée. Océan Atlantique. Étrangers.

Abstract: Through the analyze of four lawsuits and conflicts arising from commercial navigation in the Mediterranean and Atlantic space, which were brought before Castilian courts, this study examines the mechanisms employed by various actors to protect and defend their assets against a range of adverse situations. These include shipwrecks caused by extreme weather conditions, pirate and privateer attacks, as well as incursions by naval forces. The reliance on social capital and the mobilization of family and client networks are particularly relevant as a defensive strategy, which is proved to be significantly more complex to implement in the case of individuals of foreign origin.

Keywords: Navigation. Trial. Conflict. Mediterranean Sea. Atlantic Ocean. Foreigners.

* **Correspondencia a / Corresponding author:** Inazio Conde Mendoza, IES Hermanos D'Elhuyar, c/Albia de Castro, 9 (26003-Logroño. La Rioja). – inazio.conde@gmail.com – <https://orcid.org/0009-0006-5402-5889>

Cómo citar / How to cite: Conde Mendoza, Inazio (2025). «"Le vio tener pendencias sobre dares e tomares". Navegación comercial y conflicto entre el Mediterráneo y el Atlántico en la Baja Edad Media», *Clio & Crimen*, 22, 159-186. (<https://doi.org/10.1387/clio-crimen.27929>).

Recibido/Received: 2025-03-31; Aceptado/Accepted: 2025-07-11.

ISSN 1698-4374 / eISSN 2792-8497 / © 2025 UPV/EHU Press



Esta obra está bajo una Licencia
Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional

Laburpena: *Mediterraneoko eta Atlantikoko espazioan, XV. eta XVI. mendeen arteko nabigazio komertzialetik eratorritako eta Gaztelako auzitegien jurisdikziopean jarri ziren auzi eta gatazken lau kasu adierazgarrien analisiaren bidez, eragile desberdinek beren ondareak babesteko eta defendatzeko erabiltzen dituzten mekanismoak aztertzen dira, egoera kaltegarrien aurrean. Horien artean daude muturreko baldintza meteorologikoek eragindako hondoratzeak, pirateria- eta korsarritza- erasoak, bai eta erasoaldi armatuak ere. Bereziki garrantzitsua zen kapital soziala erabiltzea eta familia- eta bezero-sareak mugiaraztea defentsa-estrategia gisa; eta taktika hori askoz ere konplexuagoa zen atzerritar jatorriko gizabanakoen kasuan.*

Giltza-hitzak: *Nabigazioa. Auzia. Gatazka. Mediterraneoa. Atlantikoa. Atzerritarrak.*

1. Introducción

La actividad comercial de los reinos ibéricos a finales de la Edad Media fue, además de una fuente de riqueza, el marco de un sinfín de disputas y conflictos —término polisémico que abarca situaciones no siempre asociadas a la violencia armada— para sus actores¹. El transporte marítimo, que permitió multiplicar y extender geográficamente los intercambios económicos y los contactos humanos, fue especialmente propenso a experimentar conflictos derivados de la imposición de exacciones o de la violencia en el Mediterráneo y en el Atlántico, pues encontramos entre ambos espacios una interacción en cuanto a los actores, al capital, a las embarcaciones y a las costumbres del mar. Muchas disrupciones nacieron en esta frontera difusa por excelencia, para prolongarse durante meses o años en tierra firme, donde los damnificados recurrieron a autoridades e instancias en las coronas de Castilla y Aragón para obtener compensación, justicia y para defender sus patrimonios mercantiles. En ocasiones, el conflicto nació entre personajes de diferentes orígenes geográficos; en otras, entre estos y sus tripulaciones, entre miembros de una misma familia o entre forasteros recién llegados y naturales.

Si la violencia en el mar se acentuó notablemente entre los siglos xv y xvi con el fortalecimiento de las grandes potencias y su interés por extender su jurisdicción mar adentro, no menos importantes fueron las pugnas mercantiles entre súbditos de un mismo monarca y entre estos y extranjeros con los que compartían espacio físico y negocio². Así se desprende del estudio que llevaremos a cabo en este artículo, el cual se basa en la documentación judicial de archivos castellanos y aragoneses para analizar los mecanismos que se activaron para afrontar impagos, embargos, naufragios o cartas de marca y lograr una solución al conflicto a través del arbitraje, la apelación a la justicia real —que daba lugar a largos y espesos pleitos ante los tribunales— la movilización de sus familias y

¹ Este artículo se ha realizado en el seno del proyecto BARMER. PID2020-118105GB-I00. «Del barco al mercado. Actividad económica, relaciones sociales y conflictos armados en las ciudades y villas portuarias de la Europa Atlántica bajomedieval», del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad. Abreviaturas: Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (ARChV), Archivo General de Simancas (AGS), Arxiu del Regne de Valencia (ARV), Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (AHPB), quintales (q.), maravedís (mrs.).

² El estudio de la piratería castellana tiene un vasto historial, muy activo a principios del siglo xxi, donde podemos destacar los trabajos de María Teresa Ferrer i Mallol, *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval* (Barcelona: Institución Milá i Fontanals, 2000), Iñaki Bazán, «Degollaron a todos los dichos treynta e tres ynghleses e asy degollados dis que los lançaron en la mar. Las hermandades vascas y la lucha contra la piratería en la Baja Edad Media», *Itas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco* 5 (2006): 69-93, Pedro Andrés Porras Arboledas, «El corso y la piratería ante la Chancillería de Valladolid (1486-1490)», *Anuario de Estudios Medievales* 33, n.º 1 (2005): 131-157. Más recientes son los trabajos de Jesús Hernández Sande, *Piratería y corso en la Andalucía atlántica de finales de la Edad Media* (Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2023) o Jesús Ángel Solórzano Telechea, «The economic impact of maritime piracy and privateering in the Bay of Biscay at the end of the Middle Ages», en *Políticas y estrategias socioeconómicas en la ciudad medieval atlántica*, ed. por Jesús Ángel Solórzano Telechea, David Ditchburn y María Álvarez Fernández (Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2023), 31-43.

clientelas en sus villas de origen y el recurso al capital social y a sus redes³. Asimismo, las consideraciones sobre el prestigio profesional y la integridad son fundamentales⁴. Presentamos aquí un estudio que pretende integrar la heterogeneidad de fuentes, noticias y protagonistas a través de cuatro casos muy destacados que hacen referencia a un seguro, un préstamo a riesgo y a dos cartas de marca, respectivamente. Todos tienen como denominador común la gestión del riesgo en el mar y la puesta en marcha de mecanismos de compensación, previstos o no con antelación a la circunstancia que desencadenó el proceso. Circunstancia que, salvo en uno de los casos, fue el naufragio y pérdida de la embarcación por razones diversas.

2. Los seguros y la recuperación de las mercancías en aguas mediterráneas: el caso de Juan del Rincón

Además de los procesos judiciales, la documentación notarial constituye otra fuente que nos informa sobre ataques en el mar. No en vano, la consecuencia más inmediata de una captura o un naufragio es la notificación a los aseguradores de la embarcación para activar los mecanismos de compensación previstos en la póliza de seguros. Esta figura en la parte inferior del documento, consignando el motivo y la fecha del mismo. Entre los ataques notificados en la documentación notarial de la Corona de Aragón, encontramos algunas embarcaciones que navegaban entre Atlántico y Mediterráneo, lo que muestra que la documentación notarial no solo es previa y base de los contratos de transporte —fletamentos— sino que puede contener informaciones, si bien muy escuetas, posteriores. Recogemos a continuación (tabla 1) algunos ataques del tránsito entre siglos xv y xvi.

³ Xabier Lamikiz. «Social capital, networks and trust in early modern long-distance trade. A critical appraisal», en *Merchants and trade networks in the Atlantic and the Mediterranean, 1550-1800: connectors of commercial maritime systems*, ed. por Manuel Herrero Sánchez y Kleents Kaps (Reino Unido: Routledge, 2017), 39-61.

⁴ Del rico mercader de Lequeitio Nicolao Ibáñez de Arteita se decía que era mercader de buena contratación, aunque alguna vez tuvo pendencias sobre dares y tomares, traía sus libros de cuenta muy concertadamente con muchos negocios «por naos e por mar e por tierra», ARChV, Sala de Vizcaya, Caja 4251, 7.

Fecha	Lugar	Atacante	Presa	Ruta
1488	Golfo de León		Nave de la reina	Mallorca-¿? (porta paños)
13/05/1490	Saliendo de Argel	Musulmanes	Fusta den Ferrio	Argel-Barcelona
Póliza: 25/10/1491 Notificación: 12/01/1492		Nave de genoveses	Carabela de Baltasar Torroella	Sant Feliu de Guíxols-Mallorca
1495		Alos y Calbet	Nave Santa María Nunciata (ballenero portugués), de Martin Rodrigues.	Cirgoy (Irlanda) - Madeira
Póliza: -/02/1496, Noticia: 21/03/1496	Cerdeña		Ballenero de Pere Andreu	Barcelona-Rodas (u otro lugar del archipiélago)
29/12/1496	«En les mares de les illaders»	Presa por corsario	Nao de Carlo Calvo y Bernardo Pinello (patrón: Vincinso Gavoto	Valencia-Génova (con lana)
18/02/1498	Salou	Presa por corsarios	Laúd o <i>barxa</i> de Noya	Cambrils-Barcelona (con aceite)
Póliza: 15/08/1501 Noticia: 15/06/1502	Mares de Cartagena	Moros	Fusta	Savona, Génova o Araix-Lisboa o Portugal
Póliza: 16/09/1502, Noticia: 7/09/1503		Moros	Fusta	Barcelona-Almería (pañes de lana)
Noticia: 14/11/1502		Presa	Fusta	Flandes/ Zelanda-Mallorca-Barcelona
1505	Mares de Jávea	Perdida	Nave de Salvador Gual	
		Perdida	Navío patroneado por Luis Alfonso	Irlanda-Tarragona
		Capturada	Johannis Grasion	
		Capturada por corsario	Carabela de Genisius de la Fruta, del Puerto de Santa María	
1507	Mallorca		Nave desconocida	

Fuentes: ARV, Jaume Salvador, 2005; AHPB, Triter, 239/55; ARV, Jaume Salvador, 2011, f. 358v.; AHPB, Triter, 239/58, 132v.; AHPB, Triter, 239/56, f. 104r.; AHPB, Triter, 239/58, f. 179r; AHPB, Triter, 239/60, f. 82v; AHPB, Triter, 239/61, f. 61v; AHPB, Triter, 239/61, f. 7r.; ARV, Jaume Salvador, 2022, f. 232r, f. 389r, f. 390r; ARV, Jaume Salvador, 2024, f. 769v.

Tabla 1. Notificaciones de ataques piráticos en rutas mediterráneas y atlánticas en la documentación notarial de la Corona de Aragón (1488-1507)

El primero de los pleitos mercantiles que analizaremos es el que enfrentó a Juan del Rincón, vecino de Aranda de Duero y almojarifé de Murcia, con los mercaderes milaneses estantes en Medina del Campo Jerónimo Lita —y su compañía— y Mafeo Guislando⁵. El motivo era el impago, por parte del primero, de 50 ducados por los que había asegurado la nao o carraca de Andrea de Gropalo en la que los segundos transportaban 43 sacas de lana de Cuenca desde Cartagena a Génova a cambio de 4 ducados que había recibido⁶. El pleito, conocido públicamente en Cartagena, Murcia y Aranda, fue muy desigual por la diferencia en el número de testigos de los que se valió cada una de las partes y también por el desequilibrio en los conocimientos marítimos.

