



HAL
open science

Marsella frente a los “abominables catalanes”: una implementación urbana de la guerra de corso en el Mediterráneo (1380-1431)

Laure-Hélène Gouffran

► **To cite this version:**

Laure-Hélène Gouffran. Marsella frente a los “abominables catalanes”: una implementación urbana de la guerra de corso en el Mediterráneo (1380-1431). *En la España Medieval*, 2020, 43, 10.5209/elem.68646 . hal-02798828

HAL Id: hal-02798828

<https://hal.science/hal-02798828>

Submitted on 5 Jun 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Marsella frente a los “abominables catalanes”: una implementación urbana de la guerra de corso en el Mediterráneo (1380-1431)¹

Laure-Hélène Gouffran²

Recibido: 24 de febrero de 2020 / Aceptado: 27 de marzo de 2020

Resumen. Desde los años 1420, se desarrollan sustancialmente los armamentos corsarios marselleses en el Mediterráneo. Este fenómeno debe ponerse en relación con el trauma causado por el saqueo de Marsella en el mes de noviembre 1423 llevado a cabo por las tropas de Alfonso el Magnánimo. Este evento-catástrofe introduce la justificación necesaria para armar navíos contra los catalanes. Gracias a la documentación conservada en los archivos de Marsella y en los archivos de la Corona de Aragón, estudiaremos las fases, los retos y los actores del corso marsellés entre 1380 y 1431.

Palabras clave: Provenza; Corona de Aragón; Guerra de corso; Armamento naval; 1423; Marsella; Alfonso V de Aragón.

[en] Marseille against “*abominables Catalans*”: an urban implementation of privateering in the Mediterranean Sea (1380-1431)

Abstract. From the 1420s onwards, privateer armaments from Marseille increased significantly in the Mediterranean Sea. This phenomenon was undoubtedly related to the trauma caused by the plundering of Marseille in November 1423, by the troops of Alfonso the Magnanimous. From a Provençal point of view, this catastrophic event provided the necessary justification for arming ships against the Catalans. Through the archives of Marseille and those of the Crown of Aragon, we will study the phases, issues and actors of the Marseille privateering between 1380 and 1431.

Keywords: Provence; Crown of Aragon; Privateering; Naval armament; 1423; Marseille; Alfonso V of Aragon.

Sumario. 1. Introducción. 2. La Provenza, ¿un “nido de corsarios”? 2.1. Aguas peligrosas (1390-1423). 2.2. Piratas y corsarios provenzales. 2.3. De corsarios y ciudades. 3. ¿Ex justa guerra? El corso marsellés después de 1423. 3.1. La “galea” de Marsella. 3.2. Aciertos y desaciertos marselleses: las iniciativas privadas. 3.3. De los negocios al corso...del corso al rey. 4. Consideraciones finales. 5. Bibliografía.

Cómo citar: Gouffran, L.-H. (2020), Marsella frente a los “abominables catalanes”: una implementación urbana de la guerra de corso en el Mediterráneo (1380-1431), en *En la España Medieval*, 43, 223-244.

¹ Este trabajo ha sido realizado en el marco del laboratorio de excelencia LabexMed – Les Sciences Humaines et Sociales au Coeur de l’Interdisciplinarité pour la Méditerranée, referencia10-LABX-0090. Asimismo este trabajo se ha beneficiado de una ayuda del estado francés gestionada por la Agence Nationale de la Recherche, dentro del proyecto *Investissements d’Avenir A*MIDEX*, referencia n° ANR11-IDEX-0001-02.

² Aix-Marseille Université.
laurehgouffran@yahoo.fr
ORCID: 0000-0002-6872-166X.

1. Introducción³

En la noche del 20 de noviembre de 1423, una escuadra de una treintena de navíos conducida por Alfonso el Magnánimo, expulsado de Nápoles a inicios del mes de octubre en beneficio de su rival Luis III, ataca Marsella. Saqueada durante tres días y tres noches, la ciudad tarda varias décadas en reconstruirse en lo material y, más aún, en lo económico. Este episodio, verdadera operación corsaria llevada a cabo por el rey de la Corona de Aragón, que obtuvo como botín la cadena del puerto y las reliquias de san Luis de Anjou, es bien conocido por los historiadores y ha sido objeto de un tratamiento memorial temprano. Usado desde 1443 por los historiógrafos del Magnánimo para subrayar las virtudes guerreras pero justas del monarca, este se convierte, para los cronistas provenzales a partir del siglo XVII, en un símbolo de la resiliencia marsellesa ante cualquier prueba⁴. El trauma provocado por el saqueo suscita, en efecto, una comunión emocional en torno de “este sábado, en el que la presente ciudad fue invadida por los abominables catalanes, enemigos públicos de su Alteza Real⁵”. Al atacar Marsella, el competidor de Luis III al trono de Nápoles se creó poderosos enemigos, dispuestos a vengarse de aquellos designados por los textos coetáneos como “*nephandos catalanos*”⁶ o “*canes catalanos*”⁷. Asimismo, la agresividad de la que dieron muestra los marselleses hacia los súbditos del rey de la Corona de Aragón a lo largo del siglo XV será justificada dos siglos más tarde por el “*effet du juste ressentiment qu’ils étoient obligés d’avoir contre les Catalans qui les avoient si cruellement traités*”⁸.

Más allá del saqueo en sí mismo y del trastorno de los equilibrios económicos y sociales que desencadenó⁹, este *evento-catástrofe* también contribuyó a renovar las actividades marítimas practicadas por los provenzales a partir del segundo cuarto del siglo XV. Los marselleses, que se creían a salvo tras sus fortificaciones, descubrieron que la ciudad no era inexpugnable. Además, ante la falta de reacción monárquica, el saqueo de 1423 reforzó la tendencia del Consejo de Marsella a organizar su propia defensa, en la que la actividad corsaria –en su doble dimensión pública y privada– desempeña un papel fundamental. El curso medieval es, en efecto, un objeto proteiforme, un conjunto de prácticas mal definidas, cuyo marco institucional está siendo construido en un Mediterráneo atravesado por luchas de poder por el control de los espacios marítimos¹⁰. Frente a las reacciones variables pero siempre insuficientes de los poderes monárquicos contra una piratería medi-

³ El corpus documental de este estudio se compone de 263 documentos procedentes en su mayor parte de los registros de la Cancillería de Alfonso el Magnánimo del Archivo de la Corona de Aragón, de las series notariales (E) y judiciales (B) de los Archivos Departamentales de Bouches-du-Rhône, y de las series administrativas (BB) y contables (CC) de los Archivos Municipales de Marsella. ADBdR = Archivos Departamentales de Bouches-du-Rhône; ACA = Archivo de la Corona de Aragón; AMM = Archivos Municipales de Marsella.

⁴ Delle Donne, “Le riscritture della storia”, pp. 111-139. Se retoman aquí las conclusiones desarrolladas en el estudio de Maurel, “Fractures et renouveau”, pp. 39-63.

⁵ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 392 E 5, f. 12r.

⁶ Por ejemplo, ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 355 E 127, s/f (1427, enero 21).

⁷ Maurel, “Fractures et renouveau”, p. 52; ADBdR, Papiers Bruno Roberty, 22 F 108.

⁸ A pesar de las numerosas confusiones, el relato del saqueo que hace Antoine de Ruffi, en el siglo XVII, constituye un interesante testimonio sobre cómo fue recibido el ataque y cuáles fueron sus consecuencias para la sociedad provenzal, Ruffi, *Histoire de la ville de Marseille*, lib. VI, p. 262.

⁹ Maurel, “Fractures et renouveau”, pp. 39-63.

¹⁰ Para un enfoque global y diacrónico del fenómeno, véase Buti y Hrodej, *Histoire des pirates et des corsaires*.

terránea endémica que daña las relaciones internacionales, la cobertura económica y logística del armamento en curso por los poderes locales palía la inoperancia de los reyes en materia de reglamento de violencias marítimas¹¹.

