



ESPACIO, TIEMPO Y FORMA 31

AÑO 2018
ISSN 0214-9745
E-ISSN 2340-1362

SERIE III HISTORIA MEDIEVAL
REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

UNED



ARTÍCULOS · ARTICLES

NORMA Y CONFLICTO EN LA NAVEGACIÓN CASTELLANA BAJOMEDIEVAL

NORMS AND CONFLICT IN CASTILIAN NAVIGATION DURING THE LATE MIDDLE AGES

Eduardo Aznar Vallejo¹

Recepción: 2017/6/22 · Comunicación de observaciones de evaluadores: 2017/9/11 ·

Aceptación: 2017/10/2

DOI: <http://dx.doi.org/10.5944/etfiii.31.2018.20928>

Resumen²

Este artículo es continuación del dedicado a las contiendas ligadas a los daños producidos por la naturaleza o por la mano del hombre en las embarcaciones del Reino³. La nueva entrega analiza las controversias nacidas de las relaciones humanas en el ámbito marítimo. Abarcan éstas las obligaciones establecidas entre patrones y maestros con sus tripulantes; las anudadas entre transportistas y cargadores; y las que ponían en relación a mercaderes y transportistas con sus financieros. Consideraremos en primer lugar las pautas a aplicar, sean estas normativas o contractuales, para pasar luego a la contravención de las mismas y su resolución.

Palabras clave

Conflictos marítimos; Castilla; Baja Edad Media.

Abstract

This article is the continuation of a previous one dedicated to the study of disputes concerning damage produced by nature or caused by human agency in the ships of the kingdom of Castile. This article analyzes the controversy derived from human relations in the maritime sector. These include the obligations between captains and masters with their crew; those established between carriers and shippers; and

1. Instituto de Estudios Medievales y Renacentistas-Universidad de La Laguna. C.e.: eamznar@ull.edu.es

2. Este trabajo forma parte de los resultados del proyecto *Solidaridad y/o exclusión en las fronteras marítimas: Castilla en la Baja Edad Media* (HAR2013-48433-C2-2-P).

3. AZNAR VALLEJO, Eduardo: «El Mar: fuente de conflictos y exigencia de paz», *Edad Media, Revista de Historia*, 11 (2010), pp. 63-89.

those between merchants and carriers on the one hand and their financiers on the other. We will first consider the guidelines to be applied, be they normative or contractual, and later analyze their infringement and their resolution.

Keywords

Maritime conflict; Castile; Late Middle Ages.

.....

I. LOS PRECEPTOS

a. Las leyes. La reglamentación castellana sobre estas cuestiones arranca en el siglo XIII, al compás de la colonización de la orla marítima, tanto del norte como del sur del reino. Su primera muestra clara son *Las Partidas* promovidas por Alfonso X en la segunda mitad de dicha centuria, aunque su aplicación práctica se retrasó hasta mediada la siguiente, durante el reinado de Alfonso XI⁴. El tenor de las mismas muestra la preocupación por determinados temas, que se mostrarán recurrentes a lo largo de los siglos. Entre ellos, dos de los que ahora nos ocupan: las relaciones entre comerciantes y transportistas; y la autoridad de los maestros sobre los marineros.

En el primer caso, los patrones venían obligados a tener sus embarcaciones bien calafateadas y provistas de aparejos, armas y provisiones. Además, debían contar con escribano y tripulantes idóneos. Eran responsables de los daños producidos por tripulación inadecuada y de los causados por navegar durante el período de *mare clausum* (11 de noviembre a 10 de marzo) o por lugares con presencia de enemigos sin acuerdo de los mercaderes⁵. En el segundo aspecto, los dueños de los navíos o sus patrones tenían poder de corrección sobre sus hombres, lo que se traducía en la potestad de ponerlos «a recaudo» y de aplicarles «disciplinas prudentes», siempre que estas no supusiesen lizarlos o darles muerte⁶.

La resolución de los conflictos quedaba confiada a «los juzgadores puestos en la ribera de la mar» sin referencias a los tribunales creados al amparo del Fuero de Sevilla o del incipiente almirantazgo⁷. Su actuación debía ajustarse a las normas que a través del tiempo constituirían las bases de la jurisdicción mercantil:

4. Citamos por *Las Siete Partidas del rey Alfonso el Sabio, cotejadas con varios códices antiguos por la Real Academia de la Historia*. Madrid, Imprenta Real, 1807.

5. *Las Siete Partidas...op. cit.* V, 1.

6. *Las Siete Partidas...op. cit.* V, 2.

7. La evolución de la jurisdicción marítima en la ciudad hispalense puede seguirse en AZNAR VALLEJO, Eduardo: «Navegación atlántica y orígenes del Estado Moderno. El papel del almirantazgo», en MALPICA CUELLO, Antonio: *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*. Granada, Universidad de Granada-La Nao, 2001, pp. 71-77.

la celeridad y la sencillez⁸. En el procedimiento, se consideraba determinante «lo consignado en el libro de la nave». Los daños ocasionados por los marinos quedaban probados por el juramento de los afectados y eran tasados por el libre albedrío de los jueces.

En el siglo XIV surge el Fuero de Layron⁹, versión castellana de los *Rôles d' Oleron*, que, sin duda, venían influyendo en los usos marítimos castellanos con anterioridad. Sus disposiciones afectan a los apartados que venimos analizando.

El relativo a las relaciones de propiedad comienza por establecer que el maestre no podía vender la nao sin autorización de sus dueños, aunque podía empeñar, con el parecer de los marineros, los aparejos para mantener a la tripulación¹⁰. Y en caso de perderse la nave y salvarse sus aparejos, el maestre no debía venderlos sin mandamiento de los propietarios¹¹. Si la embarcación sufría daños pero se salvaban la mayoría de las mercancías, el patrón estaba autorizado a tomar su flete del trayecto realizado. Si consideraba que podía adobar la embarcación rápidamente, podía seguir viaje con las mercancías. En caso contrario, estaba facultado para fletar otro buque y ganar el flete con lo que se hubiese salvado¹².

El capítulo de relaciones entre mercaderes y mareantes se inicia con la regulación de la echazón. En caso de que fuera preciso deshacerse de los haberes, el maestre lo comunicaría a los cargadores y si alguno de ellos no estuviera de acuerdo, lo resolvería con el parecer de los marineros. En este caso, la tripulación sería creída por su juramento y las mercancías vendrían evaluadas al precio de lo salvado y repartidas entre las que se recuperaren. El patrón debía contar en las averías de echazón a la nave y el flete, pero los marineros debían haber francas sus quintaladas (a 4 marineros por tonel), siempre que hubiesen participado en la defensa de la embarcación¹³. Si era preciso tajar el mástil, debía consultarse a los mercaderes, pues los daños se prorrateaban entre ellos¹⁴. Otra norma de este capítulo concernía a los daños ocasionados a las mercancías por defectos de los canteles. En este supuesto, los mercaderes podían exigir compensaciones a los tripulantes, aunque estos podían exonerarse mediante juramento¹⁵. Los prácticos debían resarcir los daños que ocasionaran, aunque su responsabilidad terminaba en la entrada del puerto, ya que las operaciones de carga y descarga eran responsabilidad de la tripulación¹⁶.

8. *Las Siete Partidas...* op. cit. V, 14.

9. Margarita Serna Vallejo, la mejor conocedora del texto, lo fecha en la primera mitad del siglo XIV, adelantando la datación tradicionalmente admitida. Vid SERNA VALLEJO, Margarita: *Los Rôles d' Oléron. El «coutumier» marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*. Santander, Centro de Estudios Montañeses, 2004, p. 120.

10. Las diversas versiones del fuero en SERNA VALLEJO, Margarita: op. cit. Aunque son prácticamente iguales, citamos por la del Manuscrito de la Biblioteca Nacional de España, mss. 716, en este caso la ley 1.

11. *Ídem*, ley 3.

12. *Ídem*, ley 4.

13. *Ídem*, ley 8.

14. *Ídem*, ley 9.

15. *Ídem*, ley 11.

16. *Ídem*, ley 25.

El *Fuero de la Mar* también se ocupa de las relaciones en el seno de la tripulación. Establece que el maestre debe consultar a sus hombres sobre las condiciones de navegación, so pena de pagar los daños en la nave y en las mercancías¹⁷. Además, en caso de salvamento y siempre que hubiesen participado en él, debía darles medios para regresar a puerto, tomándolo de lo recuperado¹⁸. Cuando la embarcación se encontraba anclada en un abra, concha o entrada de puerto, los marineros necesitaban su permiso para bajar a tierra, bajo amenaza de pagar los daños sufridos por el navío. Esta obligación desaparecía cuando el buque se encontraba en puerto sujeto por cuatro amarras¹⁹. Los marinos heridos o enfermos debían ser atendidos por la embarcación, con tal que no la abandonaran sin permiso²⁰.

Un apartado importante en estas relaciones es el relativo a la disciplina. El maestre era juez de sus hombres y debía poner paz entre ellos, por lo que no debía consentir que se desmintiesen unos a otros, ni hacerlo él²¹. Por ello, sus hombres debían aceptar su corrección, en forma de primera palmada o puñada. En caso de recibir más, podían defenderse, pero nunca debían tomar la iniciativa. En virtud de su autoridad, el patrón podía licenciar al marinero pependenciero, levantando delante de él tres veces los manteles; pero si el culpable prometía buena conducta debía readmitirlo so pena de abonarle toda la soldada²². Además, debía contratar otro en su lugar, corriendo con los gastos que su ausencia generara.

Tales vínculos afectaban también a los derechos económicos de los marineros. Estos podían contratar sus quintaladas de retorno o dejarlas al fuero de la nave²³. También podían cargar entre cuatro un tonel de agua, que en caso de echazón sería valorado como de vino. Tras la descarga, los trabajadores debían cobrar sus soldadas, aunque el maestre podía retenérselas si no pernoctaban abordo²⁴. En caso de variar el destino de la embarcación, los contratados a soldada debían ser compensados, los concertados a partido no²⁵. Al salir de la nave, los tripulantes podían llevar su ración, pero no el brebaje; y estaban obligados de regresar a tiempo de cumplir sus tareas, bajo amenaza de pagar los daños que se produjeran²⁶.

La normativa del Barrio de la Mar de Sevilla no contiene regulación sobre estas materias, aunque reconoce que las mismas eran competencia de los alcaldes de la mar. Así, por ejemplo, el privilegio de Fernando IV de 1310 les reserva los pleitos sobre navíos, sus fletes y alquileres, además de los concernientes a repartos de

-
17. *Ídem*, ley 2.
 18. *Ídem*, ley 3.
 19. *Ídem*, ley 5.
 20. *Ídem*, leyes 7 y 8.
 21. *Ídem*, ley 12.
 22. *Ídem*, ley 14.
 23. *Ídem*, ley 18.
 24. *Ídem*, ley 19.
 25. *Ídem*, ley 20.
 26. *Ídem*, ley 21.

pesquería y soldadas de los marineros²⁷. Y lo mismo sucede en la jurisdicción del almirantazgo, si exceptuamos lo establecido en el *Guindaje de marineros* de 1302. La primera parte de este documento contiene los derechos a percibir por la estiba de las mercancías²⁸. En su promulgación, el almirante señala que se adopta con el consejo de mercaderes, maestros y marinos de diversas naciones. Se trata de una reglamentación anterior a la existencia de la compañía de cargadores²⁹ y en ella se señalan los distintos medios de carga (toneles, canastas, serones, costales, espuestas, tracas y balas), las unidades de medida (cahiz y quintal) y su conversión en «toneladas» (2,5 cahices). El precio del trabajo variaba a tendiendo a la naturaleza del producto, ya que para los más delicados era necesario crear un combés para arrumarlos; y a la necesidad o no de polea para cargarlos.

La legislación posterior se limita a regular aspectos fiscales o defensivos. Las excepciones se refieren a la seguridad dada a quienes traían mercancías por mar, que no podían ser prendados por deudas³⁰; y a la obligación de navegar en conserva en la ruta de Flandes durante la confrontación con los ingleses³¹. Como el origen de esta norma se encuentra en la petición de los medios mercantiles, hemos de entenderla como dirigida contra la autonomía de los maestros.

b. Las ordenanzas. La falta de reglamentación general se veía parcialmente compensada por la existencia de ordenanzas municipales o gremiales, al menos en la zona norte del reino³².