La navegación, que se inició cuando Juan Agustín Pinelo cargó las lanas y la nave partió a finales de enero o principios de febrero de 1524, finalizó con su hundimiento en el puerto de Ibiza cuando iba de camino a la ciudad ligur. Alrededor de cuatro meses después del incidente, el 6 de junio de 1524, el asegurador fue requerido al pago por Fabricio de Ponterolo ante Antonio de Ríos, escribano. El seguro se había realizado a «uso e costumbre de los mercaderes de la lonja de Valencia», lo que mostraba el claro liderazgo de la ciudad del Turia a la hora de llevar a cabo contratos mercantiles⁷. Se preveía, de acuerdo a esta tipología, un período de cuatro meses desde el momento en el que el mercader requiriese el pago por haberse producido un caso fortuito de riesgo o peligro hasta que el asegurador lo abonase. Sin embargo, pese a que Guislando nombró un procurador en Valencia, Alexandre Bizoreto, estante en la ciudad, para que pudiese cobrar el valor que les debía Rincón, este no quiso abonar la cantidad exigida.

El instrumento clave para dilucidar quién llevaba la razón en este pleito fue, sin duda, la carta de seguro que firmaron las partes el 6 de enero de 1524. Cabe destacar que Juan del Rincón no era el único asegurador de la carraca —término sustituido por nao en el segundo traslado—, pues era habitual que se sumaran decenas de inversores. En este caso, se contemplan 21 asientos, si bien en dos casos lo realizan de mancomún dos aseguradores. Las cantidades aseguradas llegaban, en los casos más elevados, a los 67 ducados y dos tercios (de mancomún), mientras que en

⁵ Sobre el seguro marítimo, ver Hilario Casado, *El seguro marítimo en Castilla en los siglos XV y XVI* (Valladolid: Universidad de Valladolid, 2021) e Inazio Conde, «Del Cantábrico al Mediterráneo y más allá. Los patrones vascos según los seguros marítimos de Barcelona (1440-1472)», *Áreas: revista internacional de ciencias sociales* 44 (2023): 25-42.

⁶ Francisco José Molina de la Torre *et al.* *Mercaderes extranjeros ante la Real Chancillería de Valladolid (1482-1525)* (Valladolid: Castilla Ediciones, 2021), 380-381. ARChV, Pleitos Civiles, Pérez Alonso (F), Caja 1106.0001. 1525-1528.

⁷ No en vano, se conservan seguros marítimos de Valencia en 1519 y 1520 del notario G. Florença en el Archivo de Protocolos o del Patriarca. Ni siquiera la epidemia de ese año fue un impedimento para que los mercaderes valencianos continuaran asegurando naves y mercancías, pues incluso se trasladaron a Cocentaina, previsiblemente para protegerse de la misma, y continuaron haciéndolo. Sobre el mercado asegurador de Valencia, ver Enrique Cruselles, «El ensueño oceánico: los mercados financieros de una plaza interregional en época de recesión (Valencia, 1480-1520)», *Studia historica. Historia moderna* 42 n.º 2 (2020): 29-55. También José Hinojosa Montalvo, *De Valencia a Flandes. La nave della frutta* (Valencia: Generalitat Valenciana. Fundació Jaume II el Just, 2007), 201-247.

aquellos realizados individualmente se llegó a los 50 ducados, siendo los 25 ducados la cifra más corriente y los 12 ducados y medio la más baja. Tampoco era el único almojarife que aseguraba, pues su compañero Juan de Arcas aseguraba 25 ducados. En la póliza, se detalla «que pueda hazer la dicha nao donde cargare la dicha nao las dichas lanas qualquier escala donde vien le estuviera al dicho patron».

Juan del Rincón, en un principio, se negó a reconocer su letra y firma, por lo que los milaneses recurrieron a varios testigos con un articulado de 11 preguntas. Pedro de Arana, procurador de causas y vecino de Murcia, fue quien, ante el escribano del juzgado García Pérez, y como procurador de Juan Agustín Pinelo, genovés habitante en Murcia, presentó la receptoría y en octubre de 1525 se procedió al interrogatorio. La mayoría de los testigos eran mercaderes genoveses estantes en Murcia (Esteban Grado, Rafael Doria, Nicolau Ferrer y Tomás de Franquis), todos ellos entre 30 y 35 años, que habían visto la carta de seguro y el conocimiento realizado por del Rincón en las espaldas de la misma. Reconocieron, además, la firma en el documento, porque del Rincón había sido almojarife de la ciudad. Uno de ello, el testigo Esteban Grado, declaró haber tenido en su poder las lanas antes de entregarlas a Pinelo por mandado de Lita y su compañía, y De Franquis confirmó la carga en la nave, pues vio la póliza de cargazón del escribano de la carraca. Todos ellos eran conocedores del uso y costumbre valenciano por haber cobrado y pagado seguros. Depusieron que la nao había partido y que habían peligrado en el naufragio hasta doscientas personas, que corresponderían a los tripulantes de la dicha carraca, aunque parece una cifra muy elevada para un viaje comercial, por lo que podría incluir a gente en tierra o de otras naves que pudiesen haber acudido en su ayuda⁸. Por último, algunos de ellos afirmaron que, de haberlos recibido Gerónimo Lita dentro del plazo estipulado, habría ganado cada año 12 o 15 mrs. por ciento, si bien alguno de ellos no lo sabía, en lo que podemos denominar como lucro cesante, intereses que también pidieron a del Rincón.

El interrogatorio de Juan del Rincón, muy posterior (17 de enero de 1526), pretendía probar que se había sacado parte de mercancía de la carraca hundida y que se debería pagar la prorrata de lo que se sacase, pues así figuraba la condición, declarando que Pinelli y Lita habían lastrado las lanas y las aseguraron por más de lo que valían, que no había firmado documento alguno sobre escribano, sino solo un conocimiento en papel blanco de haber recibido cuatro ducados y que Pinello hizo la escritura sin estar él presente⁹. Sus argumentos respecto a la ruta seguida por la nave son sumamente interesantes y nos sugieren su ignorancia en asuntos marítimos, pues consideraba que el camino emprendido por la nao por mar no era recto desde Cartagena a Génova al hundirse en Ibiza («se rodea mucho yendo a Ibiza»), donde

⁸ Sobre la tipología y tripulación de la carraca, embarcación también tratada en un pleito de Guetaria, ver Miguel Laburu, *De mare vasconum. La memoria perdida* (Pamplona: Pamiela, 2006), 116, José Luis Casado Soto, «Los barcos del Atlántico Ibérico en el siglo de los Descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico», en *Andalucía, América y el mar*, coord. por Bibiano Torres Ramírez (Sevilla: Diputación de Huelva, 1991), 132-133 y Paul B. Newman, *Travel and Trade in the Middle Ages* (Jefferson: McFarland & Company, Inc., Publishers, 2011), 129.

⁹ Se emplea el término *asorrar*, es decir, poner arena en un barco para darle estabilidad.

se habían cargado alumbres y sal y, por lo tanto, la culpa recaía en los que iban en ella y sostenía que, de haber seguido el camino recto o si se hubiesen descargado las mercancías en Ibiza, lo cual era posible, la nave no se habría hundido¹⁰. Achacaba también el naufragio a la excesiva tardanza en la partida desde Cartagena, que se extendió a los tres meses, cuando ya no era el tiempo favorable, en alusión al empeoramiento de las condiciones de la mar en invierno. Pese a que la carta de seguro preveía que el patrón pudiese lanzar la mercancía al mar y hacer «cualquier cosa» para la salvación de la nao, no fue este el caso, pues la nave se hundió con ellas. Pedía también que se dijeran qué mercancías se habían sacado del agua tras el hundimiento, pues afirmaba que se habían sacado 43 sacas de lana, por lo que pidió, sin éxito, el libro de caja de los milaneses y un plazo de 6 meses para traer la confesión «allende los puertos». En su probanza de 1527, depusieron Diego de Collaços y Gonzalo del Rincón, hermano del litigante, ambos vecinos de Aranda. Ninguno había tenido noticia de la carraca, únicamente de oídas y no de vista, desconocían la mayoría del articulado pero depusieron que habían oído decir al genovés Mafeo Guislando que habían sacado ciertas sacas de la carraca hundida con «ciertos edificios que truxeron de Genova» o «un yngenio que avia fecho», a mucho coste y las habían llevado a Génova, pero que también quisieron sacar la carraca y no pudieron. Juan del Rincón argumentó que la contratación no tuvo lugar porque no fue certificado de las condiciones ni le fueron leídas y que él no era mercader y no pudo saberlas.

Por su parte, Antonio de Marquina, como procurador de Lita, afirmó que del Rincón no había probado que Ibiza no estuviese de camino en la ruta y añadió que la fortuna de la mar lleva las naos y carracas a puertos contrarios. Argumentaba también que poco importaba de quién hubiese sido la culpa, pues tampoco los mercaderes asegurados debían abonar nada si el patrón hubiese sido el responsable.

Juan del Rincón presentó, por último, a dos vecinos y escribanos de la villa, Francisco de Aranda, su primo, y Francisco de Castro, que no conocían a Lita. Testimoniaron que, tras la apelación realizada el 9 de setiembre de 1527 contra la sentencia del corregidor, el escribano público de Aranda se negó a entregarle el proceso. Las costas totales ascendieron a 2.117 maravedís. Sin embargo, el destino estaba sellado y prevaleció la red de negocios de Jerónimo Lita y los milaneses, cuya experiencia en el mundo mercantil, especialmente en el seguro marítimo, permitió aclarar la información con pocas deposiciones de testigos. Por el contrario, Juan del Rincón, pese a haber sido almojarife en Murcia, estaba falto de contactos relacionados con ese ámbito, pudiendo presentar como testigos solo a familiares y escribanos.

¹⁰ El papel de los *followers* (seguidores) como Juan del Rincón en este caso, con menor información en su poder, que ejercían como aseguradores siguiendo a los principales, mucho mejor informados, está estudiado en Giovanni Ceccarelli, «Risky Narratives: Framing General Average into Risk-Management Strategies (Thirteenth-Sixteenth Centuries)», en *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, ed. por María Fusaro, Andrea Addobbati y Luisa Piccinno (Cham: Palgrave Macmillan, 2023), 71. Acerca del papel de las ciudades italianas en el crédito para la navegación, ver John Horace Parry. *The age of reconnaissance: discovery, exploration and settlement, 1450-1650* (London: Cardinal, 1973), 70-74.

3. La gestión del salvamento de la mercancía de una carraca en Guetaria

La utilización de ingenios para sacar mercancías y embarcaciones hundidas fue una práctica común en el Mediterráneo, como acabamos de comprobar, y en el Atlántico, tal y como se desprende del rico pleito Juan Pérez de Idiáquez (Ydiacays, o de Lili) y Juan Martínez de Arteaga acerca de una obligación a riesgo y ventura de unas mercancías que no pudieron completar el trayecto¹¹. El segundo apeló la sentencia dada por el corregidor de Guipúzcoa el 4 de julio de 1510 ante la Audiencia, cuyos oidores la revocaron, y absolvieron a Arteaga. Nos centraremos aquí en el pleito juzgado en Guipúzcoa. La calidad de los testigos, la descripción del proceso de avituallamiento de la nave, la presentación de cuentas sobre el proceso de extracción de las mercancías hundidas y la mención a experiencias previas de pleitos, contratos y naufragios por parte de los mercaderes y maestros de nao interrogados nos proporcionan una exuberante información sobre la navegación bajomedieval. Aunque no es posible examinarlo aquí de manera íntegra, permite conocer las redes profesionales y familiares de las villas portuarias guipuzcoanas, sus relaciones con el hinterland y la transición de socios a partes de un conflicto.