La colaboración activa de las élites locales con estas actividades conduce a la confusión de los objetivos y de los medios. Esta culmina en frecuentes divergencias entre las acciones llevadas a cabo a escala monárquica y las efectuadas a escala municipal. También contribuye a difuminar la frontera teórica existente entre una actividad corsaria que se inscribe en el marco lícito de las actividades militares en tiempos de guerra (o como instrumento en los conflictos entre economías competidoras) y una piratería ilícita, obra de individuos incontrolables estimulados por la búsqueda del lucro¹². La difusa línea que separa en la práctica estas dos manifestaciones de violencia marítima se manifiesta, en particular, en los reinos fragmentados geográficamente. Es el caso de la Corona de Aragón, pero también en el de los territorios angevinos de los que Marsella forma parte y en los que la autoridad real puede a duras penas ejercer un control estricto sobre el conjunto de los espacios sometidos a su autoridad¹³.

En el seno de una historiografía de los conflictos marítimos en plena renovación, el ejemplo del corso marsellés –y, en menor medida, provenzal– es inédito. Ofrece un laboratorio excepcional para poner de manifiesto las lógicas urbanas del armamento corsario en el marco general de la contracción de los espacios económicos y de las tensiones geopolíticas que dividen el Mediterráneo occidental. Si bien las violencias marítimas constituyen uno de los elementos que caracterizan las relaciones entre los provenzales y los catalanes desde el siglo XIV¹⁴, el saqueo de 1423 provoca un cambio inédito en los equilibrios establecidos. A partir de 1424, Marsella colabora en la financiación del armamento de numerosos corsarios. Se apoya para ello en iniciativas privadas, seguramente estimuladas por los rencores individuales de los marsellese que habían luchado para impedir la progresión de los catalanes durante el ataque. Tradicionalmente entendida como una prerrogativa monárquica o como un medio también para la defensa del comercio, el despliegue de una actividad corsaria en Marsella es deudora, en gran medida, de un evento traumático que participa en la transformación de las representaciones y de las prácticas navales.

La existencia de documentación marsellesa en gran parte inédita nos permite hoy regresar a esta cuestión, al ofrecer un cruce documental con los archivos aragoneses hasta ahora inexplorado. Gracias a esta excepcional documentación, es posible estudiar cómo el saqueo de 1423 y la memoria de aquel episodio transforman, profundamente en el tiempo, las relaciones entre los marsellese y los súbditos de la Corona de Aragón¹⁵. En efecto, podemos plantearnos las siguientes preguntas: ¿Cómo se pasa de una violencia marítima *clásica* a una

¹¹ Por ejemplo, Díaz Borrás, *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia*.

¹² La difusa línea entre el pirata y el corsario se inscribe en la capacidad de control ejercida por las autoridades públicas sobre los autores de violencias marítimas, Mollat, “Essai d’orientation”, pp. 743-749.

¹³ El caso de la Corona de Aragón, bien estudiado, ha mostrado la importancia de la escala urbana en las cuestiones relativas al corso, tanto en términos de reglamentación y de definición de las normas jurídicas como en lo que concierne al uso logístico de la vigilancia de los mares. Para una síntesis de los fenómenos piratas y corsarios en este espacio, véase Ferrer i Mallol, “Corso y piratería”, pp. 275-290.

¹⁴ Ramière de Fortanier, “À propos de l’expédition du comte de Squire”, pp. 261-270.

¹⁵ Farge, “Penser et définir l’événement”, pp. 69-78.

verdadera guerra de corso llevada a cabo por los provenzales? ¿Quiénes son los actores y cuáles son los retos que impulsan una tal reestructuración de las relaciones? Tomando como punto de partida el *evento-catástrofe* que supuso el saqueo de 1423, trataremos de navegar en aguas mediterráneas –pero, también, en los espacios urbanos– antes y después de este momento clave para reconstruir así el proceso de formación y desarrollo de una actividad corsaria urbana en un período decisivo de la historia del Mediterráneo.

2. La Provenza, ¿un “nido de corsarios”¹⁶?

La segunda mitad del siglo XIV se caracteriza por el recrudecimiento de la inseguridad en el Mediterráneo, donde la gran complejidad de las legitimidades a menudo cuestionadas por la fragmentación de los espacios políticos y religiosos tiende a fusionar la piratería y el corso hasta finales del período medieval¹⁷. El contexto alimentado por el rencor, que caracteriza este período, da lugar a un gran número de ataques y represalias que dificultan la práctica de las rutas marítimas y suscitan quejas e imprecaciones por parte de los mercaderes¹⁸. Así, este clima general se ve deteriorado por numerosos actos efectuados *more piratico*, de los que se acusan mutuamente las naciones¹⁹. En este contexto, las aguas provenzales se ven particularmente afectadas por las violencias marítimas que siguen justificando, aún a mediados del siglo XV, el aumento de las tasas de seguros en los contratos genoveses para el trayecto entre el espacio ligure y Arlés²⁰. El litoral provenzal y su costa dividida son, en efecto, particularmente propicios a las emboscadas que afectan especialmente a los provenzales, pero también a las otras naciones que navegan por esas aguas.

2.1. Aguas peligrosas (1390-1423)

Tanto en el mar como en las costas, los musulmanes siguen siendo una preocupación principal para las poblaciones provenzales, en particular entre 1370 y 1430, cuando se desarrolla una piratería procedente del puerto de Bugía especialmente violenta²¹. De hecho, los piratas musulmanes²² aparecen simbólicamente durante la Baja Edad Media como la encarnación de los peligros procedentes del mar, peligros a los que las comunidades de la Baja Provenza, así como las del resto

¹⁶ Pourtal, *Marseille, port de course*.

¹⁷ Para una visión general, véanse Sánchez Fernández, *El Mediterráneo*; Prétou “L’essor de la piraterie”, pp. 93-115.

¹⁸ Houssaye Michienzi, “«Que Dieu les engloutisse!»”, p. 300.

¹⁹ Hemos elegido usar el término *naciones*, aun siendo conscientes de los problemas que plantea. Más allá de un cómodo modo funcional de calificación, los asuntos de piratería participan en la construcción emotiva e intelectual de las identidades urbanas, justificando así, en nuestra opinión, el uso de este término. Sobre esta cuestión, véase Monnet, “Nation et nations au Moyen Âge”, pp. 9-34.

²⁰ Heers, *Gênes au XI^e siècle*, p. 303.

²¹ Carraz, “Une réalité ponctuelle et marginale?”, pp. 645-661.

²² Estas acciones siempre se califican de *piratas* por las autoridades provenzales, mientras que estas expediciones berberiscas están organizadas con el apoyo del poder hafsida. Valérian, *Bougie, port maghrébin*, pp. 421-496.

del Mediterráneo noroccidental, son sometidas constantemente²³. La toma de barcos por estos berberiscos o la captura de cristianos en las costas, provocan, por reacción, el armamento de navíos corsarios en una lógica de cruzada alentada y apoyada a través de bulas papales²⁴. La cuestión de los cautivos, conducidos hacia las ciudades de Berbería y sometidos a esclavitud²⁵, constituye el principal motivo presentado por las ciudades o los reinos cristianos para organizar operaciones represivas colectivas de gran amplitud, como la llevada a cabo contra Djerba por Génova en 1388 o contra Bona por la escuadra valenciano-mallorquina en 1399.

En Marsella, la acción del gobierno no alcanza nunca a poner en marcha medidas defensivas regulares. En algunas ocasiones, el gobierno marsellés envía barcos a las costas africanas²⁶, pero esta lucha contra los musulmanes estimula sobre todo la iniciativa privada. En efecto, esta constituye la justificación privilegiada para armar navíos destinados a la protección de los mares asimilada a una lucha contra los infieles²⁷. En este sentido, el patrón Hugues Calveri lleva a cabo, a finales del siglo XIV, varias expediciones con la ayuda de la financiación de una veintena de inversores a los que promete un reparto proporcional de las ganancias²⁸. No obstante, si bien los musulmanes cristalizan la imagen del pirata, no es con quienes los marselleses tienen más conflictos. Los casos de piratas procedentes de las costas del Magreb son menos numerosos que los de individuos de las distintas naciones cristianas que tienen intereses en el Mediterráneo occidental. Así pues, de los nueve casos presentados ante la justicia marsellesa entre 1394 y 1421, solo dos implican a berberiscos (Tabla 1).