En unos casos se trata de ecos del *Fuero de la Mar*. Sea el caso, por ejemplo, de Luarca, cuyas ordenanzas establecen que en caso de agotarse las provisiones en puerto extraño, el patrón hará cabildo con los marineros para vender algo de la nao y mantenerse con ello³³. También establecen que en tiempo adverso, el patrón consulte con sus hombres la decisión de salir de puerto, pero que una vez en la mar gobernará la nave según su leal saber y entender³⁴.

27. FERNÁNDEZ de NAVARRETE, Martín: *Disertaciones históricas sobre la parte que tuvieron los españoles en las guerras de ultramar o de las cruzadas*. Madrid, Imprenta de Sancha, 1816, p. 195.

28. Biblioteca Nacional de España, Mss 716. Cfr. MONDEJAR, José: «Edición, léxico y análisis grafemático, fonético y fonológico del ordenamiento portuario de Sevilla de 1302», en HOLTUS, Günther, LÜDI, Georges, METZELTIN, Michael: *La Corona de Aragón y las lenguas románicas. Miscelánea de homenaje para Germán Colón*. Tübingen: Günter Narr Verlag, 1989, pp. 105-123.

29. La organización de este colectivo arranca a finales del siglo XIV, cuando la ciudad concedió a los cónsules de los genoveses, venecianos y castellanos la potestad de nombrar 14 personas que se ocupasen de la carga y descarga de sus mercancías. El privilegio se amplió posteriormente a los representantes de florentinos y catalanes. Detalles sobre este grupo en COLLANTES de TERÁN, Antonio: *Sevilla en la Baja Edad Media. La ciudad y sus hombres*. Sevilla, Ayuntamiento, 1984, p. 389.

30. La norma se repite desde el *Ordenamiento de Alcalá* (título XXXII, ley 51) hasta las *Ordenanzas Reales* (libro VI, título XX, ley 2). Vid. *Los Códigos españoles concordados y anotados*, Madrid, Imprenta de la Publicidad, 1847-1851, vols. I y VI.

31. *Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla*, III. Madrid, Real Academia de la Historia, 1866: Cortes de Toledo de 1436, ley 5; y Cortes de Madrigal de 1438, ley 15.

32. Las diferencias entre la orla cantábrica y la andaluza puede verse en AZNAR VALLEJO, Eduardo: «La regulación de los oficios del mar en Andalucía», en SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel, BOCHACA, Michel, ANDRADE, Amélia Aguiar: *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*. Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2012, pp. 95-120.

33. SÚAREZ ÁLVAREZ, María Jesús, «El 'novilísimo gremio' de mareantes de Luarca», *Asturiensia Medievalia*, 2, 1975, pp. 239-258, Ley 9.

34. *Ídem*, ley 10.

En otros, se innova mediante la concesión de protagonismo a las cofradías. Las ordenanzas de la citada villa establecen que los heridos por oficios de la nave serían atendidos por las limosnas de la cofradía y si fallecieren, sus viudas recibirían todo el quiñón³⁵. El reparto de beneficios también contemplaba al gremio. Cuando se trataba de la costera mayor, el maestre llevaba la mitad de la pesca, pero debía fornecer el navío. En este caso, los pescadores (incluidas las viudas «honestas») recibían su quiñón, una vez descontada la aportación del patrón. Los arponeros se veían mejorados con dos quiñones, mientras que los *mozos* recibían medio y la cofradía tres (la mitad de la compañía y la otra mitad de la tripulación)³⁶. En las pesquerías menudas, el maestre percibía tres quiñones, el *rapaz* medio y la cofradía otro medio³⁷. Algunos ordenamientos, como los de San Vicente de la Barquera o Deva, incorporan la contratación obligatoria de marineros de edad o de huérfanos, como acto caritativo³⁸. Otros aspectos del espíritu corporativo lo encontramos en los estatutos de Plencia, que fijan el precio del ataje para todos los asociados y prohíben dar servicio a quienes debieran algún flete a cualquiera de ellos³⁹.

En las ordenanzas que venimos analizando y en otras muchas se insiste en el mantenimiento de los acuerdos entre partes. Veamos dos ejemplos. En Luarca se prescriben penas de diez maravedís para el marinero que rompe el acuerdo y de cien para el patrón que lo recibe, siempre que conociera el hecho⁴⁰. La norma de Plencia es más rica, pues indica que el maestre no puede apartar al marinero de su compañía desde San Martín a Santa María de las Candelas, ni concertarse con un tripulante de otra pinaza, salvo que se tratase de un viaje de navegación⁴¹. En cuanto a los marineros, si han dado palabra «para andar en los besugos» no pueden tomar otro partido desde San Miguel a Las Candelas, salvo para Flandes, Inglaterra o Andalucía y el resto de destinos allende el Cabo Finisterre⁴². En tal supuesto, el mareante debía pagar los gastos que hubiese hecho el patrón y este podía buscar un sustituto⁴³. En ambos casos, las penas eran quinientos maravedís y dos años de suspensión para contratar o enrolarse. Las ordenanzas de la villa vizcaína amplían el respeto a lo pactado, prohibiendo a los maestros usurpar los fletes concertados por sus compañeros⁴⁴.

35. *Ídem*, ley 13.

36. *Ídem*, ley 14.

37. *Ídem*, ley 15.

38. SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel: «Las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Vicente de la Barquera (1330-1537): un ejemplo temprano de institución para la acción colectiva en la Costa Cantábrica en la Edad Media», *Anuario de Historia del Derecho Español*, 81, 2011, pp. 1.029-1.050, en concreto p. 1036.; ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*. Vitoria, Gobierno Vasco, 1991, pp. 487-488.

39. Capítulos 49 y 62. Publicados en ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki: *op. cit.*, pp. 596 y 600.

40. *Ídem*, ley 36.

41. Capítulos 13 y 39. Publicados en ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki: *op. cit.*, pp. 585-586 y 593.

42. Capítulo 14. Publicado en ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki: *op. cit.*, p. 586.

43. Capítulo 15. Publicado en ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki: *op. cit.*, p. 586.

44. Capítulo 61. Publicado en ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki: *op. cit.*, pp. 599-600.

Las normas locales también se ocupaban de la seguridad de las embarcaciones, aspecto que afectaba al conjunto de transportistas y a los cargadores que los contrataban. Sirva de ejemplo, una vez más, la villa de Luarca. Sus estipulaciones exigían que las embarcaciones fueran estancas y estuvieran bien fornecidas, extremos que, en caso de duda, deberían ser verificados por un maestre calafate y supervisados por el alcalde veedor⁴⁵. En caso de siniestro por dolo o descuido torticero, sus autores responderían de los daños y serían juzgados por los alcaldes de la mar⁴⁶. Además, los maestros eran responsables de los daños que las anclas y otros instrumentos de sus navíos produjeran en otros durante la bajamar⁴⁷. Como norma general, los poderes locales reservaron algunas funciones, como el trasbordo para la carga y descarga, a los barcos de sus vecinos⁴⁸.

c. La política mercantilista. Al final de nuestro período de estudio, aparece una reglamentación más constrictiva, especialmente en el ámbito de la contratación de navíos. La misma estaba ligada al desarrollo de las llamadas «actas de navegación» por parte de la monarquía y a las políticas proteccionistas de algunas corporaciones mercantiles, que anuncian la aparición de los consulados.

Las primeras estaban orientadas a primar los fletes en barcos castellanos y dentro de éstos en los de mayor porte, conforme a las emergentes ideas mercantilistas. La primera iniciativa en este terreno se debe a Enrique III, quien en 1397 y 1398 ordenó a todos los mercaderes que actuaban en su reino dar preferencia a los navíos castellanos a la hora de cargar sus mercancías⁴⁹. La misma fue renovada por los Reyes Católicos en septiembre de 1500⁵⁰. Esta medida tenía una doble finalidad: económica y militar, pues pretendía dotar a Castilla de embarcaciones que sirvieran para ambos desempeños. En desarrollo de esta idea, al año siguiente se prohibió vender buques o parte de ellos a extranjeros⁵¹. Además, la corona favoreció mediante ayudas económicas la construcción de grandes navíos, a los que prometió además prioridad en los fletes⁵². Sin embargo, esta política hubo

45. SÚAREZ ÁLVAREZ, María Jesús: *op. cit.*, ley 8.

46. *Ídem*, ley 12.

47. *Ídem*, ley 11.

48. Archivo General de Simancas, Registro General del Sello, 22 de diciembre 1497, fol. 124: para que se haga información, a petición de la ciudad de Cádiz, acerca de la antigua costumbre de su puerto y de los comarcanos que reserva la carga y descarga a los barcos de los vecinos, quebrantada cuando la ciudad pasó a poder del marqués.

49. El 12 y 24 de marzo de 1397, por cartas dadas en Talavera y Arévalo, se aplicó la norma a la saca de hierro, por lo que hemos de entender que se dirigía esencialmente a los puertos del Cantábrico. El 7 de febrero del siguiente año se ordenó la prioridad de los navíos nacionales en los puertos del arzobispado de Sevilla. *Vid. Memorias de la Real Academia de la Historia. Vol. V.* Madrid, Imprenta de Sancha, 1917, p. 144. También existieron concesiones de carácter local. Véase, por ejemplo, Archivo Municipal de Bilbao, cajón 1, reg^o 2, n^o 37: Enrique III confirma un privilegio otorgado por él a favor de las villas del Señorío por el que dispone que todas las mercancías que saliesen de Vizcaya debían ser embarcadas en navíos vizcaínos (Arévalo, 1397, marzo, 24)

50. Ley 174 de las Pragmáticas: Granada 3-IX-1500. *Vid. GARCÍA GALLO, A. y PÉREZ de la CANAL, M.A.: El Libro de la Bulas y Pragmáticas de los Reyes Católicos (edición facsímil)*, Madrid, Instituto de España, 1973.

51. Ley 176 de las Pragmáticas: Granada 11-VIII-1501. *Vid. GARCÍA GALLO, A. y PÉREZ de la Canal, M.A.: op. cit.*

52. Pragmática y sobrecarta dada en Alcalá 1498, ley 125 de las Pragmáticas. Confirmada por carta y sobrecarta de la reina Juana, dada en Burgos en 151, ley 223 de las Pragmáticas. Muestras de estas ayudas en Archivo General de Simancas, Escribanía Mayor de Rentas, leg. 1 fol. 94 (1423).

de adaptarse a las realidades económicas y políticas. En el primer caso, podemos recordar la petición del concejo de Tenerife para que los navíos portugueses ganasen fletes en Canarias, dado su papel en el abastecimiento de las Islas⁵³. Los argumentos esgrimidos eran: proximidad de Madeira y otras zonas lusitanas; escasa presencia de embarcaciones castellanas; y menor tonelaje de las portuguesas, más aptas, por tanto, para cargar en las abras y caletas insulares. Ejemplo de las consideraciones políticas es la equiparación de los buques ingleses con los nacionales, otorgada en las Cortes de Valladolid de 1523⁵⁴.

Las segundas suponen la consolidación de las políticas proteccionistas de las ordenanzas concejiles. Las de Bilbao, por ejemplo, disponían en 1489 que los tratantes foráneos comunicasen al fiel de los mercaderes los fletes que tenían concertados, para que sus representados pudiesen solicitar, en plazo de tres días, cargar una parte de los navíos. Además, se obligaba a los maestros a obtener licencia del fiel para los embarques, pagando el «dinero de Dios» y las averías⁵⁵. Tales procedimientos se ampliaron y profundizaron al constituirse los consulados. A modo de ejemplo, nos fijaremos en el más antiguo, el de Burgos. Ya en 1494 obtuvo, por real pragmática, el cargo de fletar los navíos de las flotas que se organizasen en la marina de Castilla y en el País Vasco⁵⁶. Esto motivó las quejas de los mercaderes vascos, encabezados por los de Bilbao⁵⁷. Ante ellas, la corona propuso un encuentro entre representantes de ambas poblaciones. Al no alcanzar en él un acuerdo, los reyes adoptaron una solución salomónica, concediendo libertad de fletamento, aunque imponiendo la navegación en conserva⁵⁸. Luego siguieron una serie de ajustes, hasta 1511 en que se creó el consulado bilbaíno.

d. Los contratos. A falta de desarrollo normativo, la pauta a seguir era lo consignado en los contratos. Los documentos notariales que contemplan estas relaciones son múltiples: fletes, compraventas, alquileres, obligaciones, seguros, etc⁵⁹.