El origen del pleito se situaba en una provisión real dada al corregidor de Guipúzcoa, el licenciado Cristóbal Vázquez de Acuña, que emitió su mandamiento en 1509 por la que se ordenaba cargar en la carraca Santa María, de Juan Martínez de Arteaga, construida en Zumaya, todo el hierro que los mercaderes guipuzcoanos quisiesen exportar a Levante o a Andalucía, en línea con la política regia de privilegiar las grandes embarcaciones¹². Pese a que Idiáquez obtuvo una provisión real para cargar su propia nao, de la que era copropietario con Martín de Garate, de Deva, finalmente solo pudo cargar su mitad porque Arteaga obtuvo una sobrecarta. Ante esa tesitura, le rogó a Arteaga que dejase partir su nave relajando la provisión, pues la tenía ya cargada, sin llevar la mercancía a la carraca. Arteaga, que se debía ausentar para ir a la corte y dejó a su tío García de Arteaga como responsable del asunto, accedió. A cambio de esto, Idiáquez abastecería la carraca a riesgo y ventura de su cargazón y prometió cargar toda su mercancía de hierros, aunque en ese momento no los tenía porque las ferrerías no habían labrado ese año el hierro que debían labrar a causa de la sequía y los deudores no le habían acudido. En la negociación intercedieron tanto el escribano de la carraca Chazarreta, el ya citado tío del maestro y otros mercaderes como Irigoyen, que animaron a Idiáquez a cargar, pues «cargando el dicho Juan Pérez que los otros se atreverían a cargar», en un claro indicio de su prestigio en el comercio marítimo.

Ambas partes eran reputados hombres de negocios. Idiáquez era mercader de la villa de Santa Cruz de Cestona, en el interior de Guipúzcoa, pero muy cerca del

¹¹ ARChV, Pleitos Civiles, Lapuerta (F), Caja 579.0001.

¹² Esta política cristalizó en pragmática real de 1511 para el área sevillana, ver Pedro Andrés Porras Arboledas. *La práctica mercantil marítima en el Cantábrico oriental (siglos XV-XIX)* (Madrid: Universidad Complutense Facultad de Derecho, 2002), 85-86. Sobre el comercio del hierro, ver José Luis Orella Unzué, «Relaciones mercantiles vascas entre la Edad Media y el Renacimiento», *Lurralde: Investigación y espacio* 39 (2016): 167.

puerto de Zumaya. En palabras de su procurador, «todos sus contratos ha hecho y trata bien y limpiamente como llano e honrado mercader y según curso y estilo de la mar de entre mercaderes». Trataba en 1510 otro pleito con Juan López de Zaraus y sus herederos sobre unas tierras en Bedama y con María Ruiz de Aranzubía, su madrastra. Su hijo homónimo estaba como factor en Sicilia junto a Jacobo de Ipinça, y a él iba dirigida su parte del cargamento embarcado en la carraca. Pese a que algunos testigos y él mismo lo negaban —había declarado a Juan Sebastián de Elorriaga que «non avia usado de dar en cambio» cuando este le pidió 40 ducados que debía a Sebastián de Arteaga e incluso le ofreció dárselos al 25% si no encontraba otra alternativa—, era públicamente conocida su costumbre de dar cambios a riesgo desde hacía más de siete años a patrones vizcaínos, guipuzcoanos e incluso a mercaderes sicilianos como Pedro de la Costa. Abastecía también las naves a Sicilia, fletaba naves para pescar en Irlanda y vendía el pescado en San Sebastián o La Rochelle. Por su parte, Arteaga era capitán de la carraca y receptor de la provisión citada, gracias a la cual había cargado hierro y otras mercancías de diversos mercaderes guipuzcoanos con destino a Palermo, Mesina u otro puerto de la isla de Sicilia.

Concertados en Azcoitia y Cestona, firmaron tres obligaciones. Arteaga se comprometía a pagar en buen hierro marchante esos 440 q. labrados en el valle de Vedua (400 q. al peso de Mesina) —la tercera parte en platina de cada cuatro cabos y las $\frac{2}{3}$ de banda de cada dos cabos— en los cuatro primeros días después de llegar a Mesina o a Palermo por haber recibido de Idiáquez otros tantos de hierro en ducados y en castellanos para abastecer y avituallar la carraca de bebida y alimento. Estos iban a riesgo de Idiáquez por la forma y manera que iban los 623 q. que cargó de hierro en especie, es decir, Idiáquez debía pagar flete de 1000 q. de hierro —a razón de 17 ducados por centenar— como si los hubiese cargado todos, sin diferencia entre los 440 q. abonados en dinero y los 623 de hierro¹³. Para ello, Arteaga daba también poder y jurisdicción a jueces y justicias de las partes de Levante y Poniente, almirantes y cónsules.

Los detalles de las obligaciones fueron fuente de afirmaciones dispares, pues no queda claro de quién fue la idea de abastecer así la carraca: Arteaga afirmaba que Idiáquez nunca quiso cargar los 1000 q. de hierros que le había propuesto —si bien hay testigos que no escucharon dicha cifra— y este, que Arteaga le pidió no cargar hierro sino dárselos en vituallas y dinero para comprarlas al precio que se pagaba dicho metal —alrededor de 300 mrs. por cada quintal del peso de Vedua— porque iba a cargar sus propios hierros en la carraca. Durante la negociación, Arteaga quiso concertar que los 440 q. fuesen a riesgo y ventura de la carraca —a lo que Idiáquez no accedió— y que Idiáquez cargase más hierro, pues temía el alto precio que pagaría en Sicilia para abonar el préstamo («en Sicilia le costarían a más de un castellano el quintal», por lo que «habría gran cargo de conciencia») a causa de la escasez de este metal y porque la nao de Idiáquez y la carraca eran las únicas embarcaciones de la costa guipuzcoana que iban a abastecer la isla.

¹³ El maestre afirma que «es costumbre que cuando se cargan semejantes ropas en las naos se cargan numeradas al peso de quintal de hierro».

El proceso de avituallamiento de la nave fue complejo, pues, por la obligación, Idiáquez entregó 300 fanegas que, a juicio de uno de los testigos, no eran suficiente para avituallar la nao. Primero entregó 200 fanegas y luego, por mandato del despensero Narruondo, María Díaz de Licon, que custodiaba el trigo, lo entregó a varias mujeres para hacer bizcocho —dos veces cocido, como indica su etimología— para la tripulación. Como estaba dañado y era de muy mala calidad, el despensero, por cuya mano «se ponía la mayor parte en pan e vinos e sydras e carne e pescado e otras vituallas», hizo traer a una mujer de Zumaya para que experimentara con el dicho trigo, sin éxito, ni siquiera con otras fanegas de Deva, y tuvo que recurrir a comprar trigo alavés (de Castilla) al mulatero de Azpeitia Domingo de Oquizqueta¹⁴.

Las pólizas de la cargazón, entregadas por Arteaga a los mercaderes y consignadas en el libro por el escribano de la carraca, indicaban que los mercaderes habían cargado 8.768 q., la mayor parte de ellos de hierro grueso (cabos de platina y vergajón¹⁵, rejas y barriles de clavazón). También se cargaron cabos de hierro delgado y anclas, armas (ballestas con cuerdas y guarniciones con pasadores, cintos y poleas, lanzas y astas de tragacetes), piezas de textil (paños pardaces, piezas de olona, pardilletes), bacines de cobre y balas de lienzos anglos¹⁶.

El hundimiento de la carraca a causa de un temporal en la concha y puerto de la villa de Guetaria, habiendo regresado después de hacer vela, provocó la pérdida de las mercancías y, a su vez, del cambio que Idiáquez llevaba sobre estas¹⁷.

¹⁴ Sobre el oficio de despensero, ver Daniel Zulaika. *Elcano, los vascos y la primera vuelta al mundo* (Getaria: Fundación Elcano, 2023), 39.

¹⁵ Cada uno de los 4 pedazos en que suele dividirse el tocho en las ferrerías.

¹⁶ Los lienzos y las olonas se cargaron mojados y la culpa recaería en el mercader. Los mercaderes que cargaron fueron: Juan Pérez de Idiáquez (2 pólizas por un total 869 q. consignados a su hijo homónimo en Sicilia), los sicilianos Tomás Caxón (2.950 q. consignados a Per Cotxa en Mesina) y Mateo Milanes (1.351 q. consignados al noble Bernardo Tresafalde y hermanos), el mercader de Zumaya Juan Ibáñez de Garraza (350 q. consignados a Mesina o Palermo, donde le pidiera Pedro de Aldamar), el mercader de Azcoitia Juan Ochoa de Uranga (320 q. consignados a Mallorca, Palermo o Mesina, donde Juan Ochoa los pidiera), el mercader de Eibar Ortuño de Achuri (180 q. consignados a él, a su hijo o al vecino de Mallorca Gabriel Balaguer en Mallorca), el mercader de Eibar Juan Martínez de Mallea (2.086 q. consignados a él o a su hermano Martín de Mallea), Esteban de Aldape (370 q.), el mercader de Eibar Juan Ibáñez de Aguinaga (203 q. consignados a su yerno Martín de Mallea en Palermo o Mesina), el Bachiller Aguinaga (114 q.) y Zubelzu el de Zumaya (30 q. que cargó su cuñado). Arteaga tuvo que entregar 30 ducados al mercader Juan Martínez de Mallea por sentencia de los jueces Pedro López de Irigoyen y Juan Pérez de Elorriaga a causa del cambio de entre 280 y 300 ducados que el mercader llevaba sobre la carraca y sus aparejos, debiendo abonar el 10% el día de Santiago.

¹⁷ Mariano Ciriquiain-Gaiztarro, *Los puertos marítimos vascongados* (San Sebastián: Biblioteca Vascongada de los Amigos del País, 1951), 149-153. Considerado el mejor puerto de la zona, pues podía cobijar más de 30 naves en 1540, eran frecuentes las tormentas que hundían las naves, una en tiempos de Juan II, tras la cual se dedicaron notables esfuerzos en construir un muelle a finales del siglo xv con recursos del concejo y pago por parte de embarcaciones llegadas, ver Ernesto García Fernández, «La población de la villa guipuzcoana de Guetaria a fines de la Edad Media», *En la España Medieval* 22 (1999): 323. Otras obras que ilustran la Guetaria natal de Elcano son Francisco de Borja Aguinagalde, «La Getaria de Juan Sebastián de Elcano. Una encuesta genealógica y de cartografía social (1430-1530)». *Congreso Internacional de Historia «Primus circumdedisti me»* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2018), y Daniel Zulaika, *La Getaria de Elcano (1487-1526)* (Donostia-San Sebastián: Daniel Zulaika, 2021), 52.