Tabla 1. Origen de los acusados en los casos de piratería contra marselleses (1394-1421).

Fecha	Acusados	Referencia
1394, 19 agosto	Genoveses	ADBdR, 392 E 1, f. 13
1396, 15 febrero	Moros	ADBdR, 392 E 1, f. 49
1396, 22 marzo	Catalanes	ADBdR, 392 E 1
1396, 9 junio	Nizardos	ADBdR, 392 E 1
1399, 8 octubre	Catalanes	ADBdR, 3 B 148, f. 84
1408, 20 octubre	Catalanes	ADBdR, 3 B 147 bis, f. 46v
1408, 22 noviembre	Catalanes	ADBdR, 3B 147 bis f. 5v
1409, 31 marzo	Berberiscos	ABdR, 3 B 149
1421, 1 octubre	Catalanes	ADBdR, 3 B 155, f. 2

A lo largo de los siglos XIV y XV, el conflicto casi constante entre Génova y la Corona de Aragón contribuye en gran medida a la inseguridad en aguas

²³ Por ejemplo, AMM, Fonds Privés, 7 II 19, f. 83r. Se siguen hallando navíos armados contra los berberiscos en los años 1440. Véanse los ADBdR, Papiers Bruno Roberty, 17 F 12. Por ejemplo, AMM, Fonds privés, 7 II 19, f. 83r.

²⁴ Sobre la política pontificia con respecto al Magreb, véase Maillard, *Les papes et le Maghreb*.

²⁵ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 392 E 1, ff. 49v-51r.

²⁶ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 101 E 23, f. 14r-v.

²⁷ Carraz, "Les Lengres à Marseille", pp. 755-777.

²⁸ Baratier, Reynaud, *Histoire du commerce de Marseille*, p. 106.

provenzales, favoreciendo el surgimiento de corsarios, a menudo incontrolables, que vienen a buscar fortuna en los litorales del golfo de León. Atrapada entre la espada y la pared, la Provenza se encuentra en las rutas de navegación de los genoveses y de los catalanes, en las que encuentran un terreno favorable para sus enfrentamientos²⁹. Asimismo, si bien las relaciones entre Génova y la Provenza son, por intereses comerciales de primer orden, objeto de una notable continuidad a pesar de las frecuentes querellas³⁰, las relaciones con la Corona de Aragón se tensan de manera significativa a finales de la Edad Media. Es, en efecto, a partir de los últimos años del siglo XIV cuando se multiplican en Marsella las quejas contra piratas catalanes³¹. Ataques, saqueos o desvíos de mercancías tienen lugar continuamente debido a piratas armados generalmente en Cagliari o Alguero³². Ejemplo de la incapacidad de los monarcas de gestionar la actividad de los corsarios que ellos mismos han fomentado y de la divergencia de los intereses de las ciudades con los de la autoridad real, el foco de problemas que representa Cerdeña envenena las relaciones económicas y políticas de la Corona de Aragón con los otros espacios cristianos³³. Los patrones de navíos encargados de mantener la seguridad de las posesiones catalanas de Cerdeña son objeto de varios casos judiciales en los que los marselleses se ven envueltos. Uno de ellos ofrece un relato detallado del ataque y de sus protagonistas, poniendo de manifiesto el terreno complejo en el que se apoya la *corso-piratería* catalana. Al principio del mes de noviembre de 1408, el mercader francés Mathieu Le Roie expone ante la Corte del palacio de Marsella el acto de piratería del que ha sido víctima: mientras navegaba en conserva³⁴ con una barca marsellesa, había sido atacado en Giens por dos navíos armados en Cerdeña³⁵. Uno de ellos era conducido por García de Latras, capitán de armas del rey Martín el Joven y el otro, perteneciente al barcelonés Nicolau de Gualbes, por Huguet de la Voltterra, sobrino del gobernador de Cagliari. El episodio revela el enraizamiento de estas prácticas piráticas en las sociedades. Lejos de pertenecer totalmente al campo de lo infra-social, esta piratería se inscribe en las costas y moviliza perfiles socioeconómicos variados en el seno de las comunidades.

²⁹ Las relaciones entre Génova y la Corona de Aragón se deterioran rápidamente tras el acuerdo de paz de 1390 y desencadenan varios ataques entre las dos naciones en aguas provenzales. Ferrer i Mallol, “Antecedenti e trattative per la pace”, pp. 103-105. Véase también: ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 392 E 1, 22 mars 1395[6].

³⁰ Por ejemplo, AMM, Administration Communale, BB 30, ff. 6, 76, 96v, 145, 182; ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 392 E 1, f. 13r.

³¹ Ferrer i Mallol, “Antecedenti e trattative per la pace”, p. 104. Para ejemplos anteriores a 1380, véase Ramière de Fortanier, “À propos de l’expédition du comte de Squirre”, pp. 262-263.

³² Por ejemplo, ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 392 E 1 (1396, marzo 22); ADBdR, Fonds du Tribunal du Palais de Marseille, n° 3 B 148, f. 84 (1399, octubre 8); ADBdR, Fonds du Tribunal du Palais de Marseille, n° 3 B 147 bis, f. 46 v (1408, octubre 20); n° 3 B 155, f. 2 (1421, octubre 1).

³³ Para el período comprendido entre los años 1350 y 1415, Pinuccia Franca Simbula registró más de trescientas capturas de barcos, en particular genoveses, pisanos y provenzales, efectuadas por navíos armados en Cerdeña. Véase al respecto Simbula, *Corsari e pirati nei mari della Sardegna*. Con respecto a la política llevada a cabo por la Corona de Aragón para intentar limitar la piratería que se desarrolla en las costas sardas, véase Ferrer i Maillol, *Barcelona i la política*.

³⁴ Sobre la navegación de conserva véase Ferrer i Mallol, “La navegació”.

³⁵ ADBdR, Fonds du Tribunal du Palais de Marseille, n° 3 B 147 bis, f. 5v.

2.2. Piratas y corsarios provenzales

En este panorama general, ¿qué sucede con la piratería provenzal, el análisis de la cual suele quedar relegado, por parte de la historiografía ibérica, como mero corolario de la piratería genovesa³⁶? En menor medida, y a pesar de un desequilibrio de los medios y de las ambiciones frente a sus vecinos³⁷, no cabe duda de que los marseleses saben sacar partido de una práctica marítima ancestral. Desde finales del siglo XIV, encuentran en el armamento de barcos una actividad subsidiaria capaz de paliar el declive de sus actividades comerciales. La familia de los Lengres ofrece así un perfecto ejemplo de esta orientación: sus miembros disfrutaban del verdadero laboratorio logístico en que se ha convertido Marsella en las operaciones de defensa de los Estados latinos desde el siglo XIII, para hacer de las actividades militares un eje fundamental de sus inversiones entre 1309 y 1382³⁸. Estas actividades también deben vincularse con la cuestión del abastecimiento de trigo, dificultado durante la segunda mitad del siglo XIV por motivo de las depredaciones sufridas en la llanura del Ródano³⁹. Los marseleses en particular son objeto de frecuentes quejas por haber desviado hacia su puerto, de manera más o menos elegante, barcos repletos de cereales⁴⁰. Las incautaciones de trigo encuentran una justificación en los elementos de derechos locales que sitúan el interés de la ciudad por encima de otras consideraciones políticas o económicas. De este modo, los toloneses declaran encontrarse en “posesión pacífica, más o menos, de incautar los buques cargados de trigo que atraviesan el distrito de Tolón”⁴¹.