Los más ricos en información son las cartas de fletamento. Sus estipulaciones esenciales se refieren a las obligaciones de las partes y a las condiciones de la navegación. En el primer caso, el papel protagonista corresponde al armador, que señala las obligaciones y derechos que le atañen. En representación de la nave suele actuar el maestre, aunque también puede hacerlo su dueño, si no eran la misma persona. No todos los propietarios eran gentes del mar, pues entre ellos

53. Archivo General de Simancas, Registro General del Sello, 10 de julio de 1518. Publicado en extracto en AZNAR VALLEJO, Eduardo, *et alii: Documentos canarios en el Registro del Sello (1518-1525)*. San Cristóbal de La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 1991, nº 47.

54. *Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla*, IV. Madrid, Real Academia de la Historia, 1882, ley 39, p.377

55. Archivo Municipal de Bilbao, Cajón 14, reg. 4, nº 1.

56. Ley 190 de las Pragmáticas: Medina del Campo 21-VII-1494. Vid. GARCÍA GALLO, A. y PÉREZ de la CANAL, M.A.: *op. cit.*

57. R. C. Madrid, 14-II-1495. Vid. BASAS FERNÁNDEZ, Manuel: *El consulado de Burgos en el siglo XVI*, Burgos, Diputación, 1994 (2ª facsímil), p. 157.

58. R.C. Tarazona, 20- IX-1495. Vid. BASAS FERNÁNDEZ, Manuel: *op. cit.* p. 157.

59. A la hora de las citas, hemos preferido las referencias a la versión on-line de los documentos, aunque estos hayan sido dados a conocer con anterioridad.

se contaban mercaderes y nobles. En caso de propiedad compartida, el maestre necesitaba contar con el poder de todos los propietarios. Esta circunstancia era habitual en todo tipo de embarcaciones, desde las grandes naos hasta los barcos y cópanos. El fletador, presente o ausente, otorgaba su acuerdo a las estipulaciones. En ambos casos, se hace constar la vecindad de las partes. Las estipulaciones técnicas comenzaban por la nave, de la que se indicaba nombre, muelle o surgidero en que se encontraba, tipo y condiciones; aunque este último extremo se suele reducir a fórmulas como «dar presta y aparejada», «como conviene a nao que tal viaje ha de hacer», etc. En ocasiones, la ambigüedad puede afectar también a las tipologías, que pueden ser genéricas o equívocas. Siguen los datos relativos a la contratación, que podía hacerse *al través*, es decir por navíos completos, o por unidades de carga, modalidad mayoritaria en la navegación mercantil. La unidad de medida era el tonel macho, que contenía dos pipas o cuatro cuartos. Fracción de éste era la bota, cuya capacidad era tres quintas partes del tonel. La tonelada se aplicaba también a otros medios de carga, mediante un sistema de equivalencias. Más adelante se especificaban las condiciones de navegación (periodo de carga, fecha de la partida, posibles escalas, puerto de destino...) y de entrega (plazo, consignatario,...) Por último se regulaba el precio y las condiciones de pago. El mismo se veía incrementado por derechos de *avería*. De forma excepcional podía estipularse el reparto de las ganancias extraordinarias o *venturas* de la mar. Sus informaciones se completan con los contratos de arrendamiento y venta, que reiteran los aspectos relativos a la propiedad y a las estipulaciones técnicas.

Otro de los aspectos recogidos en la documentación notarial es el de la financiación. Su primera manifestación es la obtención de crédito, cuya fórmula habitual era la del *préstamo a la gruesa* (*riesgo o cambio marítimo*). Consistía en adelantar ciertas cantidades de dinero, que quedaban aseguradas hasta la conclusión de la operación. Se utilizaba preferentemente para el despacho de embarcaciones, a solicitud de los maestros; aunque en algún caso figura conjuntamente un mercader e, incluso, este sólo. También era solicitado por marineros para sus propias necesidades o para llevar mercancías; y por pequeños mercaderes y artesanos, para el pago y envío de productos. En el caso de los primeros embarques a Indias, la cobertura podía concernir a un producto adquirido, cuya aseguración alcanzaba hasta su entrega en América⁶⁰. Cubría pequeñas cantidades, que no indican necesariamente el total de la operación, pues eran frecuentes los préstamos simultáneos por mor de su alto riesgo. Solía referirse a un viaje *redondo*, con regreso

60. Citamos a modo de ejemplo, *Registro de documentos notariales relativos al comercio sevillano, recopilados por Enrique Otte, Volumen I (1441-1503)*. Ed. LACUEVA MUÑOZ, Jaime J.: Sevilla, Fundación Buenas Letras, 2013, nº 3176. Jueves, 9 de diciembre de 1501. Oficio XV, ante Bernal González Vallecillo, Libro del año 1501, fol. 768: Deben Juan de Molina, vecino de Sevilla en la collación de Santa María la Blanca, y Gonzalo Suárez, vecino de Sevilla en la collación de San Julián, a Luis de Arriaga, vecino de Sevilla en la collación de Santa María, y a Pedro de Saucedo, vecino de la isla Española, 4155 mrs., por dos botas de vino que de ellos han comprado, van a riesgo de los vendedores en el navío San Bartolomé, de que es maestre Peñafiel; y se obligan a pagarlo en Santo Domingo a los 30 días de haber llegado.

al mismo puerto o a otro próximo; aunque en algún caso solo cubre la ida. Este caso se vincula aquellos puertos con mayores relaciones familiares y comerciales, que permitían recuperar el aval con seguridad. El riesgo cesaba a las 24 horas de echar el ancla y el pago se realizaba ordinariamente a los ocho días del retorno. En barcos de cabotaje las operaciones solían hacerse por meses, normalmente tres. En ocasiones se trataba de una fórmula para enmascarar la usura, ya que se acordaba para fornecer un navío, sin fijar destino y pagadero a los pocos días de celebrarlo.

Otra forma de financiación era la aseguración *a prima* o auténtica aseguración, que supone un paso adelante en la racionalización del riesgo comercial. Se trata de un instrumento especializado y, por ello, más restringido. Las cantidades aseguradas eran elevadas aunque esto no excluye la existencia de acuerdos simultáneos. Los acuerdos solían versar sobre las mercancías, aunque no faltan ejemplos sobre navíos. En este caso, lo habitual era que el riesgo cubriese el casco de la nave y no los aparejos, jarcia y otros elementos. También podían asegurarse el flete y los cambios marítimos concertados para el despacho de la embarcación.

Aunque en el ámbito castellano la reglamentación del seguro es posterior a la de otros estados europeos, ello no supone inexistencia de dicho instrumento durante la Baja Edad Media. Es más, la pujante economía del reino en dicha época hubo de servirse tanto de modelos propios (los de Burgos y Sevilla, principalmente) como de aquellos existentes en otros mercados aseguradores (Barcelona, Génova, Florencia, etc.). Desde 1483 existen menciones a seguros «al uso de las gradas de Sevilla». Es lógico pensar que la fijación de la norma exigió una larga experiencia previa⁶¹. Los primeros ejemplos de seguros burgaleses datan de 1481, aunque también en este caso debemos imaginar una dilatada tradición⁶². La utilización de seguros de otros orígenes podía obedecer a contratos firmados en un puerto extranjero para comerciar con Castilla, a la presencia de aseguradores forasteros en puertos castellanos o a la aseguración hecha en el extranjero para cubrir el transporte entre Castilla y un tercer país⁶³.

Cada contrato debía resolverse a tenor de lo dispuesto en él acerca del *descubierta*, los riesgos excluidos, la comprobación del daño, etc. Sin embargo, la tradición aseguradora de cada plaza tendió a crear un fondo común, que culmina a

61. BONO y HUERTA, José, y UNGUETTI-BONO, Carmen: *Los protocolos sevillanos de la época del Descubrimiento*. Sevilla, Colegio Notarial de Sevilla, 1986, 19-4; Seguro por 300 doblas de 34 botas de romanía enviadas a Londres (23-X-1483).

62. CASADO ALONSO, Hilario: «Comercio internacional y seguros marítimos en Burgos en la época de los reyes Católicos». *Congreso Bartolomeu Dias e a sua época*. Oporto, Comissão nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 1989, Vol. III, pp. 585-608.

63. AZNAR VALLEJO, Eduardo: «El 'Mediterráneo Atlántico' en los orígenes del «capitalismo comercial». *Congreso Bartolomeu Dias e a sua época*. Oporto, Comissão nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 1989, Vol. III, pp. 17-29, en concreto p. 27; HEERS, Jacques: «Le prix de l'assurance maritime à la fin du Moyen Âge», *Revue d'Histoire Economique et Sociale*, 37-1, 1959, pp. 7-19; GARCÍA SANZ, Ángel: «El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI», *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, Burgos, Diputación Provincial de Burgos, 1994, pp. 443-498; y FERRER MALLOL, María Teresa: *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*. Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 1983.

comienzos del siglo XVI con la aparición de las pólizas⁶⁴. El elemento que presenta mayor variabilidad es el de las primas, pues su monto dependía del destino, de las circunstancias políticas (guerra, corso...) del tipo de embarcación, etc.

El último bloque de las obligaciones recogidas por los protocolos es el de la contratación, que lamentablemente no es muy abundante. Paradójicamente, priman en él los sectores de cabotaje y pesquería, que se subscribían por viajes o por periodos de tiempo⁶⁵. En este subsector, hallamos, incluso, muestras de compañías. Sirva de ejemplo, el compromiso de un armador a comprar toda la sardina que tres marineros pescasen desde agosto a Pascua Florida; y a pagar el flete de los barcos que llevasen el pescado a los puertos⁶⁶. En este tipo de contrato, las posibles ganancias podían transformarse en pérdidas, a tenor de la marcha de los negocios⁶⁷; aunque siempre una parte iba ligada a recompensar el trabajo del socio-trabajador⁶⁸. Para el resto, hemos de acudir a la documentación sobre armadas, a fin de hacernos idea de los sueldos y la manutención⁶⁹.

II. LOS INCUMPLIMIENTOS

Como en otros muchos ámbitos, la aplicación práctica de los mencionados usos y costumbres era fuente de conflictividad, agravada en este caso por desarrollarse

64. BALLESTEROS CABALLERO, Floriano, «El seguro marítimo en Burgos. Una póliza de 1509», *Boletín de la Institución Fernán González*, 207, 1993, pp. 207-217.

65. HERRERO GRILLE, Caridad: *El abastecimiento de carne y pescado en Sevilla fines del siglo XV* (Memoria de licenciatura inédita), Universidad de Sevilla, 1987, Oficio V, 7, fol. 24: Bartolomé Martínez, marinero vecino de Triana, contrata a Pedro de Santo Domingo, de la Barqueta, para servirle en su barco por un año, cobrando 2.300 mrs. (22-V-1482). Otros ejemplos en AZNAR VALLEJO, Eduardo: «Barcos y barqueros en Sevilla», *Historia. Instituciones. Documentos*, 21, 1994, pp. 1-11.

66. HERRERO GRILLE, Caridad: *op. cit.*, Of. V, 8, fol. 6: Juan Alvarez de Soto, armador, contrata con Juan Gutiérrez, Juan de León y Juan Cristóbal (28-IV-1483).

67. Citamos, a modo de ejemplo, *Registro de documentos notariales...*, n° 1306. Viernes, 15 de abril de 1496. Oficio IV, ante Francisco de Segura, Libro de los años 1496-1498, fols. 134-143v.: Otorga Juan Rodríguez Ojo de Una, maestro del barco Santo Domingo, y Catalina Rodríguez, su mujer, y Cristóbal de Morales cómitre del rey, vecinos de Triana, que han recibido de Ruy García, mercader, vecino de Sevilla en la collación de Santa María, 6.000 mrs. de préstamo que les prestó para los traer en compañía, para los emplear en sardina, o en otro cualquier pescado o mercaderías que sean más útiles a la dicha compañía, desde hoy hasta el fin del mes de mayo de este presente año, etc. Y que durante esta dicha compañía todo el pro y ganancia que Dios diere y se ganare en la dicha compañía, o el dicho barco ganare, así en fletes como en sardina u otro pescado, u otras mercaderías, que sea obligado a le acudir de la tal ganancia una media parte, siendo obligado a le dar cuenta con pago cada viaje y tornaviaje que hiciere; y que, si pérdida viniere, que así como hereda, que así sea obligado a pagar de la dicha pérdida; los cuales dichos 6.000 mrs. con todo lo procedido y ganancia, se obliga de pagar en Sevilla en fin del mes de mayo de este presente año.