La noticia llegó incluso a los maestros que se encontraban en Valencia en aquel momento, como Juan Martínez de Vildayun, a Sicilia —Martín Alos lo escuchó en la nao de Juan de Gereçieta— o a Sevilla (Domingo Martínez de Amilibia). La nao permaneció sumergida entre cinco y ocho meses a unas 11 brazas de agua, lo que llevó a muchos mercaderes a perder la esperanza en sacarlas, como Tomás Caxón —que estaba dispuesto a recibir 500 q. o 30 ducados por ceder los 3.000 que tenía cargados— o el hermano de Juan Ochoa de Uranga, que vendió a Pedro de Irigoyen por 6 ducados el derecho a los 50 ducados —entre 50 y 60 q.— que tenía cargados y quiso vender a Juan Ochoa de Izaguirre 2.000 q. Algunos mercaderes como Irigoyen rechazaron estas sumas para «que no le oviesen por loco [...] por quanto se aventuraba a comprar la mercadería que estaba perdida» aunque tenían esperanzas en sacarlas. Los mercaderes firmaron primero un asiento con Irigoyen, según el cuál le darían cinco de cada siete quintales que se sacasen, para lo cual hizo este «un harca para aver de sperimentar sy se podía sacar con la dicha arca la qual dicha arca dixo que era 13 braças en longar poco mas o menos», pero no pudo. Posteriormente, pregonaron que entregarían el tercio de lo sacado a quienes «quisiesen sacar e fiziesen artyficios para sacar», embargando Irigoyen, propietario del primer asiento, los 600 q. extraídos hasta entonces. En ese punto, Domingo Martínez de Gorostiaga y Juan Martínez de Sorazábal pronunciaron sentencia sobre lo sacado y por sacar, por la que los mercaderes debían pagar a Irigoyen por cada 100 q. de hierro y otras mercancías el 3,5%. Uno de los maestros, habitual en las rutas mediterráneas, Martín Alos de Amilibia, no disimulaba su incredulidad, pues «oyó decir en las partes de Levante cómo se hacían ciertos artificios para haber de sacar la ropa», preguntándose «que como era posible haber de sacar de 12 o 13 brazas del agua que estaba anegada».

Pedro Ibáñez de Aldamar y Juan Martínez de Sorazábal fueron los nuevos diputados que sacaron hasta 7.833 q. según sus cuentas (5.526 q. de hierro grueso y 2.307 q. de hierro delgado), lo alojaban en casas, lo anotaban y acudían a cada mercader según lo cargado, obteniendo por el trabajo 1 real de plata por cada verga gruesa (4 tarjes) o 2 reales por quintal, y un tarje por cada verga pequeña¹⁸. Un tercio de lo sacado se pagaba a los sacadores por su trabajo —excepto los tres primeros días— y luego fue la mitad, más otras costas de «carreaje, loaje e peso e guarda» que ascenderían a 3 reales más o menos. Cuando se sacaron los aparejos —según el maestre García de Arteaga no se hizo ningún otro artificio para sacar la madera y los aparejos—, anclas, velas, jarcias, lombardas, maderas y bateles, Idiáquez no pidió ninguno, pues su riesgo solo iba sobre el hierro: sus pérdidas respecto a los 810 o 869 q. totales que había cargado —623 de ellos de hierro— no fueron muy elevadas, pues recibió 582 q. —444 de hierro grueso y 138 de hierro delgado—, abonando más de 116 ducados por las costas. En un solo día se llegaron a sacar 7 vergas y 7 q. de hierro y, en total, quedó a cada mercader 2/3 del hierro cargado, quita

¹⁸ Ante la ausencia de Aldamar, le sustituyeron Echabe y Pedro de Arrona y trabajaron en el sacar algunos testigos como Juan de Ubayar, Domingo de Golindano o Matín de Azcoitia.

toda costa y pérdida y el pago de los sacadores. No se salvaron vituallas a excepción de media pipa de sidra con agua salada y apenas un barril o dos de resinas y pedazos cargados por Idiáquez, francos por no ser de gran valor, además de un barril de clavos de propiedad desconocida.

Una vez sacados, Arteaga pidió que Gonzalo de Segurolo lo pesase para cerciorarse de que se empleaba el mismo peso que cuando se cargó —el quintal de Vedia—, y así se demostró. El patrón creía, habida información de ferrones, que se había cargado más que lo que figuraba en las pólizas y pidió al teniente que se repartiera lo sacado conforme a estas, por lo que el corregidor dio un mandamiento para que ninguno de los mercaderes lo sacasen de la villa —ya se estaba llevando a Orio y Deva—, sino que compareciesen ante el teniente de merino Asensio de Láriz con las cédulas de la cargazón que Arteaga les había entregado en su día. Para estructurar el reparto después del rescate, el corregidor Acuña ordenó el 19 de agosto de 1508 a su merino Francisco Fernández de Jerez que secuestrase los hierros sacados que se encontraban en Guetaria y en algunas naos. El resto le pertenecerían y se le entregarían a Arteaga pagando las costas de haberlo sacado. Se trataba de evitar que los sicilianos Mateo Milanés y Tomás Caxon, que estaban de partida en la nao de Andrés de Indañeta, de Zumaya, se fueran con el hierro, por lo que se secuestraron las velas y el metal.

El número de testigos (81) fue muy elevado. La mayoría eran gentes de mar de villas guipuzcoanas y de Bilbao —se solicitó el nombramiento de un receptor para la provincia de Guipúzcoa, Burgos, Medina del Campo, Bilbao y Santander— como maestros de nao, mercaderes, nautas y pilotos expertos que habían visto «platicar, juzgar y sentenciar» en casos similares, sus esposas, viudas e hijos y las panaderas que hicieron el bizcocho para la carraca. Se cuentan varios familiares de las partes, especialmente de Arteaga. Algunos de ellos se encontraban en ultramar por ser sobre «cosas acaesçidas e contratadas fuera de estos reinos», por lo que se prorrogó la probanza hasta 120 días. La mayor parte de estos era originaria de Guetaria (17)¹⁹, Zumaya (15), Bilbao (13), San Sebastián (11) y Deva (9), aunque se cuentan incluso dos clérigos de Cestona, mercaderes del interior de Guipúzcoa (Azpeitia, Eibar) y un mercader mesinés. Muchos de ellos, al menos 19, habían navegado a Levante por mar y conocían que Sicilia se ubicaba a más de 500 leguas²⁰. Es muy destacable la deposición de los 13 mercaderes bilbaínos, alguno de ellos antiguo maestre, sobre las 27 preguntas que formuló Idiáquez después de mostrarles la obligación²¹. El papel predominante de Bilbao en el Cantábrico, la amplitud de sus

¹⁹ La villa tenía 373 vecinos, con varios maestros de naos, ver García Fernández, «La población de la villa guipuzcoana de Guetaria a fines de la Edad Media», 323, 333.

²⁰ Aunque no a todos se les preguntó, muchos de los testigos constan en las fuentes mediterráneas.

²¹ Fueron estos Ochoa Sánchez de Larrañaga, Juan Pérez de Ibañeta, Juan Ochoa de Uriondo, Sancho Martínez de Bilbao, Juan Íñiguez de Bermeo, Diego de Basurto de Villasant, Pedro Íñiguez de Endericia, Juan Martínez de Bilbao la vieja, Martín Ibáñez de Bilbao, Martín Martínez Huguo, Diego de Trauco, Juan Martínez de Recalde y Pedro López de Vitoria. Sobre Trauco, ver José Damián González Arce, *El nacimiento de la burguesía vasca. Mareantes, mercaderes y mediadores mercantiles bilbaínos de finales del siglo XV y comienzos del XVI* (en prensa).

redes de comercio y el conocimiento de los contratos y de organización de flotas sería el motivo del recurso a sus mercaderes²².

Al contrario que los donostiarras, preguntados también sobre las costumbres del mar, los bilbaínos no habían visto la carraca ni conocían personalmente a las partes, sino que tan solo habían recibido la noticia del hundimiento y del ingenio para sacar los hierros. Su opinión, basada en extensas carreras profesionales como mareantes de hasta 40 años fue unánime: Arteaga debía abonar sueldo por libra los quintales, pues poco importaba que hubiesen estado en el fondo del mar por seis meses o más. De haberlos cargado en materia prima, los 440 q. se hubiesen salvado como el hierro que se sacó. De no haberse sacado la mercancía, no habría duda de que nada debía abonar el maestre. Se trataba de un tema de cierta complejidad donde algunos de los testigos, como Aldamar, remitieron a los que mejor entendían del asunto. Algunos expertos, según consta en los testimonios, citaron las leyes del Lairón (Rôles d'Oléron) y el Libro del Consulado, aplicando estas normativas sin hacer distinción entre las regiones de Levante (Mediterráneo) y Poniente (Atlántico) para fundamentar su juicio. Entre ellos destaca Pedro Beltrán de Iraeta, de Guetaria, quien había sido cónsul en Flandes y, basado en su experiencia, afirmó que cuando una nao perecía, los cambiadores con intereses sobre ella se encargaban de contribuir para la extracción los aparejos, y que, pasados dos o tres meses, pagaban por el trabajo realizado para sacar velas, jarcias, anclas y aparejos²³. También depuso que, al volver una nao cargada al puerto de origen con vientos contrarios después de haber hecho vela y salvarse la mayor parte de la mercancía, el maestre debía recibir el flete y cierta parte para remuneración de las vituallas y gastos que hizo para en seguimiento del viaje. Juan Ibáñez de Garraza apuntaba que, si la nao se perdía de camino tras hacer vela, el patrón debía de haber el flete prorrateado por milla del camino y leguas que había hecho pero, si volviese al sitio de donde salió, no debía haberlo. Si se salvase, Chazarreta afirmaba que los mercaderes debían pagar el tercio de las mercancías salvadas. En caso de no perderse las mercancías y de que el mercader se arrepintiese y quisiese salvarlas, $\frac{1}{3}$ del flete y, en caso de perderse la nao por salvar las mercancías o cortar árboles (mástiles) y perder anclas, todo el daño se debía poner en la avería gruesa y debía pagar cada uno su prorrata²⁴. La formulación de la avería gruesa

²² Este desarrollo se estudia también en José Damián González Arce, *Bilbao y el mar. Actividad portuaria y navegación en la ría del Nervión durante el reinado de los Reyes Católicos* (Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata, 2021), José Damián González Arce, «La geografía comercial de Bilbao. Topónimos portuarios e industriales en la documentación fiscal, aduanera y naval bilbaína de finales del siglo xv y comienzos del siglo xvi». *Hispania: Revista española de historia* 278 (2024): 11-20.

²³ Sobre los cónsules de extranjeros, José Damián González Arce e Inazio Conde Mendoza, «La reorganización de los cónsules de mar y delegaciones reales castellanos en el Mediterráneo entre los siglos xv y xvi» (en prensa). La presencia castellana en Flandes ha sido recientemente estudiada, entre otros, por Adam Hall, «Signalling Safe-Conduct(s): The Fiscalisation of Market Access for Castilian and Catalan Traders in Flanders During the First Half of the Fifteenth Century», *Histories* 5 n.º 2 (2025): 25, acceso el 20 de junio de 2025, <https://doi.org/10.3390/histories5020025>

²⁴ Recordemos que la avería gruesa era una contribución posterior al viaje efectuada entre fletadores y, a veces, el fletante, cuando el barco o el cargo sufrían percances imprevistos de gran consideración o precio. Pese a que el desencadenante más común era la «echazón» de mercancía al mar para salvar la em-

aquí enunciada junto a otras costumbres por un único testigo no presupone que se deba aplicar en este caso, pues parece que nos encontramos ante un caso de avería particular, en la que los daños sufridos solo afectaban al interés de una de las partes implicadas, por fuerza mayor, esto es, causa accidental e impredecible y porque los mercaderes acabaron recuperando la mayor parte de sus mercancías²⁵. Bien es cierto que, a través de la pregunta 28 del interrogatorio, se pretendía saber si la carraca, una vez emprendido el viaje, había vuelto a Guetaria a causa del mal tiempo, lo que podía dar pie a una reclamación del patrón por haber perdido su embarcación para salvar las mercancías²⁶. En cualquier caso, el interrogatorio no aporta apenas información sobre el momento del naufragio, de manera que no es posible un análisis de la voluntariedad del patrón o la consulta a mercaderes, que tampoco iban a bordo, sobre el procedimiento a seguir para evitar el desastre. De este modo, nada pudo dar lugar a la reclamación del pago de una avería gruesa²⁷.