Junto con estas incautaciones justificadas por la crisis del trigo⁴², algunos miembros eminentes de la élite política y económica de Marsella ponen sus capitales, sus navíos y a veces su propio cuerpo al servicio de las campañas militares de Luis I y de sus sucesores, continuando así la colaboración iniciada con los angevinos desde la batalla de Malta⁴³. Entre 1382 y 1420, los marseleses participan en el esfuerzo de reconquista de la herencia napolitana y de pacificación del reino, volviéndose indispensables para las empresas marítimas de sus monarcas, tanto en el plano financiero como en el táctico⁴⁴. La escuadra de 1382 financiada por el papa Clemente VII toma fondos prestados por los mercaderes Jean Casse y Esteve de Brandis. A la vez hombre de negocios y *condottiere*, este último

³⁶ Guiral Hadziiossif, *Valencia, puerto mediterráneo*; Hinojosa Montalvo, “Piratas y corsarios en la Valencia”, Díaz Borrás, *El ocaso cuatrocentista de Valencia*.

³⁷ Carrère, “Marseille, Aigues-Mortes, Barcelone”.

³⁸ Carraz, “Les Lengres à Marseille”.

³⁹ Marsella se basa para ello en una deformación de una disposición de los Estatutos de finales del siglo XIII que legitimaba, en caso de necesidad, el apresamiento de barcos en las inmediaciones con el fin de obtener la cantidad de trigo necesaria para su consumo. Entonces, el uso de la fuerza no estaba contemplado. Zarb, *Les privilèges de la ville de Marseille*, p. 267.

⁴⁰ Baratier, Reynaud, *Histoire du commerce de Marseille*, pp. 753-768.

⁴¹ Teissier, *Histoire de Toulon*, p. 130. Sobre esta cuestión de las incautaciones de trigo, véase también Burguera i Puigserver, “Car més val contendre ab la quartana”.

⁴² Desde el inicio de la crisis del trigo en 1346, el gobierno de Tolón arma una galea y varias barcas; tras apresar un navío francés que transportaba cereales hacia Narbona, invitan al patrón y a sus marineros “*multum amicabiliter ac etiam graciocissime*” a entrar en el puerto con su cargamento, Teissier, *Histoire de Toulon*, p. 126.

⁴³ Pryor, “Soldiers of fortune”.

⁴⁴ Droguet, *Les finances municipales de Marseille*, p. 207.

encarna a la perfección el corsario polimorfo de finales de la Edad Media, presentándose como un “armador serio y excelente almirante” ante el papado y el rey, pero a la vez inculpándose de actos ilícitos contra los florentinos⁴⁵. Algunos otros personajes de la oligarquía, como Jean Casse o Jacques Stornel, parecen haberse construido una notoriedad como honorables armadores pero, ya que la ocasión hace al ladrón, también son acusados de actos de piratería⁴⁶. Para estos hombres, el armamento, o incluso, en algunos casos, la conducción de navíos destinados a las escuadras reales, se convierte en el instrumento de una progresión social entre la oligarquía urbana y el entorno de la monarquía angevina.

Sin embargo, la notoriedad de los marseleses en este ámbito parece disminuir a partir de finales del siglo XIV. Al igual que el soberano catalanoaragonés, Luis II de Anjou se apoya en adelante en patrones castellanos como Diego de Barrassa o Juan de Castrillo⁴⁷ para llevar a cabo sus operaciones militares en el Mediterráneo. Juan González de Moranza accede así a la élite militar angevina, convirtiéndose en capitán general de Luis II⁴⁸. A estas distinciones se le añaden generalmente las atribuciones de feudos y derechos reales⁴⁹ que favorecen la instalación en los puertos provenzales de combatientes extranjeros, para los que el sedentarismo no constituye una traba para sus actividades. El caso del genovés Baudo Spinola dificulta así la vida de las comunidades de la Baja Provenza hasta la primera década del siglo XV, y es objeto de negociaciones entre los representantes urbanos y la realeza durante las asambleas de los Estados de Provenza⁵⁰. La posición estratégica del corsario, al que la reina María había dado Bregançon en 1387 a cambio de su adhesión al bando angevino, se convirtió en un elemento incómodo para los navíos de todas las nacionalidades. El 30 de septiembre de 1400, mientras se estaba preparando la boda de su sobrina Yolanda con el rey angevino, Martín el Humano escribió a Luis II para informarle de su descontento: Spinola, que se halla a su sueldo y servicio “*ut fama publica*”, ha capturado un navío castellano que navegaba de Valencia a Génova⁵¹. Hasta 1405, las menciones a las actividades del corsario son numerosas y se añaden a las quejas catalanas dirigidas contra los otros patrones extranjeros que “*prenien sou del rey Luis*”⁵².

⁴⁵ Sobre este personaje, véase: Baratier, Reynaud, *Histoire du commerce de Marseille*, p. 71; Favier, “Les galées de Louis d’Anjou”, pp. 137-145.

⁴⁶ Villard, “Jean Casse”, p. 82.

⁴⁷ Aunque se mencionaba en *El Victorial* de Gutierre Díaz de Games, este corsario permaneció desconocido durante mucho tiempo, en Díaz de Games, *El Victorial*, part. II, cap. 39, pp. 279-284. Hoy es mejor conocido gracias al trabajo de García Isaac, “Colección de documentos”, pp. 1-12. Véase también Ferrer i Mallol, “Els corsaris castellans”. Perseguido por Pero Niño hasta Marsella en 1404 y refugiado en el puerto con el mallorquín Arnau Aymar, Juan de Castrillo puede escaparse quizás gracias a la intercesión del papa Benedicto XIII. Las fuentes de Marsella no dicen nada más acerca de este episodio. Sin embargo, sabemos que este corsario se encuentra de nuevo en Marsella y trabaja al servicio de Luis III en 1409. ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 355 E 303, f. 66. Véase también Ferrer i Mallol, “Els corsaris castellans”.

⁴⁸ Masson, “Faire la guerre, faire l’État”, par. 19.

⁴⁹ Juan González de Moranza, conocido como Gonsalvi en Provenza, es nombrado en 1403 veguer de la ciudad de Marsella. AMM, Administration Communale, BB 32, f. 102v. Este obtiene el señorío de Antibes en 1393, el de Solliès en 1394 y una parte de la gabela de Saintes en 1396, así como la del Ródano en 1397. El mismo año, es nombrado rector de Tolón, mientras continúa sus actividades marítimas. Pourtal, *Marseille, port de course*, pp. 21-22.

⁵⁰ Asambleas de mayo y diciembre de 1397, y asamblea de junio de 1399. Hébert, Gouiran, *Le livre Potentia*, pp. 118, 133, 180.

⁵¹ ACA, Cancillería, Registros, n° 2173, f. 134

⁵² El 30 de septiembre de 1415, el patrón de galera Pere Ferrer muere durante el ataque a su navío, que regresaba de Nápoles, causado por tres galeras conducidas por catalanes al servicio de Luis II. López Rodríguez, *Epistolari de Ferran I*, n. 674.

2.3. De corsarios y ciudades

Los piratas y corsarios están, por lo tanto, muy presentes en los mares de Provenza, y justifican sin duda que Marsella sea considerada a finales del siglo XIV como un “nido de corsarios”. Sin embargo, este calificativo se debe ciertamente más bien a la inseguridad general de sus aguas que a la verdadera actividad de sus habitantes más allá de sus costas. En efecto, fue solo a partir de los años 1430 y sobre todo durante la década de 1440 cuando los navíos provenzales comenzaron a provocar preocupación a las autoridades de Valencia⁵³. No obstante, la desconfianza de los otros reinos con respecto a la Provenza también se justifica por la actitud ambivalente de estas ciudades portuarias frente a los patrones de navíos armados. Sin convertirse en una base para los piratas y los corsarios mediterráneos como pudo serlo Cartagena⁵⁴, los puertos provenzales ofrecen refugios para individuos con intenciones diversas⁵⁵.