68. *Registro de documentos notariales...*, n° 1368 martes, 8 de noviembre de 1496. Oficio V, ante Gonzalo Bernal de la Becerra, Libro del año 1496, fol. 24: Otorga Cristóbal González de la Puebla, marinero, vecino de Sevilla en la collación de San Vicente, que ha recibido de Inés Fernández, la Beata, vecina de Sanlúcar de Barrameda, un barco de 22 codos, que ha nombre San Benito, con sus aparejos; el cual dicho barco ella le da para que lo traiga y navegue desde hoy hasta un año cumplido. Y de todo el pro y ganancia que Dios diere, que Inés Fernández haya una parte y el dicho Cristóbal González otra y un cuarterón por el trabajo; se obliga de le dar y acudir con la dicha ganancia en cada viaje que viniere a esta ciudad; y que si algo fuere menester de se adobar en el dicho barco, o algunos aparejos para el fueren menester, que el dicho Cristóbal González los ponga del cuerpo de toda la dicha ganancia contando a cada parte al respecto de lo que gana.

69. Los detalles pueden seguirse en AZNAR VALLEJO, Eduardo: «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)*, GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel (coord.), Sevilla-Cádiz, SEEM, 2006, pp. 323-339.

en un ámbito jurisdiccionalmente complejo y ligado a un modo de vida rudo y peligroso.

a. Sobre la propiedad y uso de los navíos. El primer elemento a considerar es el de la titularidad de las embarcaciones. Dejando aparte las reclamaciones ligadas a acciones de corso y piratería, que constituían el grueso de las controversias; los principales problemas de esta rúbrica tenían que ver con la propiedad dividida y las fórmulas de transmisión.

Los propietarios o copropietarios compartían la titularidad y una serie de derechos anexos, como los fletes o el maestrazgo, que era preciso delimitar.

La propiedad mancomunada suponía una serie de cargas, como la del derecho de tanteo al copropietario a la hora de vender⁷⁰. En uno de estos casos se invoca el Fuero de Layron, por más que este aspecto no esté recogido en los textos hispanos de *Les Rôles*. La transmisión de la titularidad devengaba algunos derechos, cuyo impago podía generar debates, dado el celo de los recaudadores por hallar responsables⁷¹; y estaba condicionada por la prohibición de vender a extranjeros, limitación que no siempre se cumplía⁷². Como en la mayoría de los negocios jurídicos

70. *Registro de documentos notariales...*, nº 1857. Viernes, 15 de junio de 1498. Oficio V, ante Gonzalo Bernal de la Becerra, Libro del año 1498, fol. 66: Otorga Antón Martínez de Santa María, cónitro del rey, vecino de Triana, a Juan Viejo, marinero, vecino de Sevilla en la collación de San Vicente, que por cuanto el compró de Antón Pisano, marinero, vecino de Sevilla en la collación de San Llorente, la mitad de un navío que ha nombre San Cristóbal, con la mitad de barca y aparejos, de que es la otra mitad del dicho Juan Viejo, marinero, por precio y cuantía de 20.000 mrs. que por ella le dio y pagó, según se contiene en la carta de vendida que pasó ante Gonzalo Bernal de la Becerra, puede haber mes y medio; y porque, según las leyes del Fuero de Layrón, el dicho Antón Pisano había de hacer saber al dicho Juan Viejo de cómo quería vender la dicha mitad porque, si el dicho Juan Viejo la quisiere a tanto por tanto, que la hubiese antes que otra persona alguna, y porque no se lo hizo saber, la dicha vendida es en sí ninguna y no vale; por ende el dicho Antón Martínez otorga que hace dejamiento y remisión y traspasamiento, de, la dicha mitad del dicho navío en el dicho Juan Viejo, en el dicho precio de los dichos 20.000 mrs., los cuales de él recibió y son en su poder. Es condición entre las dichas partes que si algunos derechos se hubieren de pagar por razón de este dicho traspaso que los pague el dicho Juan Viejo, y lo saque a paz y a salvo de ello, por cuanto de la primera vendida los dichos Antón Martínez y Antón Pisano pagaron los derechos de ella.

Idem, nº 2054 Francisco de Segura, Libro del año 1500-1º, fol. 201: estando ante la tienda de la escribanía pública de Francisco de Segura, en la collación de Santa María, en la plaza de San Francisco, estando y presente Alfón García, cónitro del rey, vecino de Sevilla en la collación de San Vicente, y estando y presente Juan Cristóbal, vecino de Sevilla en la collación de Santa María Magdalena. Luego el dicho Alonso García dijo que, por cuanto ellos tenían de compañía un barco de 30 codos y medio, que ha nombre Santo Domingo, en el cual dice que tenía el dicho Juan Cristóbal un cuarto y el dicho Alonso García tres cuartos, y que ahora ha venido a su noticia que el dicho Juan Cristóbal quiere vender, o ha vendido, la dicha cuarta parte del dicho barco por diez mil maravedíes horros, y porque él ahora viene a esta ciudad, y quiere la dicha cuarta parte del dicho barco por el tanto; por ende, que le requiere que reciba los dichos diez mil maravedíes y le haga vendida de la dicha cuarta parte del dicho barco, y para ello le hace muestra de los dichos 10.000 mrs. en 16 ducados y 8 castellanos de oro, y 4 reales de plata, ante mí, el dicho escribano, que lo reciba y le haga vendida; en otra manera protesta. Y luego el dicho Juan Cristóbal dijo que él llamo al dicho Alonso García, y lo llevó a casa de Cristóbal Morales que compró el dicho cuarto del dicho barco, y su hijo presente, y hablaron ambos a dos, y dijo el dicho Alonso García que era contento que lo comprase. Y el dicho Alonso García dice que niega lo que dice, y que quedó en no lo vender hasta Pascua Florida.

71. Archivo General de Simancas, Registro del Sello 15 de junio 1478, fol. 20: el rey ordena a Pedro Pardo, Alfonso de Cádiz, Alfonso Díaz de Gibrleón y Francisco Yvar, almorjafes vecinos de Sanlúcar, el pago de 25.000 mrs. a los vizcaínos Sancho de la Plazuela, Juan Pedro de Burgo, Juan Miguélz de Gabelo, Juan de Lumendia, Domingo de Azatola, Juan de Alzola, Cristóbal y Cristóbal de Lejarazo, por los daños y pérdidas que sufrieron durante los dos meses que estuvieron presos a instancias suyas, alegando que eran de la compañía de Ortuño de la Celda, que vendió su nao al marqués de Cádiz.

72. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 16 de mayo de 1488, fol. 201: perdón real a Juan de Zumenzo

medievales era frecuente que las ventas se «mejorasen» mediante acuerdos ante notario, reconociendo la cuota parte que quedaba por pagar, a pesar de lo consignado en la carta original⁷³; o comprometiéndose a devolver el importe en caso que la titularidad resultara discutida⁷⁴. La mala avenencia entre las partes motivaba poderes para solicitar lo adeudado y, en algún caso, para vender la fracción del socio agraviado⁷⁵. También afectaba a la propiedad los actos de una de las partes, como en el caso de una nao incautada por las prácticas piráticas del maestre y copropietario de la misma⁷⁶; o, simplemente, el incumplimiento de lo pactado⁷⁷.

Al igual de lo que sucedía en otros campos, algunas ventas escondían préstamos usurarios. En estos supuestos, en un mismo día se realizaban dos documentos con distinta valoración, que, en el caso que citamos, se completaba con un alquiler, que encarecía aún más la operación⁷⁸. Como la de cualquier otro bien, la propiedad de los navíos era susceptible de embargo⁷⁹, lo que movía a los deudores a solicitar préstamos para saldar sus deudas⁸⁰. Las embarcaciones también podían

vecino de Bilbao, que vendió sin permiso su nao *Santa María* a Jaume de Bermeo en el puerto de Villafranca, ya que alega el mal estado de la embarcación.

73. Citamos, a modo de ejemplo, *Regesto de documentos notariales...*, n° 1086. Lunes, 17 de agosto de 1495. Oficio IX, ante Luis García de Celada, Libro del año 1495, fol. 183v: Deben Pedro López de Morillo, y Francisco Machín a Juan Martín de Castillejo, 4.000 maravedíes de resto de los 14.000 maravedíes en que le compraron un barco, no embargante que en la escritura de venta se dio por pagado del total. Y se obligan a pagarlos en fin de abril de 1496.

74. Citamos, a modo de ejemplo, *Regesto de documentos notariales...*, n° 695. Viernes, 22 de marzo de 1493. Oficio IX, ante Luis García de Celada, Libro del año 1493, fol. 42: Otorga Cristóbal Martín a Juan de Jerez, que por cuanto él le vendió un barco de 23 codos por precio de 6.000 maravedíes promete y se obliga que si algún tiempo alguna persona, o personas, se lo pidieren y demandaren, que él le volverá los dichos 6.000 maravedíes con las costas y misiones.

75. Citamos, a modo de ejemplo, *Regesto de documentos notariales...*, n° 1791. Lunes, 29 de octubre de 1498. Oficio IV, ante Francisco de Segura, Libro de los años 1496-1498, fol. 387: Otorga Inés Fernández, mujer de Cristóbal de Escacena, marinero, que Dios haya, vecino de Sevilla en la collación de San Andrés, que da su poder a Martín Pacho, su hermano, vecino de Sevilla, especialmente para cobrar de todas y cualesquier personas la mitad de un barco que ha nombre Santo Domingo, con sus velas y jarcia, y anclas y aparejos, y barca, de que es la otra mitad de Alfón de Córdoba, vecino de Sevilla en la collación de San Vicente, y más todos los maravedíes y doblas que le fueren debidos de flete del dicho barco, como por otro cualquier concepto; n° 1885. Sábado, 20 de octubre de 1498. Oficio V, ante Gonzalo Bernal de la Becerra, Libro del año 1498, fol. 170v: Otorga Cristóbal Rodríguez, marinero, vecino de Sevilla en la collación de Santa María, en la Cestería, que da su poder a Diego Álvarez, mercader, vecino de Sevilla en la collación de Santa Cruz especialmente para cobrar de Alfonso de Córdoba, marinero, vecino de Sevilla en la collación de San Vicente, la mitad de un barco que ha nombre Santo Tomé, que es la otra mitad del dicho Alfón de Córdoba; el cual dicho barco el dicho Alfón de Córdoba trae en su poder, en compañía con el dicho Cristóbal Rodríguez; y para que pueda vender la dicha mitad del dicho barco.

76. Archivo General de Simancas, Consejo Real, leg. 82, n° 17: pleito de Pedro Sánchez de Achuri, vecino de Plasencia, contra Pedro de Luján, corregidor de La Coruña, y su alcalde. Versó sobre la mitad de una nao, o su valor, incautada a Antón de Garay, maestre y copropietario de la misma, condenado a la horca por pirata (1510).

77. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 24 noviembre 1478, fol. 98: la reina, ordena a las autoridades judiciales de Lepe que comprueben la reclamación de Juan Sánchez de Villada, vecino de la villa, quien alega haber comprado el ballener *Marca de Canpeo Corente* (ahora *San Cristóbal*) al bretón Alen Harher, y lo amparen en su posesión.

78. BONO y HUERTA, José, y UNGUETTI-BONO, Carmen: *op. cit.*, 5-21 y 22, p. 246: Pedro Bueno, barquero, vende a Fernando de Paredes, criado de don Juan de Merlo, y a Diego García de Poveda, capellán en la iglesia de San Juan, un barco chinchorro de 21 codos, por 3.000 mrs.; Fernando de paredes y Diego García de Poveda, arriendan a Pedro Bueno el barco que le han comprado por 5 años, por el que pagará 3.000 mrs/año. Pasado el plazo, podrá devolver el barco o adquirirlo por 7.000 mrs, (11-III-1495).

79. Citamos a modo de ejemplo, BONO y HUERTA, José, y UNGUETTI-BONO, Carmen: *op. cit.*, 38-5 p. 150: Cristóbal Martínez de Córdoba requiere, en presencia de escribano público, a Antón Martínez de Santa María en su casa de Triana y, por estar ausente, a su mujer y a su hermana, presentando el mandamiento por el que tiene secuestrada la mitad del navío Santo Spiritus, por deuda de 13.500 mrs, (4-V-1498).