En sus deposiciones se contienen definiciones sobre el préstamo a la gruesa o a riesgo, que era motivo del pleito, como la aportada por Pedro López de Vitoria²⁸:

«se hazen obligaciones en esta dicha villa de Bilbao entre maestros e mercaderes en las quales ha visto que algunos maestros resciben dineros para vastecimiento e fornescimiento e aparejos de las naos a rrisgo dellas e otros los toman a rrisgo de los fierros o

barcación y otras mercancías, se podía aplicar en naufragios en los que se perdiese la nave y todo o parte de su cargamento por razones como el mal tiempo, ver González Arce, *Bilbao y el mar...*, 550. Sobre la confusión sobre las averías y su desarrollo en Castilla, ver Ana María Rivera Medina «The “Mutualisation” of Maritime Risk in the Crown of Castile, 1300-1500», en *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, ed. por María Fusaro, Andrea Addobbati y Luisa Piccino (Cham: Palgrave Macmillan, 2023), 169-192. El riesgo del mar y la echazón están también estudiados en Eduardo Aznar Vallejo, «El mar: fuente de conflictos y exigencia de paz», *Edad Media. Revista de Historia* 11 (2010): 63-89.

²⁵ Mercancías estas que les correspondían tras el hundimiento según las Cortes de Toledo de 1480, ver Rivera Medina, «The “Mutualisation”», 188. Sobre la avería general y sus diferencias respecto a la particular, ver Andrea Addobbati, «Principles and Developments of General Average: Statutory and Contractual Loss Allowances from the Lex Rhodia to the Early Modern Mediterranean», en *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, ed. por María Fusaro, Andrea Addobbati y Luisa Piccino (Cham: Palgrave Macmillan, 2023), 151. También Gijs Dreijer, «General Average, Compulsory Contributions and Castilian Normative practice in the Southern Low Countries (Sixteenth Century)», en *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, ed. por María Fusaro, Andrea Addobbati y Luisa Piccino (Cham: Palgrave Macmillan, 2023), 202.

²⁶ Porras Arboledas, *La práctica...*, 62-66. Este es el caso del golpe en la quilla que sufrió una embarcación en Mundaca por refugiarse del mal tiempo y la petición de avería gruesa por naufragio a un mercader cuya partida de hierro se salvó.

²⁷ Sobre las condiciones para introducir averías, ver Addobbati, «Principles», 153. El encallamiento voluntario es una de las circunstancias entendidas como causas de declaración de avería general en ordenanzas flamencas como en 1563, ver Dreijer, «General Average», 195.

²⁸ Se estudia este instrumento de crédito en González Arce, *El nacimiento...*, 100. Porras Arboledas, *La práctica...*, 145-174. Manuel Juan Peláez, *Cambios y seguros marítimos en derecho Catalán y Balear* (Bologna: Publicaciones del Real Colegio de España, 1984), 84. Xabier Lamikiz, «Préstamos a riesgo de mar y redes transatlánticas en el comercio entre Cádiz y la costa del Pacífico sudamericano, 1760-1825». *América Latina en la Historia Económica* 30, n.º 2 (2023): 3. Ron Harris, «General Average and All the Rest: The Law and Economics of Early Modern Maritime Risk Mitigation», en *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, ed. por María Fusaro, Andrea Addobbati y Luisa Piccino (Cham: Palgrave Macmillan, 2023), 52.

de otras mercaderías obligándose de pagar la tal quantydad del día que la tal nao fiziere vela del lugar donde esta fasta que sea llegada en su derecha descarga e pasen las veynte e quatro oras naturales e quando en salvamiento llegan el maestre es obligado a conplir la tal quantydad. Pero [...] ha visto que la nao donde corre el acreedor riesgo contresçio algo della que en tal caso el deudor es quito e libre de la tal deuda e sy corre el riesgo sobre las mercaderías en la tal nao cargadas e non enbargante que la nao sea perdida e las mercaderías se salvan que en tal caso ha visto que el tal maestre es obligado a pagar quitas costas la cantidad por que se obligo.»

Los testigos estaban también al corriente de los precios de las diferentes mercancías en los diversos puertos de la geografía comercial europea. Martín Alos de Amilibia sabía que en Sicilia se vendía el quintal de hierro a 17 o 16 tarines y Juan Pérez de Elorriaga lo cifraba en 19 tarines²⁹. Entre los casos expuestos sobre los usos del mar ante pérdidas de naos (que han dado «vota terra») y sobre el funcionamiento del préstamo a riesgo que iba sobre ellas, se encuentran algunos maestres que andaban así «por las partes de Levante como en Poniente»³⁰. En las primeras constan dos ejemplos: Sancho de Guarnizo había sufrido un ataque cinco años atrás en las islas Hyères por parte de las galeras del señor de Munigo (Mónaco) cuando iba de Valencia a Génova en una nao de 140 toneles que había comprado cuatro años antes, por el cual ninguno de los mercaderes le pidió cuentas. El maestre explicaba el modo de proceder ante una pérdida de nao, de cuya mercancía perdida no respondía el patrón —pero sí de la salvada—, excepto de los casos de baratería:

«Quando quier que alguna nao se pierde en la mar o encalla en alguna costa de mar que el maestre de la tal nao no es obligado a dar cuenta ni razón al mercadero que algunas mercaderías cargó en la tal nao salvo sy tan solamente de la mercadería que escapa e el maestre la toma en sy en tal caso dixo que de la tal hazienda que asy escapo e tomo en si el dicho maestre es obligado de dar cuenta al mercader cuya es e non de las otras mercaderías que se pierden.»

Por su parte, Alonso de Torres había perdido parcialmente su nao de 200 toneles hacía cinco años en Civitavecchia por fortuna de tiempo cuando portaba alum-

²⁹ Cada tarín son 30 mrs., es decir, 17 tarines son 510 mrs. de moneda castellana y 16 tarines, 480 mrs.

³⁰ Sobre el tráfico Atlántico-Mediterráneo realizado por los patrones vascos, ver Inazio Conde Mendoza, «La actividad económica de las gentes de los puertos del Cantábrico peninsular en Valencia y Barcelona durante la segunda mitad del siglo xv. Una mirada a la década de 1480», en *Normativa y autoridad en la ciudad medieval atlántica (y más allá)*, coord. por Jesús Ángel Solórzano Telecha y Jelle Haemers (Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2022), 557-578, Jesús Ángel Solórzano Telecha e Inazio Conde Mendoza, «Por mares de plata salada. Los reinos ibéricos entre el Mediterráneo y el Atlántico en la Edad Media», en *Entre la tierra y el mar: Cádiz, frontera atlántica de Castilla en la Baja Edad Media*, coord. por Rafael Sánchez Saus y Daniel Ríos Toledano (Madrid: Sílex, 2022), 15-58, Inazio Conde Mendoza, *Redes de mar salada. Vínculos económicos, movilidad y transporte marítimo en los puertos del Cantábrico oriental con Valencia y el Mediterráneo occidental a finales de la Edad Media*, Tesis doctoral defendida en la Universidad de Cantabria, dirigida por Jesús Ángel Solórzano Telecha, 2023, Inazio Conde Mendoza, «Las gentes del Cantábrico en Valencia a finales de la Edad Media. Redes, movilidad y permanencia». *En la España medieval* 47 (2024): 219-237.

bre y azufre, cuyo mercader solo le pidió la parte salvada que identificó por sus marcas y señales.

El Atlántico proporcionó más ejemplos. Diego de Regonça perdió en Inglaterra su nave de 150 toneles cargada con vinos de Andalucía para Flandes. Los mercaderes le solicitaron el pago por las mercancías señaladas y por el cambio pactado sobre unos fardes de Flandes a Bilbao, que contrató con un mercader de Bilbao, Ortuño de Sanmeta. Juan Pérez de Chazarreta, padre del escribano de la carraca, perdió en Sorlinga —archipiélago inglés al oeste de Plymouth— una nao y los cambiadores —Juan Beltrán de Arteaga y Juan Ferrán de Zubelza, de Zumaya— tomaron los aparejos que se salvaron y tuvieron que partirlos a raíz de la sentencia del corregidor de Guipúzcoa. Nos consta también una nao perdida que traía pescado a San Sebastián, por la cual estaban en pleito Domingo de Aguirre y Juan del Busto con Idiáquez, que les había pagado 80 ducados por 20 cargas de pescado a riesgo y ventura de nao, flete y aparejos. En los bancos de Flandes, medio año atrás, se perdió la nao de Martín Alos de Amilibia, que llevaba 310 ducados y $\frac{2}{3}$ sobre su nao, ante lo cual los cambiadores tomaron toda la ropa—mercancía—, aparejos y artillería. El patrón reclamó al colegio de Brujas y los cónsules, junto a cuatro mercaderes principales, mandaron estimar la nao cuando se perdió (1.700 ducados de oro) y sumaron los 310 ducados (2.010 ducados y dos tercios en total), recibiendo maestre y cambiadores libra por sueldo de lo que se salvó (cupó a cada ducado 6 reales gruesos e 21 *mitas*, esto es, 34 mrs.). Asimismo, Bernard de Egipto, alias de Matafo, tuvo un pleito en Amberes.

Dos episodios de naufragios tuvieron lugar en la costa guipuzcoana. El mercader y maestre Ochoa Sánchez de Larrañaga tomó las pipas que se salvaron de su nao, que portaba su vino de Burdeos a San Sebastián, cinco años atrás en la costa de la Julia, cerca de San Sebastián, y los mercaderes recibieron su parte. Además, en la concha de Guetaria, hacia 1500 —10 años atrás— naufragó la del maestre Íñigo López de Elorriaga y su personero Juan de Elorriaga, cuyo abastecimiento había corrido a cargo del mercader Garraza a riesgo y ventura de nao, flete y aparejos, con quienes los patrones, después de examinar el valor de la nao, repartieron la mercancía sacada. Se trataría, probablemente, de la misma nao de Juan Sebastián de Elorriaga, quizás el anterior, que se perdió yendo a Andalucía y no pagó el cambio a Idiáquez, pero sí al mercader Gamboa, sueldo por libra.

Pese al prestigio de los bilbaínos, no todos los consideraban competentes, especialmente Arteaga, pues afirmaba que «deponen de oydas y vanas creencias hablando las cosas que non saben ni alcançan en cosas que consysten en derecho e non en fecho» y, por ello, no merecían crédito y se debía remitir la cuestión a los jurisperitos. A su juicio, habían sido engañados en el articulado presuponiendo casos no verdaderos pues, en realidad, ni Idiáquez se había ofrecido cargar los 440 q. de hierro, ni Arteaga le había pedido que no lo hiciera, ni se ofreció a llevar más, ni se había sacado todo el hierro. Lamentaba, asimismo, que se hubiese dado a entender que su negativa al pago se fundaba en el tiempo que permaneció el hierro en el agua, sin mencionar otras razones, especialmente que Idiáquez no hubiese po-

dido probar que el hierro sacado era suyo por no estar marcado, aunque un testigo de Arteaga decía que «no hera cosa que se podría conocer el hierro por ser un metal», pues podría haberlo recibido de otro mercader, y el reparto se hizo sin tener en cuenta de quién era el hierro extraído ni el que quedó en el agua.