En el otoño de 1401, el castellano Diego de Barrassa, entonces al servicio de Luis de Anjou, atraca en las islas de Marsella con el fin de avituallar a sus navíos. Ante los síndicos y el veguer, relata sus actuales relaciones pacíficas con la Provenza, así como sus relaciones con el rey, para justificar su abastecimiento en Marsella (*quod non est inimicus presentis patrie et est familiaris regnis*)⁵⁶. Pese a esta convincente presentación, la solicitud es finalmente rechazada el 13 de septiembre de 1401 por los síndicos, que, sin embargo, habían dado una mejor acogida a otros corsarios del rey⁵⁷. ¿Tal vez la reputación del incontrolable Barrassa, que había desencadenado varios conflictos internacionales por sus acciones piráticas, bastaba para asustar al gobierno marsellés⁵⁸? Sin embargo, unos kilómetros más lejos, en la ciudad de Tolón, Barrassa encontró una acogida más favorable. De hecho, las relaciones que las ciudades mantienen con los patrones extranjeros son a menudo ambiguas: en 1396, Lorenzo di Dinozzo, correspondiente de la compañía Datini, relata la costumbre que tienen los síndicos de Arlés de abastecer a los patrones de galeras que remontan el río para ganarse su favor⁵⁹. No obstante, en la misma época, ¿no aceptan los tolosanos pagar sobornos a Baudo Spinola “considerando que resulta más ventajoso estar bien que estar mal” con el engorroso señor de Brégançon⁶⁰? La actitud generalmente conciliadora de Tolón frente a los corsarios no deja de tener consecuencias. Tras la acogida de Barrassa, la ciudad es asediada durante cinco semanas por una escuadra genovesa que había venido para capturar al pirata⁶¹. Este episodio, que termina gracias a la intervención del

⁵³ Díaz Borrás, *El ocaso cuatrocentista de Valencia*, p. 67, tabla XIV.

⁵⁴ López Pérez, *La Corona de Aragón y el Magreb*, p. 673. Sobre la situación de Cartagena y los intentos del rey Enrique III de eliminar las violencias marítimas en sus aguas véase García Isaac, “La lucha contra el corso”.

⁵⁵ Pourtal, *Marseille, port de course*, p. 20; Ferrer i Mallol, “Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano”, p. 138.

⁵⁶ AMM, Administration Communale, BB 32, f. 58v.

⁵⁷ El 20 de marzo de 1385, se decide que los síndicos tendrán que ofrecer refrescos al patrón de galeras Rodri-gue Catalan, entonces al servicio de Luis II, cuyo navío se encontraba detrás de la cadena del puerto, AMM, Administration Communale, BB 30, f. 127v.

⁵⁸ Sobre este personaje, véase Ferrer i Mallol, “Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano”.

⁵⁹ Rigaud, *Pirates et corsaires dans les mers de Provence*, p. 5.

⁶⁰ Teissier, *Histoire de Toulon*, pp. 222-224.

⁶¹ Ferrer i Mallol, “Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano”, p. 138. Pero Niño verá los tres barcos abandonados de Diego Barrassa durante su parada en Tolón en 1404. Díaz de Games, *El Victorial*, part. II, cap. 39, p. 284.

senescal de Provenza, pone de manifiesto las decisiones tomadas por las comunidades urbanas, cuyos intereses difieren a veces de los de otras ciudades o de los intereses monárquicos.

Instrumentalizada por las campañas militares angevinas y las luchas internas que dividen la Provenza desde la muerte del rey Roberto († 1343), Marsella es, a finales del siglo XIV, una ciudad con un equilibrio económico frágil que ha perdido una gran parte de su espacio comercial⁶². Sin embargo, sólida por sus privilegios y libertades, la ciudad inicia la recuperación de una parte de su autonomía financiera y militar mediante un diálogo permanente con la tutela angevina⁶³. En esta negociación política, los casos de conflictos marítimos constituyen a menudo el motivo de reclamaciones del gobierno con el fin de hacer valer o extender sus derechos. A lo largo de los siglos XIV y XV, Marsella obtiene nuevos privilegios en materia de aplicación y ejercicio del derecho de represalias que tienden a fusionarlo con el derecho de corso. Sus habitantes están protegidos de las marcas que podrían tocar a los provenzales; tienen, además, el derecho de defenderse con armas, y el armamento de galera por el veguer está sometido a la autorización de los síndicos. En 1420, alardeando una vez más de las libertades marsellesas, la reina Yolanda autoriza que las represalias presentes y venideras puedan ser ejercidas fuera de Marsella y fuera de los mares de Provenza⁶⁴. A estos nuevos privilegios se les añade la impotencia práctica de los monarcas de poner en marcha operaciones destinadas a pacificar las aguas provenzales. Este doble fenómeno favorece, como en los otros reinos, el relevo financiero y logístico de las comunidades urbanas y privadas. Más allá del papel simbólico del rey, capaz de ejercer el derecho de corso y el poder de coacción necesario para expulsar a los piratas de la “cueva de los ladrones”⁶⁵, el corso y su implementación, desde finales del siglo XIV, pasan a manos del gobierno municipal.

En vísperas del ataque de 1423, las relaciones entre los catalanes y los provenzales están, por lo tanto, marcadas por la piratería desde hace ya varias décadas, así como por la escalada de las represalias entre los dos reinos. Los corsarios al servicio de los diferentes monarcas, los barcos musulmanes y los marineros provenzales que navegan por los mares del golfo de León dificultan las condiciones del tráfico marítimo y participan en el avance de una creciente inseguridad. No obstante, a diferencia de la importancia que tiene en el seno de los enfrentamientos entre la Corona de Aragón y Génova, la actividad corsaria provenzal parece casi inexistente y sigue vinculada a las campañas militares reales o a la lucha contra los piratas musulmanes. Eliminados desde el principio del siglo XIV de las rivalidades por la dominación económica del Mediterráneo occidental⁶⁶, los provenzales no constituyen una preocupación importante para los catalanes, cuyas fuentes no dan gran importancia a estas actividades, al menos, hasta el segundo cuarto del siglo XV.

⁶² La obra de referencia sigue siendo la de Baratier y Reynaud, *Histoire du commerce de Marseille*.

⁶³ Otchakovsky-Laurens, *La vie politique à Marseille*.

⁶⁴ Se detallan estos privilegios en Eiglier, *Étude historique sur le droit de marque*.

⁶⁵ “*spel(l)unca latronum velissima Bregansoni seu ipsorum latrones habitantes in ea multa et infinita mala inferant*”, AMM, HH, 313/4. Véase también: AMM HH 313/3. Sobre el simbolismo de esta imagen, véase Gauvard, “*Grâce et exécution capitale*”, p. 275.

⁶⁶ Carrère, “*Marseille, Aigues-Mortes, Barcelone*”.

3. ¿*Ex justa guerra*? El corso marsellés después de 1423

La documentación evidencia un cambio fundamental después de 1423. En efecto, ésta refleja la nueva conducta de los marseleses que “ne pensoient qu’à se venger; et comme il n’était pas possible de porter la guerre dans les terres de leurs ennemis, ils eurent permission du Roi de courir la côte de Barcelone et de piller tout ce qu’ils trouveroient”⁶⁷. Esta afirmación, de finales del siglo XVII, es corroborada por las fuentes medievales. Para los provenzales, el saqueo de 1423 equivale a una declaración de guerra. Este justifica el abordaje de navíos y saqueo de las mercancías catalanas “*ex justa guerra*”, y explica la multiplicación de los armamentos marseleses hasta la primera tregua de junio de 1431. El armamento de los navíos destinados a perseguir a “los enemigos catalanes del señor nuestro rey y de la presente ciudad”⁶⁸ es usado no solo como el instrumento de un derecho de represalia, sino como un medio particular para hacer la guerra del que sacan partido las ciudades provenzales independientemente de la postura monárquica. Incluso, durante la primavera de 1425, en la que tienen lugar negociaciones diplomáticas, bajo el auspicio del rey de Francia Carlos VII, con el fin de lograr un acuerdo de paz entre Alfonso de Aragón y Luis III de Anjou, los barcos marseleses continúan con sus guerras de escaramuza, que el monarca angevino finge ignorar⁶⁹.