80. Citamos a modo de ejemplo, BONO y HUERTA, José, y UNGUETTI-BONO, Carmen: *op. cit.*, 72-9, p. 206: García

ser requisadas por las autoridades, so color de asegurar la defensa militar o por contravenir sus acciones la política de la monarquía. En el primer caso se trataba de una incautación temporal. La misma ocasionaba una serie de perjuicios, que se traducían en reclamaciones. En ocasiones eran los cargadores quienes solicitaban compensación por los daños recibidos o la anulación del embargo. Así lo hizo, por ejemplo, un mercader genovés que acusó al maestre de entrar, en contra de lo acordado, en Cádiz, dando lugar a la incautación⁸¹. Y así lo hizo la universidad de mercaderes de Burgos, que consiguió levantar la incautación de los navíos que se encontraban en Bilbao y Laredo, cargados de lana y hierro, por el posible deterioro de la mercancía⁸². Otras veces eran las propias autoridades quienes se hacían responsables de los hechos y pedían comprensión para los maestros que incumplían sus compromisos por esta causa⁸³ o les garantizaban prioridad de carga una vez que regresasen de la misión⁸⁴. La contravención de las políticas de estado se traducían, en cambio, en una confiscación definitiva⁸⁵.

La transmisión de los derechos de maestraje tenía carácter venal⁸⁶, a pesar de que en algún caso se indique que se hace «de forma graciosa y por amor»⁸⁷. Se trataba de una relación de especial confianza, fundamentalmente en el caso de propietarios ajenos al sector. Esto explica autorizaciones para vender la embarcación «a la persona que quisiere, y al precio que pudiere»⁸⁸. A pesar de ello, no faltan las reclamaciones por incumplimiento de las condiciones del arrendamiento. A

del Castillo, tesorero de los Reyes; reconoce deber al duque de Medina Sidonia 6.000 mrs, resto de un préstamo de 12.000 mrs. que le hizo para desembargar la carabela Esterlina, cuya mitad le pertenece (25-V-1496).

81. BONO y HUERTA, José, y UNGUETTI-BONO, Carmen: *op. cit.*, 85-25, p. 247: Marqueo de Forne, genovés, requiere, mediante escribano público, a Rodrigo de Garbijas, vecino del Puerto de Santa María y, maestre de la nao Santa María, surta en Cádiz, para que desembargue la embarcación y lleve los 700 quintales de trigo, que debía conducir directamente desde Inglaterra a Génova, so pena de pagar la mercancía y los daños. Argumenta que de no haber entrado en el puerto gaditano la nave no hubiese sido requisada por don Juan de Fonseca (23-III-1495).

82. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 13 de noviembre 1487, fol. 23.

83. Archivo General de Simancas, Patronato Real, leg. 52, docs. 49 y 54: Carta de la reina al rey de Inglaterra para que ciertos maestros no sufran inconvenientes por la tardanza en partir con las mercancías fletadas por comerciantes de ese país, pues debieron esperar a la armada que conducía a la archiduquesa (1496).

84. Archivo Municipal de Bilbao. Cajón 4, reg.^o 5, n.^o 212 - Caja 18, reg.^o 1, n.^o 13: seguro real a los maestros de barcos que pierdan fletes por servir sus navíos en la armada que se prepara en Bilbao (15-VII-1476).

85. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 18 de septiembre de 1498, fol. 163: perdón real a Vicente de Ayzabalo, Valentín de Santuste y el hijo de Pedro de Corrobedo, vecinos de San Sebastián, que estando con sus naos en Irlanda, las fletaron para pasar a Inglaterra al duque de York y a sus gentes. Alegaron que estaban a la espera de flete e ignoraban que ello fuera delito.

86. BONO y HUERTA, José, y UNGUETTI-BONO, Carmen: *op. cit.*, 43-20, p. 161: Alfonso Yáñez de Santiago marinero vecino de Villanueva de Arosa, maestre de la nao Santiago, de sesenta toneles, vende a Alfonso Núñez, mercader vecino de la collación de Santa María, la tercera parte de dicha nao, con barca y aparejos, más todo el maestraje, a cambio de 25.000 mrs. por la tercera parte y tres castellanos de oro por el maestraje (6-III-1500).

87. *Registro de documentos notariales...*, n.^o 2106. Sábado, 14 de marzo de 1500. Oficio IV, ante Francisco de Segura, Libro del año 1500-1.^o, fol. 54v: Otorga Martín Pacho, marino, a Juan Romero, que por cuanto el dicho Juan Romero tiene en el dicho barco, aparejos y barca, la mitad, porque la compro de la dicha Inés Fernández, su hermana; por ende, otorga que mientras el dicho barco tuviere palo y quilla, que haya el dicho Juan Romero el maestraje del dicho barco, y que goce de las cosas que los maestros gozan: el cual maestraje le da graciosamente por amor que le tiene.

88. *Registro de documentos notariales...*, n.^o 2799. Lunes, 21 de junio de 1501. Oficio XV, ante Bernal González Vallecillo, Libro del año 1501, fol. 332: Otorga Catalina del Castillo, mujer de Domenego Espindola, vecina de Sevilla en la collación de San Vicente a Francisco de León, maestre de la carabela Santa Ana, vecino de Triana, especialmente para vender su dicha carabela, y jarcias y aparejos de ella, a la persona que quisiere, y al precio que pudiere.

menudo atañen al impago de la renta y suelen resolverse mediante la personación de los avalistas, que se responsabilizaban de las deudas⁸⁹. En otros casos se trata de fraudes en la gestión de los derechos. Sirva de ejemplo, la reclamación Juan de Orihuela, secretario del duque de Median Sidonia, contra Sebastián Rodríguez, capitán de su carabela y vecino de Cartaya, que encubrió para defraudarle gran parte del oro obtenido en el viaje a la Mina de Oro⁹⁰. En ocasiones, los incumplimientos no eran achacables a los arrendatarios, por tratarse de hechos fortuitos. Muestra de ello es el acuerdo, mediante arbitraje, entre los propietarios y el usufructuario de un cópano robado por portugueses⁹¹. Variante de estas reclamaciones son las ligadas a la responsabilidad del propietario por los actos de su tripulación, normalmente traducida en costes económicos⁹².

El reparto de los beneficios o pérdidas de la embarcación también podía ser causa de conflicto, pues su distribución debía respetar, además de las cuotas que correspondían al *casco* de la embarcación y a la tripulación, la financiación recibida para el armazón. Las aportaciones para esta y, por tanto, la importancia de las querellas variaban enormemente⁹³. Además, eran inversiones que se podían negociar, con

89. Citamos a modo de ejemplo, BONO y HUERTA, José, y UNGUETTI-BONO, Carmen, *op. cit.*, 22-4, p. 125: Juan Benitez, molinero, se compromete con Diego Lorenzo, calafate, en dejar en libertad a Juan Portugués, que está en la cárcel del almirante por no haber pagado la renta de un barco de su propiedad. Diego Lorenzo, se compromete a entregarle el navío antes del cuatro de noviembre y pagarle los 250 mrs. que se den (31-X-1489).

90. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 17 y 20 de julio de 1490, fols. 433 y 226: Comisión al Asistente de Sevilla (17 y 20-VII-1490).

91. Archivo de Protocolos de Sevilla, Oficio V, leg. 3211 (antiguo 5,5) fol. 31r. 12 abril: acuerdo entre Cristóbal Alfón, pescador, y Juana Ferrández, vecinos de la Carretería, con Pedro Ferrández Gaeta, pescador vecino de Triana, sobre la «cuestión» que existe entre ellos sobre el cópano que los primeros arrendaron al segundo y fue tomado por vecinos de Arcila. Nombran jueces árbitros a Luis Rodríguez de la Mezquita, Diego Gutiérrez, cómitre del rey, y Alfonso Sánchez Maquete (12-IV-1475); fol. 35 v: debe Pedro Ferrández de Gaeta pescador, a María Rodríguez, y a Cristóbal Alfonso de Villalobos 1.500 mrs. en que fue condenado por Diego Gutiérrez y Alfonso Sánchez Negrete, como árbitros en el asunto del cópano. A pagar por Navidad (15-IV-1475).

92. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 26 de mayo 1480, fol. 209; y 16 de junio 1480, fol. 253: comisión a las justicias de Vizcaya, para que Juan Yñiguez de Bermeo cobre de los tripulantes de su carabela las cantidades que pagó como indemnización por el robo perpetrado contra los portugueses Juan Yáñez y Martín Alfonso, cometido sin su conocimiento, siendo Pedro Bolívar patrón.

93. Citamos a modo de ejemplo, *Regesto de documentos notariales...* n.º 2300. Viernes, 24 de julio de 1500. Oficio IV, ante Francisco de Segura, Libro del año 1500-1.º, fol. 519v: Otorgan Juan Contero, labrador, vecino de la villa de Lebrija, y Pedro Álvarez, vecino que fue de la ciudad de Arcos, y vecino ahora de la villa de Espera, que dan su poder a Pedro Gentil, mercader, vecino de la villa de Palos, especialmente para cobrar de Miguel Alfón, capitán que fue de la carabela Castilla, vecino de la villa de Palos, 3.600 mrs. que debe al dicho Pedro Álvarez, y 3.340 mrs. que debe al dicho Juan Contero; los cuales dichos maravedís metieron en armazón con el dicho Miguel Alfón al tiempo que se partió para las Indias, según se contiene en dos albaales firmados del dicho Miguel Alfón.

N.º 2376. Jueves, 10 de septiembre de 1500. Oficio IV, ante Francisco de Segura, Libro del año 1500-2.º, fol. 226v: Otorga Diego de Haro, trapero, vecino de Sevilla en la collación de Santa María, que ha recibido de Pedro Ruiz, trapero, vecino de Sevilla en la misma collación, 10.000 mrs., los cuales son de los 35.000 mrs que él tiene metidos en el armazón de la San Antón, de que es capitán Rodrigo Bastidas vecino de esta dicha ciudad; las cuales han de ir a las Indias del Mar Océano; por ende, otorga y consiente que el dicho Pedro Ruiz haya y goce en la dicha armazón con los dichos 10.000 mrs. sueldo por libra, según y en la manera que él y los otros armadores han de haber parte en la dicha armazón y ganancia del dicho viaje. Y obligase que viniendo la dicha nao a cualquier puerto del Andalucía le dará buena cuenta con pago de los dichos 10.000 mrs. y dentro de lo procedido de ellos; y se lo dará y pagará todo aquí en Sevilla dentro de 20 días primeros so pena del doblo. Y entiéndase que si pérdida hubiere, que sueldo por libra haya su parte de los dichos 10.000 mrs., por la tal pérdida.

el consiguiente aumento de actores⁹⁴. Como era habitual en otros negocios, la devolución del préstamo podía garantizarse mediante la entrega de una prenda⁹⁵. En la distribución de las rentas obtenidas debía considerarse, así mismo, las exenciones de ciertos colectivos, como el de los escribanos de las flotas, que estaban libres de costas y averías⁹⁶.

b. Las relaciones entre transportistas y comerciantes. Sus acuerdos también generaban controversias, normalmente por incumplimiento de los contratos. La fórmula más sencilla era rehusar el flete acordado. Por más que la documentación suela incorporar la obligación de «no quitar la nao» a los cargadores, la oportunidad de encontrar un destino o un cargamento más interesante, movía a los patronos a desdecirse de sus compromisos, con la consiguiente pérdida de negocio para los mercaderes⁹⁷. En ocasiones, las causas del desistimiento eran más complejas, aunque igualmente conflictivas. Es el caso, por ejemplo del enfrentamiento entre Alonso de Salamanca, mercader burgalés, y Juan de Landa, vecino de Lequeitio. El primero fletó en Londres la nao del segundo para llevar *ropa* a Lisboa y desde allí seguir viaje a Madeira. Con esta seguridad, ordenó comprar en la capital portuguesa azúcar por valor de 2.500 doblas. En el trayecto, la nao topó con el castellano Pedro de Segura, que substrajo las mercancías de los extranjeros y ocho paños y medio de las de Salamanca. Ante esto, Landa no quiso proseguir el viaje y regresó a su casa, requiriéndole a que enviase a por sus mercancías y antes le pagase los fletes. Aunque el mercader hubo de contratar otra embarcación para continuar el viaje desde Lequeitio a Lisboa, se vio despojado de dos pacas de paños⁹⁸. También era motivo de controversia si el pago del flete estaba ligado

94. Citamos a modo de ejemplo, *Registro de documentos notariales...*, nº 3060. Miércoles, 27 de octubre de 1501. Oficio XV, ante Bernal González Vallecillo, Libro del año 1501, fol. 640v: Otorga Juan de Vergara, vecino de Sevilla en la collación de Santa María, a Martín Rodríguez, y a Francisco Herver, plateros, vecinos de Sevilla en la dicha collación, que por cuanto el dicho Juan de Vergara, y Alonso de Ojeda, y García de Ocampos, de compañía, van con la buena ventura a las Indias del Mar Océano con tres carabelas, y para ello el dicho Juan de Vergara, y Alonso de Ojeda, y García de Ocampos, han gastado y gastan ciertas cuantías de maravedíes, de las cuales dichas cuantías de maravedíes al dicho Juan de Vergara cabe la tercia parte; y ahora los dichos Martín Rodríguez y Francisco Herver dieron al dicho Juan de Vergara para la dicha armazón, para en compañía, 12.000 mrs., así a pérdida como a ganancia, los cuales dichos 12.000 mrs. son en su poder etc. Por ende, el dicho Juan de Vergara le place y es contento que los dichos Martín Rodríguez y Francisco Herver tengan en la tercia parte que pertenece al dicho Juan de Vergara en la dicha armazón los dichos 12.000 mrs. en todo el tiempo que durare la dicha armazón, y que haya pro y ganancia de la dicha armazón en la tercia parte del dicho Juan de Vergara, a la rata, según la cantidad que el dicho Juan de Vergara metiere en la dicha armazón.