La sentencia del corregidor Francisco Téllez de Ontiveros el 4 de julio de 1510 dictaminó que Arteaga debía pagar a Idiáquez los 440 q. de hierro de Vedua, rebajando 11 q. por centenar de lo que no se sacó, 2 reales de plata por quintal por lo que se pagó por sacarlo del mar y 9 fanegas de trigo. Ninguna de las partes fue condenada a costas. El condenado apeló la sentencia y en septiembre, los oidores encomendaron el pleito al bachiller Cristóbal López. Aunque Arteaga no había cargado más hierros que las anclas y otras cosas apegadas a la carraca, quizás las lombardas, consideraba que había recibido más daño en el naufragio que Idiáquez, que solo había cargado a causa de la existencia de la provisión real, pues no quería hacerlo, y por la perspectiva de ganancia del 25%, ya que obtendría 400 mrs. en Palermo o Mesina —a razón de 1 ducado por quintal— frente a los 300 mrs. que valía en Guipúzcoa. Por ello, denunciaba que la obligación era ilícita y usuraria porque sonaba a cambio y consideraba la práctica de «faser semejantes tratos, enprestydos e mercaderías» dañado y contra derecho divino, canónico y civil³¹. Además, lamentaba que Idiáquez solo se había ofrecido a avituallar la nave para vender 300 fanegas defectuosas que no podía vender de otra manera pero que logró colocarle por 17 o 18 chanfones³². A su juicio, debía quedar libre del transporte de todos los quintales, porque la obligación estaba condicionada a que la nao llegase a Sicilia y dicho plazo nunca había comenzado a correr, además de que los quintales «se habían sacado por providencia, dispensa de Dios y fortuna de juicio divino, más que por ingenio o industria humano» y porque, por costumbre y estilo de la mar «cuando la nao perece el cambiador no puede conseguir más de cuanto hecha contribución con el precio de la nao le cabe por sueldo e libra». Ni siquiera en el caso de que Idiáquez hubiese asegurado los 623 q. «como se suelen asegurar en muchas tierras» (al 5 o 20 o 10%) debía pagar y, en todo caso, se debería deducir de los 440 q. la costa de sacarlos que se había abonado con los 623 q. Asimismo, afirmaba que Idiáquez había tomado el riesgo sobre 200 q. de resina, clavo y rejas —había rogado a los sacadores que no los rompiesen— que se perdieron, lo cual rebajaría, en caso de tener que pagarlo, el monto.

Por el contrario, Idiáquez mantuvo que él hubiese preferido cargar en hierro puro los 440 q., que el precio del hierro y los trigos era justo y el usado entre mercaderes y maestros de naos y que sería culpa de Arteaga si no los vendió. La obligación, a su juicio, solo se podía extinguir si no se hubiesen sacado los 9.000 q., para lo cual nada había abonado Arteaga, y dicha operación se había realizado «por natural ingenio industria e artificio de hombres humanos, a diligencia de hombres» y

³¹ Se conservan testimonios de préstamos con mucha mayor ganancia, de hasta un 40% en Ernesto García Fernández, «Hombres y mujeres de negocios del País Vasco en la Baja Edad Media», en *Los negocios del hombre. Comercio y rentas en Castilla (siglos XV y XVI)*, ed. por Juan Antonio Bonachía Hernando y David Carvajal de la Vega (Valladolid: Castilla Ediciones, 2012.), 111.

³² Moneda falsa.

no por milagro, por lo que el riesgo no estuvo consumado. Apuntaba, además, que lo que pagó para abastecer la nao lo gastó Arteaga en otras cosas, lo cual no estaba probado.

4. Juan de Lalo y la negociación entre monarquías sobre el corso

Además de las tempestades, como hemos observado, los ataques piráticos y corsarios jugaron un papel fundamental en la pérdida de embarcaciones. Es reseñable la captura de la nao Santa Ana el 27 de mayo de 1512, que tenía dos años de antigüedad y entre 200 y 400 botas de porte y pertenecía al maestre de Portugalete (Vizcaya) Juan de Lalo³³. Esta se produjo entre Mallorca e Ibiza, si bien se mencionan también Valencia y Tortosa como puntos cercanos al lugar del ataque³⁴. Realizaba la ruta desde Civitavecchia a Londres llevando alumbres de la Cámara Apostólica, posiblemente de Tolfa. El perfil del atacante y sus lealtades nos permiten, además, insertar el caso en el contexto político internacional de pugna entre la Monarquía Hispánica y la francesa por el control del mar. Las atacantes fueron tres embarcaciones francesas —una nao, un galeón y un bergantín— con la bandera del rey de Francia bajo el mando del corsario Fray Bernardino, comendador de la orden de San Juan de Rodas, cuya tripulación estaba compuesta de marseleses, nicenses y genoveses³⁵. A Juan de Lalo le tomaron la nao, jarcias, dinero, joyas, flete, ropas suyas y de marineros, y el libro del manifiesto. El escribano de la nao era el barcelonés Joanot Bols —habría prestado 125 ducados al 25% sobre la nao— y llevaban a bordo a Jerónimo de Micerluça, sobrecargador de la Cámara Apostólica encargado del flete. Fray Bernardino liberó al patrón y a algunos tripulantes y les permitió subir al navío de Mataró de Antoni Folgueres, que los dejó en los Alfachs de Tortosa.

Tras el suceso, el patrón y otras personas dieron testimonio en Tortosa ante el cónsul subrogado de la ciudad, Juan Sentis, pues estaba ausente Joan Ferrer y ante Juan Pallares, notario y cónsul subrogado por la ausencia del mercader Joan Pallares (*sic*) y los otros cónsules y jueces ordinarios encargados de los asuntos mercantiles y su notario. Posteriormente, lo presentaron en el Consejo. Los testigos, tam-

³³ AGS, Cámara Real de Castilla, 548, 9. 1512/1517. En 1502, actuaba en nombre de un mercader inglés en Bilbao y en 1511 tuvo pleito sobre un viaje a las Indias, ver González Arce, *El nacimiento...*, 99, 988, 1052. El robo de un barco podía ser también cometido por la propia tripulación, como le sucede al maestre de Deusto Diego de Recalde, a quien le robaron su nao San Pedro, que valían 20.000 ducados, con la mercancía que valía 250 ducados, armas y artillería, en enero de 1516 en el puerto de Alicante cuando asistía a las honras fúnebres del rey (AGS, RGS, 1516, 08, 524).

³⁴ Victòria Burguera i Puigserver, «Intelligence on Threats—Municipal Management of Maritime Warnings in 15th-Century Catalonia», *Histories* 5 (2), 2025, 27. Acceso el 20 de junio de 2025. <https://doi.org/10.3390/histories5020027>

³⁵ Este corsario, con una flota compuesta por un galeón armado, un carracón, una fusta y otras naves tomadas a los infieles o a los genoveses, había capturado al patrón Francisco de Zumelzu en 1508 en Los Gerbes (Berbería), ver González Arce, *El nacimiento...*, 110-113. Sobre la piratería en Francia, ver Pierre Prétou, *L'invention de la piraterie en France* (París: PUF, 2021).

bién víctimas del ataque, fueron el sacerdote Martín de Samunde —de la orden de Santa María de la Merced, maestro en teología de la diócesis de Calahorra—, el sevillano Pedro Gutiérrez de Ballestero, el patrón del navío llamado Antoni Folgueres, el bachiller en Arte y Teología de Plasencia Juan Ortiz, el marinero de Portugalete Martín Juan —que desconocía la información del préstamo y del libro— y Pedro de Urioste, contra maestre, de Santurce —villa llamada aquí Sant Jordi—. Posteriormente, presentó en 1521 en Burgos la probanza hecha en Tortosa, que estaba en lengua catalana, pues la ciudad estaba en «la probynçia de la Catalunya». Para poder entender el documento, se necesitó a una persona «que supiese la dicha lengua catalana e lo trasladase e tornase en lengua castellana», por lo que se lo encargó a Juan de Vives, criado del contador mayor de cuentas de los reyes, Santángel, y pidió a un escribano que comprobase si la traducción era buena y no se había añadido ni faltaba nada, por lo que Juan de Vives hizo juramento de ello.

A raíz de este ataque, Juan de Lalo recibió una carta de marca y represalia por parte de la Corte, primero por mar y después por tierra, pero la situación política entre las dos monarquías no le permitió utilizarla³⁶. Si bien en el momento del ataque existía paz entre ambas, poco después, el 30 de junio 1512, una pragmática real, reproducida en 1517, acusaba a los franceses por sus grandes ambiciones, ocupar lo perteneciente a la Iglesia y cometer actos ajenos a cristianos en ciudades de la Iglesia («en estos tiempos crescio tanto su ambicion e codicia que no se satisfaciendo de ocupar lo dichos onbres ha estendido la mano de ocupar lo de Dios») y, además, de atacar a sus súbditos, única defensa de la Iglesia, sin los cuales «ya todo lo de la Iglesia sería perdido». La pragmática anunciaba que el rey de Francia «ha ronpido la guerra por la mar contra nos e contra nuestros subditos e naturales syn aver nos notificado primero el dicho ronpimiento e los que por la mar ban con sus armadas ha tomado ya algunas naos e bienes de nuestros subditos e toman todos los que pueden e les hazen publicamente la guerra».

Como respuesta, la reina mandaba a sus súbditos y naturales que, en favor de la Iglesia, hiciesen la guerra a los del rey de Francia, dándoles licencia para que les tomasen «todas las naos e bienes e mercaderias e otras cosas suyas que pudieren tomar». Las hostilidades se extendieron hasta dos años después, cuando el 13 de mayo de 1514, una cédula real —presentada el 27 de junio de 1514 por Gonzalo de Pamanes ante el alcalde de Bilbao Diego Pérez de Arbolancha— dirigida a las autoridades entre Galicia y Guipúzcoa, anunciaba que había escrito al rey de Francia porque algunos vasallos y súbditos habían tomado naos y carabelas y mercancías, para que se les devolvieran, y viceversa. Las personas damnificadas por franceses tendrían un plazo de treinta días tras un pregón público para enviar al concejo las mar-

³⁶ La carta de marca a menudo servía para involucrar a la autoridad de la parte contraria en un arbitraje, ver Thoman Heeboll-Holm, Philipp Höhn, Gregor Rohmann, «Introduction» en *Merchants, Pirates and smugglers. Criminalization, Economics, and the Transformation of the Maritime World (1200-1600)*, ed. por Thomas Heeboll-Holm, Philipp Höhn, Gregor Rohmann (Frankfurt/New York: Campus, 2019), 15. Sobre las funciones económicas de los costes de protección para el comercio desde una perspectiva transcultural, ver Philip Curtin. *Cross-cultural trade in world history*. (Cambridge, New York: Cambridge University Press, 1984), 41-45.

cas de represalia y escrituras sobre lo que fue tomado, y valor y estimación para que un representante acudiese, junto a alguien de la casa del Rey, al rey de Francia. La negociación entre ambas monarquías fructificó en el acuerdo entre Fernando I y Francisco I el 1 de noviembre de 1515 para que desde ese día y durante dos años quedasen suspendidas todas las letras de marcas, contramarcas y represalias de unos contra otros, y se prohibía ejercerlas a quienes las tuviesen, so pena de ser castigados como rompedores de paz³⁷. Como consecuencia, el 1 de marzo de 1516 se nombrarían respectivamente jueces en Bayona —por parte de Francia— y Fuenterrobía —por parte española— para formar parte de una comisión que, durante tres meses, tendría como objeto escuchar las quejas y querellas y hacer guardar justicia a querellantes y damnificados de manera sumaria. Los españoles lo harían ante los jueces nombrados por el rey de Francia —para tal fin, el 8 de febrero de 1516, Francisco I nombra en París a Pierre Porticlain, señor de la Terraza— y viceversa. El objetivo de la comisión era «oyr en justicia a los subditos e naturales de los Catolicos Reyes de Espanna sobre las marcas e represalias e tomas e robos a ellos fechos por los subditos e naturales del dicho Christianisimo Rey de Françia».