Sin embargo, a partir del verano de 1424, tiene lugar la incautación de los bienes de los súbditos de la Corona de Aragón en Marsella, seguida por la persecución de los enemigos “en el reino y las tierras del señor [Alfonso]”⁷⁰. Esta política ofensiva se combina con una nueva concepción de la defensa de la ciudad suscitada por el miedo constante de Marsella –y de las ciudades marítimas de Provenza en general– de ver regresar las escuadras catalanoaragonesas a sus costas⁷¹.

3.1. La “*galea*”⁷² de Marsella

A lo largo del siglo XIV, el gobierno marsellés ya había armado temporalmente galeras para vigilar los litorales⁷³ o guardar el puerto⁷⁴, sin que, no obstante, este armamento de navíos por el Consejo de la ciudad superara el 5% de las finanzas públicas⁷⁵. Este dispositivo nunca había sido usado de manera recurrente, sin duda, por motivo del importante coste financiero inherente al armamento y al

⁶⁷ Ruffi, *Histoire de la ville de Marseille*, lib. VI, p. 262.

⁶⁸ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 355 E 93, f. 36v.

⁶⁹ En una carta escrita en la primavera de 1425, Alfonso de Aragón ofrece una respuesta a los capítulos que le han sido presentados por Jordi de Caramany y Lorenç Taqui por parte de Carlos VII, rey de Francia. En el cuarto capítulo descubrimos que “lo dit Rey Luis no sab que alguns de sos subdits de Marsella ne altres fessen guerra en lo regne e terres del dit senyor ne a sos subdits”, ACA, Cancillería, Registros, n° 2691, f. 151.

⁷⁰ ACA, Cancillería, Registros, n° 2691, f. 151.

⁷¹ Véanse las medidas tomadas por Arles en Rigaud, “Pirates et corsaires sur le Bas Rhône”.

⁷² Es la denominación que podemos encontrar en la documentación marsellesa, la cual se correspondería con la *galera*, una embarcación rápida a remos.

⁷³ Por ejemplo, el 12 de septiembre de 1320 se propone armar dos galeras y vigilar La Garde y Marseilleveyre, AMM, Administration Communale, BB 12, f. 119.

⁷⁴ Así pues, en 1386 Marsella contrata los servicios de Hugues Claverie, encargado de asegurar la guardia del puerto, Droguet, “Une ville au miroir de ses comptes”, p. 199.

⁷⁵ Droguet, *Les finances municipales de Marseille*.

mantenimiento de galeras y de sus tripulaciones⁷⁶. Pero una situación excepcional requiere medidas excepcionales: el esfuerzo de guerra ejercido por Marsella contra los catalanes cambia la situación. La acción del gobierno aparece aquí como fundamental, precediendo la de la administración condal que no se reorganiza realmente hasta la toma de posesión del nuevo veguer en abril de 1424. Tan solo tres semanas después del saqueo, el gobierno urbano retoma su actividad. Desde el inicio de 1424, se decide reducir el censo y congelar las deudas con el fin de favorecer la recuperación⁷⁷. Posteriormente, se toman medidas de defensa y de abastecimiento, como lo prueban las órdenes de pago del gobierno al tesorero⁷⁸.

Entre el mes de junio de 1424 y finales del mes de octubre de 1425, La Gabine, una galera desconocida, está siendo mantenida por cuenta de la ciudad con el fin de vigilar las aguas marselesas⁷⁹. La acción de La Gabine tiene lugar en un puerto en el que han desaparecido numerosos navíos, ya sea acompañando la escuadra de Luis III a Nápoles⁸⁰ o combatiendo a los asaltantes catalanes durante el saqueo de la ciudad. Jean Botoni y Crapasius de Ysia son nombrados patrones de esta embarcación cuyo nombre, sin duda una deformación del catalán *gavina*, apela a la potencia totémica del pájaro marino. En su papel de vigilancia, está acompañada, a lo largo del año 1424-1425, por la nave Urque, que se mantiene estibada y guardada delante de la cadena del puerto “*ad defensionem ipsius contra hostes catalanos*”⁸¹. Por su parte, La Gabine no es únicamente un navío de defensa, y es por eso que pone de manifiesto la nueva implementación urbana del corso y la pérdida de control del poder monárquico sobre esta cuestión. La galera es rápidamente puesta al servicio de una táctica agresiva y multiplica las incursiones en aguas catalanas, así como la toma de barcos. Se puede suponer legítimamente que forma parte de la escuadra salida de Marsella durante el verano de 1424 que da origen a las cartas remitidas por Alfonso de Aragón a las ciudades marítimas catalanas. En julio de 1424, el monarca escribe a los cónsules de Tarragona, Cotlliure, Llançà, Cadaqués, Roses, Palamós, Sant Feliu de Guíxols y Blanes para informarles de que han salido de Marsella una nave, tres galeras y dos galeotas “*per cosseiar*” y para alentar a las ciudades portuarias a mantener sus guardias, ya que estos barcos podrían cometer de nuevo en las costas catalanas “otros importantes

⁷⁶ Marsella parece haber utilizado, al menos en una ocasión, un impuesto extraordinario para el armamento de galeras destinadas a guardar la ciudad. En noviembre de 1357, dos delegados son encargados de imponer tasas a los navíos marseleses o extranjeros con el fin de financiar esos gastos. AMM, Administration Communale, BB 21, f. 61r. A partir de la segunda mitad del siglo XIV, el recurso a acreedores privados parece ser el más frecuente y, cuando la dificultad de reunir capitales es demasiado importante, se recurre a un préstamo forzado repartido entre varios contribuidores, AMM, Administration communale, BB 30, f. 127.

⁷⁷ Sobre la cronología y los desafíos de esta reorganización, véase Maurel, “Fractures et renouveau”, pp. 48-52.

⁷⁸ El registro AMM, Finances, Impôts et Comptabilité, CC 1687bis cubre los años 1423-1426. En el marco de este estudio, únicamente se han tenido en cuenta los ff. 34 a 79, es decir desde el 2 de octubre de 1424 al 30 de noviembre de 1425.

⁷⁹ El 26 de junio de 1424, el consejo decide que La Gabine sea emplazada en la entrada del puerto “*pro custodia et tuitione eiusdem*”, ADBdR, Fonds du Tribunal du Palais de Marseille, 3 B162.

⁸⁰ Según Ruffi, esta estaba compuesta por cinco galeones genoveses y por nueve galeazas, y dirigida por Battista Fregoso, Ruffi, *Histoire de la ville de Marseille*, Libro VI, p. 251. Las fuentes genovesas mencionan trece galeras, trece naves y un bergantín, así como ocho galeras y una galeota armadas por Luis III, Basso, *Genova*, p. 245.

⁸¹ AMM, Finances, Impôts et Comptabilité, CC 1687, ff. 35, 36v, 41, 46, 50.

daños⁸². Probablemente, La Gabine forma parte de esta expedición ya que, el 12 de septiembre de 1424, está de vuelta en el puerto con una barca

tomada recorriendo los mares y haciendo la guerra contra los catalanes, enemigos públicos de nuestro serenísimo príncipe Luis III por la gracia de Dios rey de Jerusalén y de Sicilia, en la medida en que [los patrones] creen de justa guerra, en los mares de los Olfachs en el territorio catalán⁸³.