95. BONO y HUERTA, José, y UNGUETTI-BONO, Carmen: *op. cit.*, 86-10, p. 250: Arnao Pérez, vecino de la Carretería y contra maestre de la nao del duque de Medina Sidonia, y Juan Martínez de Tarifa, vecino en la collación de San Salvador, reconocen de mancomún deber a Juan pardo cambiador, 1.900 mrs. que les presta para el avituallamiento en el viaje a Londres, dándole en prenda una capa de paño mayor pardilla, que puede vender si los deudores no pagan (7-II-1472).

96. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 27 de marzo 1480, fol. 93: comisión al Asistente de Sevilla, a petición de Francisco de Alfaro y Juan de Baeza, vecinos de Sevilla, que fueron como escribanos a la Mina de Oro en la carabela de Juan Martín de la Monja, vecino de Palos, que les obligó a pagar dichos derechos cuando ya estaban en la Mar.

97. Archivo Real Chancillería de Valladolid, Registro de Reales Ejecutorias 84-22: pleito entre Juanote de Urdayaga, vecino de Belmonte de Usúrbil, y Lorenzo de Reszusta, maestre de la nao Santa María y vecino de Deva, sobre la devolución de 253 ducados que el primero dio para fletar la embarcación con destino a Burdeos y Flandes, viaje que no se ha realizado. Pide además indemnización por las ganancias que hubiera tenido.

98. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 4 de julio de 1488, fol. 189: para que el corregidor de Vizcaya resuelva la reclamación por daños de Alonso de Salamanca.

a la conclusión satisfactoria del viaje o si tal obligación decaía por la captura de la embarcación u otra circunstancia ajena a la tripulación.

Otro importante renglón en las reclamaciones de los comerciantes lo constituían los fraudes perpetrados por el capitán (*baratería*), con o sin la anuencia de la tripulación. Sus manifestaciones eran múltiples. El más evidente era la venta, en provecho propio, de las mercancías cargadas. Para ello se aprovechaba la lejanía entre el puerto de origen del maestre y el de los mercaderes⁹⁹ o la posibilidad de refugiarse en otro país¹⁰⁰. Y esto por más que algunos cargadores exigieran fiadores de que el capitán cumpliría su misión. Es el caso de Lorenzo Sacente, mercader veneciano estante en Sevilla, que fletó a Francisco de Arce, vizcaíno vecino de Santander, su nao «Santa María de Gracia para transportar ciertas mercancías desde Sanlúcar de Barrameda a Venecia, con escala en Mallorca. Como temía la baratería del patrón exigió fiadores, que fueron los vizcaínos Pedro Vélez «el viejo» y Alfonso de Penagos, estantes en Sevilla. A pesar de tal precaución, la carga fue vendida en Cerdeña¹⁰¹. Otra forma de garantizar los derechos de los propietarios era el reconocimiento ante notario de la propiedad de la carga y a quién iba consignada¹⁰².

Encontramos otra muestra de baratería en el acuerdo de maestres con asaltantes de embarcaciones. Un ejemplo muy claro es la denuncia de mercaderes burgaleses, apoyados por la universidad de mercaderes, contra Martín Guía, vecino de Bilbao, cuya nao fue asaltada por franceses en Unafior. Lo llamativo del caso es que sólo robaron los paños cargados por los castellanos en Londres, respetando las mercancías de los vascos¹⁰³. Otro es el alzamiento de la nao Santa María de la Rábida y sus mercancías, realizada por Francisco Jiménez y Antón Ruiz, pasajero y barbero de la misma, con el acuerdo del maestre y otros marineros¹⁰⁴.

Las suspicacias también podían proceder de los transportistas, cuya inquietud se ligaba a las excusas de los cargadores para no pagar el trabajo realizado. Ante esta situación, encontramos numerosos documentos notariales certificando detalles

99. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 2 agosto 1497, fol. 364: emplazamiento contra Arnao de Somalo, vecino de Laredo, que fletó su nao a vecinos de Gibrleón, palos, Almonaster, Trigueros y Sevilla para llevar de Gibrleón a Flandes vinos bastardos, que vendió en Irlanda sin darles cuenta.

100. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 15 de julio de 1494, fol. 297: carta ejecutoria del asiento entre Martín Ocaliz, vecino de Oñate, patrón de nao, y Diego de Castro, mercader vecino de Burgos, por si y por su compañero Bernardino Pardo, para llevar paños desde Londres a Sanlúcar de Barrameda. Se dicta porque Ocaliz se ausentó con ellos a Portugal, donde los vendió.

101. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 6 de febrero de 1478 folio 86.

102. Citamos a modo de ejemplo, *Regesto de documentos notariales...*, nº 1256. Sábado, 23 de enero de 1496. Oficio IV, ante Francisco de Segura, Libro de los años 1496-1498, fol. 35: fe de que hoy pareció Martín Fernández Pacho, maestre que se dijo del navío que da nombre San Cristóbal, ahora surto en el muelle de esta dicha ciudad, a pedimiento de Pedro Vicencio de Oria, mercader genovés estante en Sevilla, y dijo que el dio Pedro Vicencio de Oria le fletó su barco para 19 arrobas de aceite para que las llevase por suyas a Cádiz y las entregase a su hermano Gregorio de Oria; lo cual juró.

103. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 16 de septiembre 1491, fol. 207; 26 de septiembre 1491, fols. 165, 166 y 167; y 26 de noviembre 1491, fol. 111.

104. Archivo General de Simancas, Cámara de Castilla (Diversos), le. 42-48: proceso incoado por Francisco Pinelo y Juan López de Recalde, jueces de la Casa de Contratación.

de su labor. Su contenido es diverso: testimonios de haber realizado la descarga¹⁰⁵, del estado de la mercancía recibida¹⁰⁶, del cumplimiento de las cantidades contratadas¹⁰⁷, de haber pagado los derechos debidos¹⁰⁸, etc. En casos extremos se llega a documentar el número de tripulantes, su origen y la salud de los mismos, como fórmula de garantizar la buena marcha del armazón del navío¹⁰⁹. Con

105. Citamos a modo de ejemplo, BONO y HUERTA, José, y UNGUETTI-BONO, Carmen: *op. cit.*, Apéndice nº 8, pp. 325-326.: en el puerto de las Muelas, en el Arenal cerca de la lengua del agua, Antón Martínez, vecino de Triana, pide testimonio de haber recibido un barco de Diego Rodríguez de la Mezquita, cómitre del rey vecino de Triana, cargado con 40 cahices de pan, 31 trigo y 9 de cebada, en la villa de Lebrija para entregarlos en Sevilla a ciertos abades. Solicita que los escribanos vean el barco y como ciertos alhameles lo descargan, metiendo el pan en costales e introduciéndolo con bestias en la Ciudad (13-IX-1448).

106. BONO y HUERTA, José, y UNGUETTI-BONO, Carmen: *op. cit.*, 4,3. p. 69: Juan de la Mezquita declara que ha de llevar 40 cahices de trigo a Perpiñán por encargo de del contino Juan de la Fuente y por estar el cereal «comido, dañado y podrido» pide al escribano público que tome declaración a varias personas sobre el estado del trigo y le presenta una muestra (8-III-1497).

HERMOSO MELLADO-DAMAS, Matilde: *Los protocolos notariales (1485-88). El mercado inmobiliario en Sevilla en la segunda mitad del siglo XV* (Memoria de licenciatura inédita), Universidad de Sevilla, 1987, Of. XV, 4, fol. 276 vto.: Francisco López, mercader vecino de Evora, solicita que el corredor Juan Ojeda declare sobre el valor de un cargamento de 48 piezas y tres cuarterones de higos almendrados transportados desde Tavira por Cristóbal Díaz, barquero vecino de Triana, que considera de mala calidad.

107. Citamos a modo de ejemplos, Archivo de Protocolos de Sevilla, Oficio V, leg. 3211 (antiguo 5,5) fol. 24 v.: Bernal Ferrández, da fe de que cerca de los Alamillos, frontero de la Carretería, Antón Martínez, pescador vecino de San Vicente, dice que ha llegado con su barco de 28 codos del puerto de Malpica, donde Francisco Pérez, Juan García y Alfonso Ferrández, vecinos de Carrion de los Ajos, le vendieron una barca de leña, por precio y condiciones ante este escribano el 9 de febrero, pero que no le habían tal cantidad, por lo que pide que digan cual es la leña que falta, pues quiere descargar pero no hasta que se vea. Juan de Ranica, Nuño García, Alfonso Rodríguez de Córdoba, pescadores vecinos de la Ciudad, informan que falta 35 cargas de leña para ser barca entera (5-IV-1475).

Archivo Municipal de Jerez de la Frontera, Protocolo de Hernando de Carmona, 131: Requerimiento de Diego Lopes, vº de Ribadeo, a Martín de Çorronça, vizcaíno, maestre de una nao, ya que en dicha nao le trajo cierta madera, que está en esta villa, y de la que falta una cantidad. Pide que, ante el alcalde, el contramaestre de dicha nao, Juan Peres y Perimeno?, marinos, juren lo que saben sobre esta madera (10-X-1483).

108. Citamos, a modo de ejemplo, *Registro de documentos notariales...*, nº 1952. Viernes, 25 de octubre de 1499. Oficio V, ante Gonzalo Bernal de la Becerra, Libro del año 1499, fol. 14v: Este día pareció Fernando de Sevilla, vecino de Sevilla en la collación de San Llorente, maestre de la carabela «Santa María de Luz», que ahora está en la bahía de Cádiz a pedimiento de Fernando Cuadrado, vecino de la villa de Vivero, y so cargo de juramento dijo que el trajo en la dicha carabela desde la villa de Vivero hasta la bahía de Cádiz 475 tablas de castaño, y desde la dicha bahía de Cádiz el dicho Gonzalo de Linero las trajo a esta ciudad de Sevilla en un barco, y las descargó al puerto de las Muelas, y pagó de ellas sus derechos aquí y como debía; lo cual dijo que juraba y juró.

109. *Registro de documentos notariales...*, nº 1678. Jueves, 18 de mayo de 1497. Oficio V, ante Gonzalo Bernal de la Becerra, Libro del año 1497, fol. 87: A hora de vísperas, estando en el lugar del Copero, que es cerca del río de Guadalquivir, estando y presente un hombre que se dijo Juan Benítez, marinero, vecino de Palos, contramaestre de la carabela «la Ramona», que está en el río, cerca del Copero, por sí y en nombre y voz de Alfonso Martín de la Gorda, marinero, vecino de Palos, maestre del dicho navío; y otrosí estando presente Gonzalo de Ocaña, vecino de Sevilla en la collación de San Vicente, y en presencia, etc. Luego el dicho Gonzalo de Ocaña dijo que por cuanto él tiene fletada la dicha carabela para la llevar cargada de cierta mercadería a la isla de la Madera, que es en el reino de Portugal, y porque para el despacho y fornecimiento de ella han menester de «fornecerla» de pan para el mantenimiento de la gente del dicho navío; por ende, dijo que pedía a mí, el escribano público, que tomase juramento del dicho contramaestre: el cual hizo y dijo que la gente que está en la dicha carabela y ha de ir en ella son el dicho maestre y contramaestre, y 6 marineros, y 6 grumetes, y un piloto, y 2 pajes y 4 mercaderes que la fletaron, y 4 mozos de los dichos mercaderes, que son por todos 25 personas.