El maestro vizcaíno presentó la denuncia en Bayona ante la comisión del rey de Francia —compuesta por Juan de Balli, Jacques Xaobel, consejero del rey en la Corte y Parlamento de Tolosa y Monsieur de la Terrasse— el 19 de junio en presencia del notario apostólico Martín Pérez de Segura por medio de Lope de Matute, vecino de Portugalete. Ascendía a 3.000 ducados porque no había visto satisfecha su carta de marca, que volvió a solicitar, más costas e intereses, pero los comisarios franceses pusieron impedimentos y dilaciones, se querían ir con las probanzas y se agotaba el plazo. A su requerimiento, acudieron como testigos Martín García de Galaz (Ondárroa), Juan Sánchez de Ugarrío (Bilbao), Lorenzo de Montare y Sebastián de Burbaza (San Sebastián). El 13 de marzo de 1517, los comisarios franceses ofrecieron protección a Juan de Lalo y el 1 de junio, enviaron una citatoria a Marsella, cuyos oficiales debían ejecutarla, en este caso el vicario real, quien lo hizo el 26 de junio. El servidor del rey, Jean de Navis, no halló a Fray Bernardino y el gobernador provincial concedió la ejecución de las cartas. Finalmente, los comisarios franceses citaron a Fray Bernardino el 1 de julio de 1518 en Marsella.

5. La indefensión de Nicolao de Alegreto, un extranjero en Santander

El último caso, el pleito entre el húngaro Nicolao de Alegreto —procedente de Canali de Castilnovo³⁸— y el santanderino Juan de Albear, es una prueba de las

³⁷ Otros afectados por la suspensión de cartas de marca y represalia contra franceses fueron unas vecinas de Lequeitio, ver Jesús Ángel Solórzano Telechea, «Piratas, corsarios y malhechos: la violencia y la delincuencia marítimas en la Europa atlántica (siglos XIII-XV)», *Clío & Crimen: Revista del Centro de Historia del Crimen de Durango* 20 (2023): 80.

³⁸ Herzeg Novi (actual Montenegro).

dificultades que el extranjero debía atravesar para pleitear en la Castilla de principios del siglo xvi³⁹. Su origen se sitúa en la llegada de la nao arragoçesa (de Ragusa) Santa María de Gracia a la ría y canal de Santander en 1532, de la que Alegreto era escribano, cargada con esmeril, vino de Candía, chamelotes, moscatel, incienso y agallas. El vino se descargó en las bodegas y algunos de los testigos del pleito declararon haberlo bebido. Se desencadenaron dos pleitos consecutivos, enfrentado el primero de ellos a Martín de Albiztur, de San Sebastián, por una parte, y a Alegreto y Albear por la otra, y a estos dos últimos entre sí en el segundo. Como procurador de Juan de Albear actuó, entre otros, su familiar Pedro de Albear, mayordomo de la casa del señor San Lázaro.

El primero de los pleitos se originó por el apresamiento que Albiztur realizó, en virtud de una carta de marca sobre raguseanos, en los bienes del húngaro, así como en otras mercancías de la nao, alegando que lo era. El guipuzcoano le tomó y vendió 200 q. de esmeril, 16 botas de vino, 5 q. de incienso, 3 q. de agallas, una caja de ciprés de 12 piezas y otras cosas, mientras Alegreto se encontraba en Bilbao sacando 192 ducados al cambio de Juan Martínez de Isasi. Cuando volvió a Santander, fue encarcelado junto al capitán de la carraca Marino Nicolao, vecino de Zupana (en Ragusa), para hacer ejecución de bienes en su persona, pues el propio Isasi vino a la villa a dar poder a ciertas personas para ello. A consejo de Fernando de Setién y Juan de Agüero del Somo, Alegreto pidió ayuda a Juan de Albear, que le ayudó con los cerca de 200 ducados y con muchos gastos porque era pobre y no tenía con qué seguir la causa. El húngaro, en una situación desesperada «ponía su vida en sus manos» y le prometió, en caso de recobrar sus bienes, pagarle la mitad de lo obtenido por los gastos de llevar el pleito en Ocaña —donde estaba la corte—, Madrid, Santander, Portugalete, Bilbao y Valladolid, donde estuvo cerca de un año sin volver a su villa hasta que terminó. En caso de no ganar, Albear le decía que le pagaría diez doblas para que se fuese con ellas. En la carta de obligación, de la que es testigo Simón Arragocés, vecino de Zupana, se mencionaba que dos personas tomadas por cada una de las partes estipularían lo gastado.

Durante el pleito entre Alegreto y Albiztur, Albear estuvo enfrentado con otros hombres principales, parientes mayores e hidalgos de Santander —Diego Ruiz de Arce, Juan de Escalante, el bachiller Calderón o Hernando de Herrera entre ellos—, que le querían mal de muerte, e incluso con familiares suyos, durante mucho tiempo, pues «había recios enojos y diferencias entre ellos» y hubo temor de que sucederían ruidos, alborotos y escándalos por este motivo y por ser entre personas principales. Ni siquiera mantenía conversación con Juan de Escalante hasta que su primo, Alonso de Albear, les «hizo amigos» y se volvieron a hablar. Albear, durante el pleito, iba diariamente a la villa de Santander desde su casa de Cacicedo, a legua y media, donde vivía con su mujer e hijos incluso en momentos de peste, con gran peligro de su hacienda y persona.

³⁹ ARChV. Pleitos Civiles. Zarandona y Walls (Olv.). Caja 0453.0001.

Únicamente la intercesión de Albear, que había prometió favorecerle «aunque le costase la vida», permitió a Alegreto obtener su hacienda —al contrario que otros arragoceses que se habían ido sin seguir el pleito— pues su situación —pobre, sin favor en la villa, con falta de experiencia, pericia y amigos y sin conocer la lengua castellana o española— contrastaba con la de Albiztur, que gozaba de mucho favor en Santander. Habiendo salido con su hacienda el húngaro, Albear le pidió 412 ducados por más de dos años de trabajo —200 por año—, haberle dado un mozo y una jaca como cabalgadura, además de alimentarlo durante tres meses y medio o cuatro hasta que el rey mandó darle alimentos en un momento de carestía de las vituallas, cuando cada azumbre de vino valía 44 mrs., 58 mrs. o a real y medio. Además, Albear había vendido un solar de viñas y una casa al canónigo Pamanes por 35.000 mrs. valiendo mucho más y le había regalado una ropeta a Alegreto.

Ya enfrentados en pleito Albear y Alegreto, el primero presentó a 16 testigos, pues gozaba de buena fama entre los hombres principales de la villa pese a haber estado enfrentado con varios de ellos, pues era «personaje de linaje y que no haría falta»⁴⁰. Uno de ellos, Juan de Bolívar, había intentado matar a Alegreto en la posada donde vivía en Santander, otro, Fernando de Herrera —tío de la mujer de Albear—, le había injuriado y pleiteado contra él y también Juan de Ibarra sobre hacienda y dineros. Todos coincidían en que, por la calidad de su persona, el trabajo y peligro que pasó, y el daño y la pérdida sufrida, Albear merecía el medio ducado de oro al día y que únicamente se había ocupado del pleito de Alegreto y no de otros asuntos. Uno de los testigos, residente en Valladolid, consideraba incluso que dicha cuantía era escasa, pues él recibía seis ducados al día de su tierra (Santander) por llevar un pleito menos peligroso. En 1537 depusieron también el vecino de Laredo y estante en Valladolid García de Salazar, el licenciado de Herrera —estante en Valladolid y pariente— y Antonio de Albear.

Alegreto solo presentó a dos testigos, que fueron los escribanos y vecinos de Valladolid Pedro de Quintanilla y Antonio Pérez, pues tenía otros que se encontraban ultramar y para ello pidió prórroga. En la deposición de ambos escribanos, se añadieron detalles al suceso de la posada antes mencionado, pues cuando estos fueron junto al juez ejecutor de una sentencia sobre la fianza de los bienes, en la villa de Santander contra Martín de Albiztur y Juan de Escalante, vieron cómo Juan de Solórzano, junto a Juan de Bolívar y Juan del Río, que estaban a favor de la parte del donostiarra, le intentaron matar: «si acaso a la dicha sazón no estuviera el dicho juez presente cree e tiene por ciertas este testigo que diera una puñalada al dicho Ni-

⁴⁰ Estos eran, entre otros, el escribano y pariente Juan de Solórzano, el escribano de la causa Juan de Ibarra el mozo, Fernán Gutiérrez de Barcenilla —tío de la mujer de Albear—, el bachiller Juan Pacheco —beneficiado en la iglesia colegial de los Cuerpos Santos—, Toribio Fernández de Pamanes —canónigo y provisor de la mencionada iglesia—, Juan Martínez de Ampuero —tesorero de la iglesia— y Francisco de Bolívar —pariente—. También había enemigos acérrimos de Alegreto como el clérigo Cavadas, hombre pobre que «por qualquier cosa que le diesen diría el contrario de la verdad» y amigos de Albear, como Juan del Río, o Fernando de Coterillo, que era su criado y allegado, García de Escalante Salazar —contador del pleito y amigo y pariente de Albear— y Antonio de Albear, hermano.

colao de Alegreto porque por dos veces se levantó de donde estaba sentado y empuñó el puñal contra él diciéndole palabras muy injuriosas».

El acoso al que fue sometido Alegreto llevó a una provisión real que dictaminaba que, si alguien quería pedirle algo, lo hiciese en la Corte y no en la villa. Llegó a nombrar procurador a quien ya lo era de la parte de Albear, Juan de Cortiguera, además de a Alonso de Bilbao. Asimismo, Alegreto recusó al alcalde Pedro García de Medina por no tener jurisdicción, favorecer a Albear tomando testimonios con el término expirado y exigirle 10 ducados. Agustín de Burgos, en nombre de Alegreto, expuso que Albear solo le favoreció por estar contra Juan de Escalante y que no tenía interés en ello, que el concierto fue fingido y simulado y que Albear estuvo muy pocos días en Valladolid, no se ocupó de las causas de Alegreto, por los que pidió muchos más de los que pudo merecer, ni le dio de comer en su casa.

6. Conclusión

Los casos examinados nos permiten afirmar que no todas las partes de un pleito tenían las mismas cartas para obtener una sentencia favorable. El ataque de un pirata o corsario o la tormenta que hundía una nave era solo el inicio de un largo proceso en el que cada una de ellas procuraba presentar testigos de calidad, con experiencia en la materia, como hemos destacado en el caso de los testigos bilbaínos y guipuzcoanos del pleito sobre la carraca hundida en Guetaria. Las situaciones abarcaban la existencia de múltiples contratos, como seguros o préstamos a riesgo, documentación como obligaciones, libros de cargazón o pólizas de seguro cuyo análisis resultaba crucial para la impartición de justicia. Podemos observar la cada vez mayor integración entre las prácticas mercantiles y navales del Atlántico y el Mediterráneo, comprendiendo ambos espacios como escenarios donde los mismos actores, en nuestro caso vascos y otros castellanos, pero también húngaros, italianos, aragoneses o franceses desarrollaban su actividad comercial y sufrían los avatares del hombre y del tiempo.

Observamos, por otra parte, una coexistencia entre las prácticas de gestión del riesgo marítimo, con la avería mencionada, la póliza de seguros o el préstamo a riesgo, a las que podemos añadir iniciativas de tipo municipal para avisar de las amenazas que llegaban del mar, estas últimas notablemente desarrolladas en la Corona de Aragón. El desarrollo de la actividad aseguradora no se entiende, por lo tanto, como una herramienta aislada sino coordinada y contemporánea de las otras⁴¹. Las diferencias demográficas y económicas de las ciudades que sirven de escenario a los casos analizados explican, por ejemplo, el recurso a los seguros marítimos en el caso de una ciudad como Murcia, cercana al gran centro asegurador de Valencia, cuya práctica se toma como modelo, con un papel destacado de las com-

⁴¹ Ceccarelli, «Risky Narratives», 62-63.

pañías mercantiles italianas. Por el contrario, los mercaderes que cargaron la carraca en la modesta villa de Guetaria recurrieron al instrumento del préstamo a riesgo para que el patrón pudiese abastecer la embarcación.