Por encima de cualquier otra cuestión y más allá de las exigencias monárquicas, La Gabine obra como símbolo de protección de la ciudad de Marsella. La voluntad de la ciudad de ejercer y conservar un control sobre la flota destinada a la defensa aparece como un signo importante de la apropiación del curso por los gobiernos urbanos del Mediterráneo noroccidental⁸⁴. El 13 de junio de 1425, dos embajadores marseleses son enviados a Aix ante el gobernador, con el fin de informarle de que la comunidad de Marsella rechaza que su galera sea reclutada en la escuadra genovesa, como les fue solicitado por el conde de Provenza que deseaba enviar su apoyo logístico a la república de Génova⁸⁵. A falta de instrucciones conservadas para esta embajada, se puede suponer que los enviados del Consejo usaron argumentos tradicionales, invocando los estatutos de la ciudad y sus privilegios, para convencer a Carlos de Maine de dejarles la galera. La embajada fue un éxito y el 20 de noviembre de 1425 La Gabine es rearmada bajo orden del Consejo de la ciudad para capturar los navíos cargados de trigo que intercepte y conducirlos hacia Marsella⁸⁶.

¿Tal vez fuera durante esta expedición cuando La Gabine capturara en la playa de Aigues-Mortes naves conducidas por catalanes⁸⁷, provocando un incidente diplomático con el reino de Francia? Apoderándose de una embarcación que llevaba mercancías francesas al territorio de Carlos VII, La Gabine desencadena la declaración de represalias contra los marseleses. Estas represalias son finalmente anuladas por una carta real con fecha del 1 de enero de 1428, gracias al esfuerzo diplomático desplegado por el gobierno urbano⁸⁸. Sin embargo, este caso constituye, sin duda, una seria advertencia para los marseleses que, esta vez, habían ido demasiado lejos y corrían el riesgo de romper definitivamente las relaciones comerciales con los languedocianos, víctimas habituales de las incursiones marselesas. No obstante, La Gabine es de nuevo movilizada en marzo de 1431,

⁸² ACA, Cancillería, Registros, n° 2678, f. 59v.

⁸³ “*capta maria discurrendo ac guerram faciendo adversus cathalanos hostes et inimicos publicos serenissimi principis et domini nostri Ludovici Tercii Dei gracia regis Jerusalem et Sicilie, ex justa guerra prout credunt in maribus dels Olfachs partum cathalonie*”, ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 392 E 5, f. 9.

⁸⁴ En 1401, las ciudades catalanas habían conseguido que los navíos armados para proteger el comercio no pudieran ser utilizados por el rey para otros asuntos, Ferrer i Mallol, *Barcelona i la política*, p. 436.

⁸⁵ AMM, Finances, Impôts et Comptabilité, CC 1684bis, f. 58v.

⁸⁶ AMM, Finances, Impôts et Comptabilité, CC 1687 bis, f. 75. Se trata de una deformación de la disposición original incluida en el libro VI de los *Estatutos*, que no preveía en ningún caso el uso de la fuerza, Zarb, *Les privilèges de la ville de Marseille*, p. 267.

⁸⁷ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 351 E 233, f. 140v; ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 355 E 118, f. 79v.

⁸⁸ AMM, Actes Constitutifs et Politiques de la Commune, Correspondance Générale, AA 146/7.

mientras se encontraba en proceso de carenado (*nunc in terra tracte*), recurriendo a parzoneros privados. La galera tenía sin duda esta vez por misión defender la ciudad contra la escuadra catalana que se dirigía hacia Marsella con el fin de capturar al corsario genovés Paolo Ciconia⁸⁹.

3.2. Aciertos y desaciertos marselleses: las iniciativas privadas

Si bien La Gabine es mencionada en las fuentes como la galera de la ciudad, numerosos navíos que salen del puerto de Marsella para perseguir a los catalanes tras haber prestado juramento ante la doble autoridad del veguer y de los síndicos responden a iniciativas privadas. Entre 1424 y 1430, los marselleses arman barcos de pequeñas dimensiones, embarcaciones rápidas de unos quince marineros⁹⁰ recurriendo a veces a préstamos marítimos⁹¹. A pesar del aumento de los registros de navíos provenzales en las costas valencianas a partir de 1440, estas actividades nunca llegan a representar un curso de gran amplitud. Las embarcaciones provenzales atacan pequeñas localidades sin gran defensa o modestos barcos de cabotaje⁹². ¿Cuántos barcos salen entonces del puerto de Marsella? Es difícil de calcular, pero algunos actos relativos a un cierto Jean Selayoni permiten hacerse una idea del ritmo sostenido de estos cruceros. En abril de 1425, este modesto patrón compra a crédito un bergantín, por el que empeña varias piezas de armaduras⁹³. Este jura inmediatamente, ante el teniente del veguer y los representantes de la ciudad, no atacar a los súbditos del reino, ni a los de Francia ni a los de Génova ni al papa y otros aliados, bajo pena de ser sometido a una multa de 1.000 marcos⁹⁴. El hecho de que preste de nuevo juramento el 20 de agosto, así como el 27 de septiembre, sugiere nuevas expediciones⁹⁵.

La retribución a la parte tiende a motivar a los patrones y a los marineros a participar en estas operaciones que les permiten lograr beneficios mediante la reventa del botín. La remuneración de los patrones de un cuarto del beneficio parece ser la más habitual, imitando aquí el sistema del contrato de pedido en el que el financiero recibe, además del capital, las tres cuartas partes de las ganancias⁹⁶. Sin embargo, ciertos acuerdos pueden ser aún más favorables a los patrones y a sus hombres. Así pues, cuando el 31 de marzo de 1425, el Consejo Secreto de Marsella decide armar el barco de Jacques Amieli para capturar una nave cargada de mercancías catalanas en las islas de Marsella, el pacto prevé que la mitad de la toma corresponda a la tripulación⁹⁷. Las ganancias obtenidas pueden, por lo tanto, colmar las esperanzas de

⁸⁹ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 351 E 241, f. 3.

⁹⁰ Los apuntes del notario Gaufrid Andree contienen dos listas en las que se enumeran las tripulaciones de Johan Gallego y de Pierre d'Espagne, que contienen, respectivamente, catorce y quince miembros, ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 355 E 126bis, nota 5.

⁹¹ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 355 E 93, f. 135v.

⁹² Díaz Borrás, *El ocaso cuatrocentista de Valencia*, p. 67.

⁹³ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 355 E 126, f. 145v.

⁹⁴ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 355 E 126, f. 144v.

⁹⁵ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 355 E 126, ff. 216, 240.

⁹⁶ Por ejemplo, ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 355 E 93, f. 36v.

⁹⁷ "*de qua preda civitas habeat medietatem et gentes que erunt ad huiusdem predam reliquam medietatem*", ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 351 E 234, f. 9.

los hombres de a bordo: la parte estimada del notario de La Gabine alcanza así casi 60 florines —es decir, el 20% del botín— para una expedición efectuada en 1424⁹⁸.

Esta rentabilidad del corso, tema alrededor del cual se anuda una parte de los nuevos desafíos historiográficos, se inserta en gran medida en el estudio de una economía litoral, en la que el tráfico de hombres ocupa un lugar destacado⁹⁹. La compra de cautivos es generalmente objeto de un pacto entre el prisionero y el secuestrador o sus representantes¹⁰⁰. Sin embargo, a veces se llevan a cabo operaciones más complejas para recuperar sumas que se elevan a menudo a varios centenares de florines¹⁰¹. Estas operaciones sugieren la construcción de estructuras financieras más o menos elaboradas, de las que los provenzales también pueden esperar beneficiarse. El 7 de diciembre de 1429, Antoni Fontis, de Barcelona, que había sido capturado y conducido a Marsella, vende a Onofre de Brignoles su *lomb*¹⁰² de setenta toneladas por 250 florines. Este importe le sirve para reembolsar inmediatamente al mercader de Aviñón el dinero con el que había financiado su rescate y los gastos efectuados durante su cautiverio. Onofre actúa aquí como corredor, ya que revende inmediatamente a crédito el navío con un beneficio de 50 florines¹⁰³.