Idem, nº 1679. Jueves, 18 de mayo de 1497. Oficio V, ante Gonzalo Bernal de la Becerra, Libro del año 1497, fol. 87v: Este dicho día, a la dicha hora y en el dicho lugar, estante y presente el dicho contramaestre, y otrosí estando presente el dicho Gonzalo de Ocaña, en presencia, etc. Luego el dicho Gonzalo de Ocaña dijo que por cuanto él tiene fletada la dicha carabela para la llevar cargada de cierta mercadería a la dicha isla de la Madera, que él ha menester mostrar por fe y testimonio en pública forma de cuánto tiempo ha que está la dicha carabela en el dicho río de esta ciudad de Sevilla, y partieron de la dicha villa de Palos, y de cómo la gente de ella estaban sanos y buenos; por ende, dijo que pedía a mí, el dicho escribano, recibiese juramento del dicho contramaestre, y de Juan Pérez, marinero; los cuales hicieron, y dijeron que puede haber 19 días que ellos salieron del puerto de Palos para venir al río de Guadalquivir y que ha que

carácter excepcional, conocemos la reclamación de un propietario por los daños ocasionados a su nave por la conducta de los mercaderes. En ella, se les acusa de hacerla entrar, con gentes de armas y contra la opinión del maestre, en el puerto de «Istandanche», donde zozobró por falta de agua¹¹⁰. Variante del anterior es el pleito contra un cargador que no abonó la avería y otros derechos en el puerto de Tavira, lo que se tradujo en un retraso de un mes y la imposibilidad de unirse la flota de Flandes, a lo que añadió posteriormente un intento contra la vida del maestre, la instigación a varios marineros para desertar y una falsa acusación¹¹¹.

c. Los tratos entre maestros y tripulantes. Estos tampoco estaban exentos de dificultades. La principal queja de los primeros era el abandono de los marineros sin haber cumplido el tiempo acordado. Esto ocasionaba dificultades y gastos, ya que a la pérdida de los salarios adelantados había que sumar la contratación de sustitutos. Y ello a pesar de las penas en que incurrían, que en las armadas eran: cien azotes, perder lo servido y devolver «con las setenas» lo que hubiese recibido¹¹². En ocasiones, la desertión se producía por temor a la enfermedad existente a bordo¹¹³.

Los marineros acusaban a sus patrones de impagos, a pesar de que estuviesen estipulados mediante contratos¹¹⁴. A estos y a los habituales retrasos venían a sumarse los fraudes, como el cometido por el acuerdo entre maestros y cargadores para que en el contrato de flete figurase una cantidad menor, de suerte que las 2/3 partes que correspondían al patrón y los tripulantes fuese inferior, al haberse restado la cantidad dada subrepticamente al maestre¹¹⁵. Parte de los enfrentamientos terminaban en violencia. Bien porque el maestre atacase a alguno de sus hombres¹¹⁶ o bien porque el conjunto de ellos se alzase contra él¹¹⁷.

están en él 15 días; y que esperan estar en el dicho río para recibir la dicha carga otros 15 días; y dijeron que la gente de la dicha carabela está buena y sana; y que ésta es la verdad.

110. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, s.d-IV-1492, fol. 298: comisión al asistente de Sevilla acerca de la nao de Juan Tristán fletada por ingleses.

111. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Registro de Reales Ejecutorias, Caja 117,22: Reclamación de Diego de Zaballa, morador en Aduri, contra Fortuno de Catalinaga, a quien acusa de dicho retraso y de otros daños: intentar matar al maestre de su nao y llevarle varios marineros, al llegar a Lisboa por vientos contrarios; y acusarle de robar la mercancía, por lo que fue preso y torturado hasta dar fianzas, cuando después de una tormenta llegó a Inglaterra sin arboladura ni artillería, que hubo de reparar a su costa (14-XII-1497).

112. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 22 de febrero de 1485, fol. 190: Incitativa al corregidor de Vizcaya para castigar a los desertores de la nao Trinidad, de la armada de Vizcaya, que se citan.

113. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 28 de mayo 1476, fol. 348: en el perdón a Rodrigo de Fagaza por un viaje a Portugal, se indica que este fue fortuito y que estuvo motivado por el «aire malo» que entró en la nao, del que murió mucha gente y otra «desamparó» la embarcación.

114. Archivo de la Real Cancillería de Valladolid, Reales Ejecutorias, Caja 211-6: Pleito entre Antonio de Esquivel, vecino de Vitoria, y Pedro Sánchez de Aldaba, Juan Ruiz de Liendo y consortes, vecinos de Laredo y Castro Urdiales, que se habían contratado para ir a la pesquería de Irlanda a cambio de un florín de oro o su valor (20-XII-1506). Y Caja 199-5: Ramiro de Madariaga, escribano vecino de San Vicente de Abando, reclama a Martín de Gorgollo, vecino de Bilbao un castellano de oro por deuda del servicio hecho por su hijo en el viaje de la reina Juana a Flandes (17-VI-1505).

115. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 5 de abril 1490, fol. 212.

116. Citamos, a modo de ejemplo, Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 17 de octubre 1493, fol. 56: Perdón a Antón Pérez de Laizola, maestre de nave vecino de Rentería, de la muerte de Juan de Arrasate, al que hirió estando en la mar y murió dos meses después de abandonar su embarcación.

117. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 14-XI-1483, fol. 121: orden de proceder contra los tripulantes de

d. La financiación. Este ámbito también generó disputas. Muy frecuentes son las relativas a las dilaciones puestas por los aseguradores a la hora de pagar los siniestros. En la reclamación de Diego de Soria contra los de Barcelona, se argumentó que los Cónsules les amparaban en tales prácticas por sus relaciones familiares en la Ciudad¹¹⁸. Además, los pagos se dilataban por la sucesión de sentencias y apelaciones. El desacuerdo entre los herederos de Fernando Gomes, vecino de Sevilla, y el asegurador genovés Jácome de Cervanis se vio sucesivamente ante los cónsules de dicha nación, el alcalde mayor de Sevilla y el Consejo Real¹¹⁹. Y ello, a pesar de que las sentencias de los cónsules genoveses sólo podían ser apeladas ante las justicias de la ciudad hispalense. Así lo hizo constar el flamenco Jos Bilbo en el pleito que le enfrentó con cuatro aseguradores ligures, que le debían cien ducados¹²⁰. A falta de documentación sobre la práctica aseguradora en Castilla, algunas querellas recogen el espíritu jurisprudencial de la misma. Es el caso, por ejemplo, de la prueba del daño. En un proceso de echazón de 1454 se discute todavía si era preciso que las mercancías figurasen en un contrato de flete o si bastaba que estuviesen recogidas en el memorial o registro de la nave¹²¹.

Otras controversias corresponden a contratos de *préstamo a la gruesa*. En uno de ellos, el demandado afirmaba que no debía devolver los 58 ducados recibidos para el *forneamiento* de su nao, porque ésta había sido tomada por turcos¹²². A lo que el demandante reponía que los mercaderes que la habían fletado habían pagado el valor de la embarcación y de las mercancías perdidas. En sentido contrario, encontramos la ejecución de bienes por incumplimiento de contrato, aunque el hecho estuviese ligado a causas fortuitas¹²³.

la nao de Pedro Remón, vecino de Gibrleón, que mataron a su capitán Alonso Díaz, vecino de Gibraltar, y se apoderaron de la embarcación, cuando estaba en Rodas, durante la campaña contra los turcos.

118. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 28 de julio de 1487, fol. 44: para que el virrey inste a los cónsules a fallar sobre la reclamación, pues Diego de Soria perdió grandes sumas con el quebranto total de la nao de Sancho de Casar y los rescates de las embarcaciones de Margarita de Odierna, Mingot de Santos y Pedro de Aragón, que los aseguradores no quieren pagar, a pesar de que en ocasiones anteriores les ha hecho ganar grandes sumas.

119. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 2 de mayo 1491, fol. 7: sentencia del Consejo confirmando la de los cónsules y revocando la del alcalde. El pleito versaba sobre la reclamación de 18.000 mrs. que, según la parte de Fernando Gomes, quedaban de pagar de los 100 castellanos asegurados, con prima del 10%, sobre mercancías cargadas para Bristol en la nao de Sancho del Casar.

120. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 23 de septiembre de 1491, fol. 69. El privilegio invocado puede consultarse en GONZÁLEZ GALLEGU, Isidoro, «El Libro de los Privilegios de la Nación Genovesa», *Historia, Instituciones, Documentos*, 1, 1974, pp. 275-358.

121. GILLIODTS VAN SEVEREN, Louis, *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges*, Brujas, De Plancke, 1901-1902, p. 58: La nave de Juan Martínez de Otasca, vecino de Bilbao, se vio obligada por «tempestad de mar y fortuna contraria» a arrojar al mar gran cantidad de hierro y retornar a España. Los mercaderes que habían consignado la carga en el contrato de flete pretendían recuperar todo el hierro que quedó en el barco, mientras que los restantes pretextaban que por falta de tiempo no pudieron proveerse de tal contrato, por lo que habían inscrito el hierro en el registro del maestre. Los jueces árbitros sentenciaron que sólo se debía admitir los artículos declarados en la carta de flete, pero para evitar grandes daños reconocieron un 10 % a los otros cargadores (6-V-1454).

122. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Reales Ejecutorias, Caja 172,11: Reclamación de Martín de Azcoitia, vecino de Azcoitia, contra Pedro de Arsu, vecino de San Sebastián (19-VIII-1502).

123. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Pleitos Civiles, Escribanía Quevedo, Pleitos Depositados, 139-2, leg. 32. Ejecución por cuantía de 20 cargas de merluza cejal procedente de Irlanda, que debían ser entregadas para

e. Las controversias jurisdiccionales. Las instancias llamadas a resolver los pleitos eran diversas, como venimos señalando, pues iban desde los alcaldes de la mar y ordinarios hasta las Chancillerías y el Consejo Real. La prelación entre ellas no resulta siempre clara, como hemos visto¹²⁴. A los ejemplos ya citados, podemos añadir la ejecución de una sentencia arbitral solicitada ante el alcalde de Bermeo, que fue remitida a los ustramanes de la villa por ser cuestión «de la mar», quienes dieron nueva sentencia, que terminó apelada en la Chancillería¹²⁵. Además, los protagonistas solían esgrimir los privilegios locales. Así lo hizo Iñigo Ibañez de Artieta, quien declinó la jurisdicción del alcalde de Sanlúcar de Barrameda y pretendió inútilmente ser requerido en Lequeitio, de donde procedía también su opositor¹²⁶. En el fondo, el rechazo se debía a su enemistad con Alfonso de Lugo, vecino y regidor de Sanlúcar, supuesto valedor de su contrincante¹²⁷. Para agilizar los procesos, era frecuente acudir al arbitraje. A los casos señalados, se puede añadir el de Juan de Fez, mercader vecino de Sanlúcar de Barrameda, y Pedro de Marín, mercader genovés estante en Sevilla, que «esperan ciertos debates sobre razón de cierto viaje que Pedro Marín hizo en una carraca al puerto de Marzagan..., por lo que nombran sus jueces a Bartolomé Calvo y Fernando Pinelo, mercaderes genoveses, estantes, prometiendo obedecer y dar por válido lo que dictaminen¹²⁸.

Todos los Santos pero que no llegaron a tiempo porque la nao se perdió por una tormenta. A favor de Juan Pérez Idiacaiz, vecino de Santa Cruz de Cestona, y a contra Juan López d Aguirre, maestre de la nao Bárbara y vecino de San Sebastián.

124. Un panorama general en CORONA GONZÁLEZ, Santos: «La jurisdicción mercantil castellana en el siglo XVI», En *Derecho Mercantil Castellano. Dos Estudios Históricos*, León, Colegio Universitario, 1979.

125. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Registro de Reales Ejecutorias, Caja 130-12: Pleito entre Juan de Portugal, maestre vecino de Bermeo, y Luis López del Ferrol y Sancho de la Vega sobre cumplimiento de flete. Intervienen el bachiller Diego Gómez de Uribarri, juez compromisario, Martín Ruiz, alcalde de Bermeo, y los ustramanes Juan Pérez de Lupetegui y Juan Pérez de Landio (13-XII-1498).

126. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Registro de Reales Ejecutorias, Caja 10-4: pleito entre Juan de Maydina e Iñigo Ibañez de Artieta por reclamación del primero de la cuenta de 90.000 mrs. ganados por su carabela al servicio de la armada real (s.d.-IX-1487).

127. Lugo y Artieta tuvieron otro pleito, por reclamación del segundo de los 260.000mrs. que la carabela Santa María Magdalena ganó en la flota armada para Guinea en 1477. Vid. Archivo General de Simancas, Registro del Sello, 28 de enero de 1478, fol. 215.

128. FERNÁNDEZ DE LIENCREs SEGOVIA, Carlos Manuel: *El protocolo de Francisco Sánchez* (Memoria de licenciatura inédita), Universidad de Sevilla, 1987, Of. XXIII, leg. 9, fols. 68 vº y ss.

III. REFERENCIAS (FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA)

- Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla*, III. Madrid, Real Academia de la Historia, 1866.
- Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla*, IV. Madrid, Real Academia de la Historia, 1882.
- Las Siete Partidas del rey Alfonso el Sabio, cotejadas con varios códices antiguos por la Real Academia de la Historia*. Madrid, Imprenta Real, 1807.
- Los rôles d'Oléron*, Biblioteca Nacional de España, mss. 716.
- Los Códigos españoles concordados y anotados*, Madrid, Imprenta de la Publicidad, 1847-1851, vols. I y VI.
- Memorias de la Real Academia de la Historia*. Vol. V. Madrid, Imprenta de Sancha, 1917.
- Registro de documentos notariales relativos al comercio sevillano, recopilados por Enrique Otte, Volumen I (1441-1503)*. Ed. Jaime J. LACUEVA MUÑOZ. Sevilla, Fundación Buenas Letras, 2013.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo, et alii: *Documentos canarios en el Registro del Sello (1518-1525)*. San Cristóbal de La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 1991.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo: «El 'Mediterráneo Atlántico' en los orígenes del «capitalismo comercial». *Congresso Bartolomeu Dias e a sua época*. Oporto, Comissão nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 1989, Vol. III, pp. 17-29.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo: «Barcos y barqueros en Sevilla», *Historia. Instituciones. Documentos*, 21, 1994, pp. I-II.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo: «Navegación atlántica y orígenes del Estado Moderno. El papel del almirantazgo», en MALPICA CUELLO, Antonio: *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*. Granada, Universidad de Granada-La Nao, 2001, pp. 71-77.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo: «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)*, GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel (coord.), Sevilla-Cádiz, SEEM, 2006, pp. 323-339.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo: «El Mar: fuente de conflictos y exigencia de paz», *Edad Media, Revista de Historia*, 11, 2010, pp. 63-89.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo: «La regulación de los oficios del mar en Andalucía», SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel, BOCHACA, Michel, ANDRADE, Amélia Aguiar: *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*. Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2012, pp. 95-120.
- BALLESTEROS CABALLERO, Floriano: «El seguro marítimo en Burgos. Una póliza de 1509», *Boletín de la Institución Fernán González*, 207, 1993, pp. 207-217.
- BONO y HUERTA, José, y UNGUETTI-BONO, Carmen: *Los protocolos sevillanos de la época del Descubrimiento*. Sevilla, Colegio Notarial de Sevilla, 1986.
- CASADO ALONSO, Hilario: «Comercio internacional y seguros marítimos en Burgos en la época de los reyes Católicos». *Congresso Bartolomeu Dias e a sua época*. Oporto, Comissão nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 1989, Vol. III, pp. 585-608.
- COLLANTES de TERÁN, Antonio: *Sevilla en la Baja Edad Media. La ciudad y sus hombres*. Sevilla, Ayuntamiento, 1984.
- CORONAS GONZÁLEZ, Santos: «La jurisdicción mercantil castellana en el siglo XVI», En *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*. León, Colegio Universitario, 1979.
- ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*. Vitoria, Gobierno Vasco, 1991.

- FERNÁNDEZ de LIENCREs SEGOVIA, Carlos Manuel: *El protocolo de Francisco Sánchez* (Memoria de licenciatura inédita), Universidad de Sevilla, 1987.
- FERNÁNDEZ de NAVARRETE, Martín: *Disertaciones históricas sobre la parte que tuvieron los españoles en las guerras de ultramar o de las cruzadas*. Madrid, Imprenta de Sancha, 1816.
- FERRER MALLOL, Maria Teresa: *Assurances i canvis marítims medievals a Barcelona*. Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 1983.
- GARCÍA SANZ, Ángel, «El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI», *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, Burgos, Diputación Provincial de Burgos, 1994, pp. 443-498
- GILLIODTS VAN SEVEREN, Louis: *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges*, Brujas, De Plancke, 1901-1902.
- GONZÁLEZ GALLEG0, Isidoro: «El Libro de los Privilegios de la Nación Genovesa», *Historia, Instituciones, Documentos*, 1, 1974, pp. 275-358.
- HEERS, Jacques: «Le prix de l'assurance maritime à la fin du Moyen Âge», *Revue d'Histoire Economique et Sociale*, 37-1, 1959, pp. 7-19.
- HERMOSO MELLADO-DAMAS, Matilde: *Los protocolos notariales (1485-88). El mercado inmobiliario en Sevilla en la segunda mitad del siglo XV* (Memoria de licenciatura inédita), Universidad de Sevilla, 1987.
- HERRERO GRILLE, Caridad: *El abastecimiento de carne y pescado en Sevilla fines del siglo XV* (Memoria de licenciatura inédita), Universidad de Sevilla, 1987.
- MONDEJAR, José: «Edición, léxico y análisis grafemático, fonético y fonológico del ordenamiento portuario de Sevilla de 1302», en HOLTUS, Günther, LÜDI, Georges, METZELTIN, Michael: *La Corona de Aragón y las lenguas románicas. Miscelánea de homenaje para Germán Colón*. Tübingen: Günter Narr Verlag, 1989, pp. 105-123.
- SERNA VALLEJO, Margarita: *Los Rôles d'Oléron. El «coutumier» marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*. Santander, Centro de Estudios Montañeses, 2004.
- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel: «Las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Vicente de la Barquera (1330-1537): un ejemplo temprano de institución para la acción colectiva en la Costa Cantábrica en la Edad Media», *Anuario de Historia del Derecho Español*, 81, 2011, pp. 1.029-1.050.
- SÚAREZ ÁLVAREZ, María Jesús, «El 'novilísimo gremio' de mareantes de Luarca», *Asturiensia Medievalia*, 2, 1975, pp. 239-258.

31



ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

UNED

SERIE III HISTORIA MEDIEVAL
 REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

17 GREGORIO DEL SER QUIJANO
 Carmelo Luis López, *In Memoriam*

Artículos · Articles

29 SOHA ABOUD HAGGAR
 Un resumen del tratado jurídico de *Al-Taftit*: el Manuscrito Árabe 1233 del Monasterio de El Escorial y su supuesta relación con *Leyes de Moros*

45 EDUARDO AZNAR VALLEJO
 Norma y conflicto en la navegación castellana bajomedieval

69 CARLOS BARQUERO GOÑI
 Transferencias de recursos de la Orden de San Juan desde España hasta el Mediterráneo Oriental durante la Edad Media

107 MARGARITA CABRERA SÁNCHEZ
 La muerte del príncipe Don Juan. Exequias y duelo en Córdoba y Sevilla durante el otoño de 1497

135 FRANCISCO DE PAULA CAÑAS GÁLVEZ
 Primogenitura, continuidad dinástica y legitimidad institucional en Castilla a principios del siglo XV: Catalina de Trastámara, Princesa de Asturias (1422-†1424)

167 PALOMA CUENCA MUÑOZ
 El códice visigótico de los *Moralia in Iob*, ms. lat. 83 de la John Rylands Library de Manchester

197 JOSÉ MARÍA DIAGO JIMÉNEZ
 Las instituciones educativas de carácter religioso en el reino hispanovisigodo de los siglos VI y VII a través de los cánones conciliares y las reglas monásticas

221 MARÍA DÍEZ YÁÑEZ
 La *Ética* aristotélica en Castilla: las bibliotecas universitarias medievales y prerrenacentistas

251 ESTEFANÍA FERRER DEL RÍO
 Rodrigo de Mendoza, I Marqués del Cenete y I Conde del Cid: paralelismos entre su biografía y su pretendida genealogía

271 ALEJANDRO GARCÍA MORILLA
 Escritura publicitaria de transición: entre la visigótica y la carolina. El paradigma burgalés

303 MARÍA DOLORES GARCÍA OLIVA
 Señores contra campesinos: un conflicto por la tierra en Mirabel a finales de la Edad Media y principios de los Tiempos Modernos (1488-c. 1520)

343 JAIME GARCÍA CARPINTERO LÓPEZ DE MOTA
 La hospitalidad santiagoista a finales de la Edad Media: el proyecto de reconstrucción del hospital de Alarcón

377 LAURA DA GRACIA
 La posesión agraria individual en los registros notariales de Fuente el Sol (1481-1482)

403 MAURICIO HERRERO JIMÉNEZ
 El valor de los documentos reales en los procesos de la Real Chancillería de Valladolid

431 MIGUEL JOSÉ LÓPEZ-GUADALUPE PALLARÉS
 Procesos de señorialización en los concejos de la Extremadura castellano-leonesa. Un estado de la cuestión

455 ÁNGEL MARTÍNEZ CATALÁN
 Las rentas decimales del cabildo catedralicio de Cuenca a inicios del siglo XV (1400-1432)

483 GONZALO OLIVA MANSO
 Cien años de moneda en Castilla (1172-1268). El siglo del maravedí de oro

521 JESÚS OLIVET GARCÍA-DORADO
 El cabildo de curas y beneficiados de Toledo en la segunda mitad del siglo XV. Composición y aspectos institucionales (1455-1488)

547 MARIEL PÉREZ
 Clérigos rurales, comunidades y formación de las estructuras parroquiales en la diócesis de León (siglos XI-XIII)

575 MILAGROS PLAZA PEDROCHE
 La Orden de Calatrava en la Baja Edad Media (1350-1500): repaso historiográfico

597 PEDRO ANDRÉS PORRAS ARBOLEDAS
 La pervivencia del Fuero de Cuenca en los inicios de la Modernidad: el testimonio de los fueros de Consuegra y Requena

619 JUAN PABLO RUBIO SADIA
 Los mozárabes frente al rito romano: balance historiográfico de una relación polémica

641 SANDRA SUÁREZ GARCÍA
 Los habices de la Vega de Granada como forma de conocimiento del reino nazarí y su transformación tras la conquista: la alquería de La Zubia

31

ESPACIO, TIEMPO Y FORMA

UNED

SERIE III HISTORIA MEDIEVAL

REVISTA DE LA FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

De medievalistas ilustres · On Renowned Medievalists

671 FRANCISCO ABAD NEBOT
Entradas para un Diccionario

Libros · Books

679 ALMAGRO VIDAL, Clara, *Paisajes medievales en el Campo de Calatrava* (CARLOS BARQUERO GOÑI)

681 CARVAJAL CASTRO, Álvaro, *Bajo la máscara del Regnum. La monarquía asturleonese en León (854-1037)* (JOSÉ MANUEL RODRÍGUEZ GARCÍA)

683 FUENTE PÉREZ, María Jesús, *Violante de Aragón, reina de Castilla* (ANA ECHEVARRÍA ARSUAGA)

687 MARTÍN PRIETO, Pablo, *Historia del pensamiento medieval: filosofía y teología* (FRANCISCO LEÓN FLORIDO)

689 PARDO DE GUEVARA Y VALDÉS, Eduardo (ed.), *Mujeres con poder en la Galiciamedieval (siglos XIII-XV). Estudios, biografías y documentos* (ENRIQUE CANTERA MONTENEGRO)

693 RÍOS SALOMA, Martín (ed.), *El mundo de los conquistadores* (JESSICA RAMÍREZ MÉNDEZ)

699 SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús, ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz y BOCHACA, Michel (eds.), *Las sociedades portuarias de la Europa atlántica en la Edad Media* (ANTONIO ORTEGA VILLOSLADA)

703 VAL VALDIVIESO, María Isabel del (coord.), *El agua en el imaginario medieval. Los reinos ibéricos en la Baja Edad Media* (MARÍA JESÚS FUENTE)

707 VILLAR GARCÍA, Luis Miguel, *Archivo Municipal de Segovia. Documentación medieval, 1166-1474* (ENRIQUE CANTERA MONTENEGRO)