La difusión de las noticias entre las partes de Levante y de Poniente, ámbitos donde las monarquías hispánica y francesa disputaban la hegemonía militar pero también conciliaban sus diferencias y las agresiones entre sus súbditos, agilizaban el proceso de toma de decisiones. Particularmente damnificados estaban los extranjeros, cuyos testigos se encontraban a mucha mayor distancia que los de la parte opuesta y carecían, en muchas ocasiones, de los contactos, recursos económicos, pericia y conocimiento de la lengua necesarios para defender su posición, a no ser que algún natural se ofreciese en llevar su pleito, no siempre con las mejores intenciones, como fue el caso de Juan de Albear. En el lado opuesto encontramos a quienes poseían una red de contactos más extensa y experimentada en los asuntos de la mar, que podían esperar probar debidamente su intención y sobreponerse a las adversidades de la política regia o de la vida en el mar.

7. Bibliografía

- ADDOBBATI, Andrea. «Principles and Developments of General Average: Statutory and Contractual Loss Allowances from the *Lex Rhodia* to the Early Modern Mediterranean». En *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, editado por María Fusaro, Andrea Addobbati y Luisa Piccino, 145-168. Cham: Palgrave Macmillan, 2023.
- AGUINAGALDE, Francisco Borja de. «La Getaria de Juan Sebastián de Elcano. Una encuesta genealógica y de cartografía social (1430-1530)». En *Congreso Internacional de Historia «Primus circumdedisti me»: Valladolid, 20-22 marzo 2018: V Centenario de la primera vuelta al mundo*, 125-150. Madrid: Ministerio de Defensa, 2018.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo. «El mar: fuente de conflictos y exigencia de paz», *Edad Media. Revista de Historia* 11 (2010): 63-89.
- BAZÁN DÍAZ, Iñaki. «Degollaron a todos los dichos treynta e tres yngleses e asy degollados dis que los lançaron en la mar. Las hermandades vascas y la lucha contra la piratería en la Baja Edad Media». *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco* 5 (2006): 69-93.
- BURGUERA I PUIGSERVER, Victòria. «Intelligence on Threats—Municipal Management of Maritime Warnings in 15th-Century Catalonia», *Histoires* 5, n.º 2 (2025): 27. Acceso el 20 de junio de 2025. <https://doi.org/10.3390/histoires5020027>
- CASADO ALONSO, Hilario. *El seguro marítimo en Castilla en los siglos XV y XVI*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2021.
- CASADO SOTO, José Luis. «Los barcos del Atlántico Ibérico en el siglo de los Descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico». En *Andalucía, América y el mar: Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*, coor-

- dinado por Bibiano Torres Ramírez, 121-144. Sevilla: Diputación de Huelva, 1991.
- CECCARELLI, Giovanni. «Risky Narratives: Framing General Average into Risk-Management Strategies (Thirteenth-Sixteenth Centuries)». En *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, editado por María Fusaro, Andrea Addobbati y Luisa Piccino, 61-94. Cham: Palgrave Macmillan, 2023.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano. *Los puertos marítimos vascongados*. San Sebastián: Biblioteca Vascongada de los Amigos del País, 1951.
- CONDE MENDOZA, Inazio. «La actividad económica de las gentes de los puertos del Cantábrico peninsular en Valencia y Barcelona durante la segunda mitad del siglo xv. Una mirada a la década de 1480». En *Normativa y autoridad en la ciudad medieval atlántica (y más allá)*, coordinado por Jesús Ángel Solórzano Telecha y Jelle Haemers, 557-578. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2022.
- CONDE MENDOZA, Inazio. «Del Cantábrico al Mediterráneo y más allá. Los patrones vascos según los seguros marítimos de Barcelona (1440-1472)». *Áreas: revista internacional de ciencias sociales* 44 (2023): 25-42.
- CONDE MENDOZA, Inazio. «Redes de mar salada. Vínculos económicos, movilidad y transporte marítimo en los puertos del Cantábrico oriental con Valencia y el Mediterráneo occidental a finales de la Edad Media», Tesis doctoral defendida en la Universidad de Cantabria, dirigida por Jesús Ángel Solórzano Telechea, 2023.
- CONDE MENDOZA, Inazio. «Las gentes del Cantábrico en Valencia a finales de la Edad Media. Redes, movilidad y permanencia». *En la España medieval* 47 (2024): 219-237.
- CRUSELLES, Enrique. «El ensueño oceánico: los mercados financieros de una plaza interregional en época de recesión (Valencia, 1480-1520)». *Studia historica. Historia moderna* 42 n.º 2 (2020): 29-55.
- CURTIN, Philip. *Cross-cultural trade in world history*. Cambridge, New York: Cambridge University Press, 1984.
- DREIJER, Gijs. «General Average, Compulsory Contributions and Castilian Normative practice in the Southern Low Countries (Sixteenth Century)». En *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, editado por María Fusaro, Andrea Addobbati y Luisa Piccino, 193-214. Cham: Palgrave Macmillan, 2023.
- FERRER I MALLOL, María Teresa. *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*. Barcelona: Institución Milá y Fontanals, 2000.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto. «Hombres y mujeres de negocios del País Vasco en la Baja Edad Media». En *Los negocios del hombre. Comercio y rentas en Castilla (siglos xv y xvi)*, editado por Juan Antonio Bonachía Hernando y David Carvajal de la Vega, 101-140. Valladolid: Castilla Ediciones, 2012.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto. «La población de la villa guipuzcoana de Gue-taria a fines de la Edad Media». *En la España Medieval* 22 (1999): 317-353.

- GONZÁLEZ ARCE, José Damián. *El nacimiento de la burguesía vasca. Mareantes, mercaderes y mediadores mercantiles bilbaínos de finales del siglo XV y comienzos del XVI*. Murcia: Sociedad Española de Estudios Medievales, 2025, 3 vols.
- GONZÁLEZ ARCE, José Damián. *Bilbao y el mar. Actividad portuaria y navegación en la ría del Nervión durante el reinado de los Reyes Católicos*. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata, 2021.
- GONZÁLEZ ARCE, José Damián. «La geografía comercial de Bilbao. Topónimos portuarios e industriales en la documentación fiscal, aduanera y naval bilbaína de finales del siglo XV y comienzos del siglo XVI». *Hispania: Revista española de historia* 278 (2024): 11-20.
- GONZÁLEZ ARCE, José Damián y CONDE MENDOZA, Inazio. «La reorganización de los cónsules de mar y delegaciones reales castellanos en el Mediterráneo entre los siglos XV y XVI» (en prensa).
- HALL, Adam. «Signalling Safe-Conduct(s): The Fiscalisation of Market Access for Castilian and Catalan Traders in Flanders During the First Half of the Fifteenth Century», *Histories* 5 n.º 2 (2025): 25. Acceso el 20 de junio de 2025. <https://doi.org/10.3390/histories5020025>
- HARRIS, Ron. «General Average and All the Rest: The Law and Economics of Early Modern Maritime Risk Mitigation». En *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, editado por María Fusaro, Andrea Addobbati y Luisa Piccino, 33-60. Cham: Palgrave Macmillan, 2023.
- HEEBOLL-HOLM, Thomas, HÖHN, Philipp, ROHMANN, Gregor. «Introduction». En *Merchants, Pirates and smugglers. Criminalization, Economics, and the Transformation of the Maritime World (1200-1600)*, editado por Thomas Heeboll-Holm, Philipp Höhn, Gregor Rohmann, 9-32. Frankfurt/New York: Campus, 2019.
- HERNÁNDEZ SANDE, Jesús. *Piratería y corso en la Andalucía atlántica de finales de la Edad Media*. Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla, 2023.
- HINOJOSA MONTALVO, José. *De Valencia a Flandes. La nave della frutta*. Valencia: Generalitat Valenciana. Fundació Jaume II el Just, 2007.
- LABURU, Miguel. *De mare vasconum. La memoria perdida*. Pamplona: Pamiela, 2006.
- LAMIKIZ, Xabier. «Social capital, networks and trust in Early Modern long-distance trade. A critical appraisal». En *Merchants and trade networks in the Atlantic and the Mediterranean, 1550-1800: connectors of commercial maritime systems*, editado por Manuel Herrero Sánchez y Kleents Kaps, 39-61. Reino Unido: Routledge, 2017.
- LAMIKIZ, Xabier. «Préstamos a riesgo de mar y redes transatlánticas en el comercio entre Cádiz y la costa del Pacífico sudamericano, 1760-1825». *América Latina en la Historia Económica* 30, n.º 2 (2023): 1-22.
- MOLINA DE LA TORRE, Francisco José *et al.* *Mercaderes extranjeros ante la Real Chancillería de Valladolid (1482-1525)*, Valladolid: Castilla Ediciones, 2021.
- NEWMAN, Paul B. *Travel and Trade in the Middle Ages*, Jefferson: McFarland & Company, Inc., Publishers, 2011.

- ORELLA UNZUÉ, José Luis. «Relaciones mercantiles vascas entre la Edad Media y el Renacimiento». *Lurralde: Investigación y espacio* 39 (2016): 107-198.
- PARRY, John Horace. *The age of reconnaissance: discovery, exploration and settlement, 1450-1650*. London: Cardinal, 1973.
- PELÁEZ, Manuel Juan. *Cambios y seguros marítimos en derecho Catalán y Balear*. Bonaia: Publicaciones del Real Colegio de España, 1984.
- PORRAS ARBOLEDAS, Pedro Andrés. *La práctica mercantil marítima en el Cantábrico oriental (siglos XV-XIX)*. Madrid: Universidad Complutense Facultad de Derecho, 2002.
- PORRAS ARBOLEDAS, Pedro Andrés. «El corso y la piratería ante la Chancillería de Valladolid (1486-1490)». *Anuario de Estudios Medievales* 33, n.º 1 (2005): 131-157.
- PRÉTOU, Pierre. *L'invention de la piraterie en France*. París: PUF, 2021.
- RIVERA MEDINA, Ana María. «The “Mutualisation” of Maritime Risk in the Crown of Castile, 1300-1500». En *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, editado por María Fusaro, Andrea Adobbati y Luisa Piccino, 169-192. Cham: Palgrave Macmillan, 2023.
- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. «Piratas, corsarios y malhechos: la violencia y la delincuencia marítimas en la Europa atlántica (siglos XIII-XV)», *Clío & Crimen: Revista del Centro de Historia del Crimen de Durango* 20 (2023): 7-84.
- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel. «The economic impact of maritime piracy and privateering in the Bay of Biscay at the end of the Middle Ages», en *Políticas y estrategias socioeconómicas en la ciudad medieval atlántica*, editado por Jesús Ángel Solórzano Telechea, David Ditchburn y María Álvarez Fernández, 31-43. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2023.
- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel e Inazio CONDE MENDOZA. «Por mares de plata salada. Los reinos ibéricos entre el Mediterráneo y el Atlántico en la Edad Media». En *Entre la tierra y el mar: Cádiz, frontera atlántica de Castilla en la Baja Edad Media*, coordinado por Rafael Sánchez Saus y Daniel Ríos Toledano, 15-58. Madrid: Sílex, 2022.
- ZULAIKA, Daniel. *La Getaria de Elcano (1487-1526)*. Donostia-San Sebastián: Daniel Zulaika, 2021.
- ZULAIKA, Daniel. *Elcano, los vascos y la primera vuelta al mundo*. Getaria: Fundación Elcano, 2023.