La esperanza de efectuar beneficios explica sin duda una parte del entusiasmo de los marseleses por perseguir barcos catalanes. A partir de 1424, tras provocar incidentes con otras ciudades, los marseleses obligan a Luis III a prohibir el armamento de toda galera o galeota si los armadores no entregan una fianza previamente y si no se comprometen, igualmente, a no causar daños a los aliados del rey y otros actores neutrales¹⁰⁴. Esta medida disuasoria no impide, sin embargo, la multiplicación de las violencias: el origen catalán del patrón sirve a menudo de justificación del ataque cometido, incluso aunque este sea ciudadano de otro reino o transporte mercancías a cuenta de otra nación¹⁰⁵. La responsabilidad moral asumida tanto por los síndicos como por los representantes del rey durante el juramento de armamento muestra que el Consejo buscó limitar los desbordamientos provocados por los numerosos ataques. La venta de los botines está sujeta a quejas y litigios frente a los cuales el gobierno marsellés presta especial atención¹⁰⁶. El control de la legalidad de las tomas está en teoría garantizado por el escribano de a bordo y, tras la llegada al puerto, por los *botineros*, hombres elegidos por el Consejo encargados de fijar los precios de la reventa¹⁰⁷. A falta de

⁹⁸ ADBdR, Fonds du Tribunal du Palais de Marseille, 3 B 162.

⁹⁹ Salicrú i Lluch, “Luck and contingency; Valérian, “La course et la piraterie”.

¹⁰⁰ Por ejemplo, ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 355 E 126, f. 215.

¹⁰¹ Los importes extraídos de estas compras podían ser importantes: 260 florines en diciembre de 1425 para una presa efectuada por Pierre d’Espagne y Antoine Corderi, y 305 agneles de oro para ocho catalanes capturados por La Gabine a finales de 1425, ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 355 E 118, f. 79v.

¹⁰² Pequeño barco para el comercio o la pesca.

¹⁰³ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 351 E 239, f. 174v.

¹⁰⁴ Rigaud, “Pirates et corsaires sur le Bas Rhône”.

¹⁰⁵ El 9 de junio de 1424 se presenta ante la Corte del palacio de Marsella Nicolas Turilia, mercader de Génova, quien había cargado seis esclavos en el navío de Jean Scotey, catalán y ciudadano de Niza. Este último debía conducirlos a Cataluña pero, cerca de la isla de Sainte-Marguerite, sufrió el ataque de tres navíos marseleses que tomaron los esclavos para llevarlos a Marsella, ADBdR, Fonds du Tribunal du Palais de Marseille, n° 3 B 157.

¹⁰⁶ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 392 E 5, f. 148; n° 355 E 126, f.87; n° 392 E 5, f. 10.

¹⁰⁷ “*Raymundus Blancardi et Hugonis Baroni botiniorum sive electorum per consilium generals Massilie*”. El 8 de marzo de 1426, se fija la fianza de los marineros catalanes capturados por La Gabine, ADBdR, Fonds des

una jurisdicción particular –Barcelona y Génova se habían dotado, desde principios del siglo XIV, de instituciones capaces de hacerse cargo de los asuntos marítimos–, el gobierno marsellés se apoya en la experiencia de los personajes procedentes de la élite económica y política con el fin de resolver los litigios resultantes de las presas marsellesas.

Los particulares, el gobierno urbano y los oficiales reales comparten las ganancias de estas capturas atendiendo a un reparto en el que la autoridad monárquica parece perder ventaja a lo largo del siglo XV. Si bien en alguna ocasión el rey catalanoaragonés otorgó voluntariamente su parte a las ciudades marítimas de la Corona con el fin de favorecer los armamentos privados, esta cuestión provoca más debates en tierras angevinas, donde es evocada en dos ocasiones por los representantes de los Estados de Provenza. En diciembre de 1437, a causa de los peligros que acechan a los provenzales que defienden las costas y sus aguas adyacentes, los emisarios de las ciudades consiguen que se apruebe, finalmente, una disposición según la cual ningún oficial real, a no ser que haya participado personalmente en la captura, pueda recibir algo si la toma es inferior a 200 florines. Si el botín excede este importe, los oficiales reales reciben una décima parte del total¹⁰⁸.

Más que el poder real son los miembros del gobierno urbano los que controlan las operaciones corsarias marsellesas de la mitad del siglo XV. A su vez juez y parte, el mercader Raymond Blancardi representa la porosidad existente entre la autoridad reguladora y las actividades ilícitas. En febrero de 1426, este ex-síndico de la ciudad actúa como *botinero* de las tomas de La Gabine¹⁰⁹. En este puesto trabaja junto con el, no menos, ambiguo Hugues Baroni, a quien encontramos como patrón, en marzo de 1431, de una galeota armada a punto de salir a perseguir barcos catalanes¹¹⁰. En marzo de 1426, Raymond Blancardi es acusado de haber comprado mercancías declaradas ilícitas al patrón Pierre d'Espagne¹¹¹. A pesar de ello, Blancardi no abandona las actividades corsarias: el 9 de marzo de 1431 cobra su parte del botín por haber participado en los gastos de armamento de un navío conducido por Basco Gomes, que había capturado una nave catalana en el puerto de Vilafranca¹¹². Así pues, Raymond Blancardi, que además logra promocionarse en la administración municipal, ilustra la implicación a varios niveles de los miembros de la comunidad marsellesa y, en particular, de las élites, en la actividad corsaria que se desarrolla después de 1423.

3.3. De los negocios al corso...del corso al rey

Si bien varios castellanos parecen haber puesto su talento de experimentados marineros al servicio de las operaciones provenzales (Jean de Deva, Lupus y Álvaro de Lan, Pierre d'Espagne), es difícil medir la proporción de las élites provenzales tentadas por la "lotería corsaria"¹¹³. Sin embargo, no cabe duda de que los marse-

Notaires de Marseille, n° 355 E 118, f. 79v.

¹⁰⁸ "degun officier major ho menor d'ayssi avant sus ayssso non lur done empachament ni los enqueste coma an acostumat, sus granda pena e fidelitat, et ayssso s'entenda tant per mar quant per terra et que los officies, sinon que personalment y fossan, non deian ren pendre ni aver", Hébert, Gouiran, *Le livre Potentia*, p. 292.

¹⁰⁹ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 355 E 118, f. 79v.

¹¹⁰ AD BdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 355 E 93, f. 135v.

¹¹¹ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 392 E 5, f. 148.

¹¹² ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 351 E 240, f. 250.

¹¹³ Buti, Cabantous, *De Charybde en Scylla*, pp. 199-202.

lleses supieron aprovechar los episodios de desarrollo y contracción de los espacios económicos mediterráneos para usar el armamento en corso como un pivote para ascender en la escala social y económica¹¹⁴. A partir del siglo XIII, ciertos patrones ya ofrecían sus servicios a las empresas militares de los angevinos o a las operaciones de defensa del puerto. El período posterior a 1423 otorga a Marsella aún más motivos y oportunidades de implicarse en estas actividades. Los perfiles de algunos de ellos permiten cuestionar, a la vez, el estatus y el aprendizaje de estos individuos con el fin de iniciar la reflexión sobre la existencia de una identidad corsaria en las ciudades mediterráneas.

El recorrido de Crapasius de Ysia es un buen ejemplo de ello. En primer lugar, debido a su origen social, Ysia cuestiona la reproducción social en el ámbito de la gente del mar que se conoce especialmente en los linajes de los almirantes reales catalanes como el de los Vilamari¹¹⁵. Crapasius es el hijo de Jean de Ysia, quien ejerce a inicios del siglo XV la profesión de jurista en Marsella. Lejos de seguir los pasos de su padre, a los dieciséis años, inicia el 28 de noviembre de 1409 y durante un período de tres años su aprendizaje junto al pañero Pierre Aymari, para aprender el “*artem draperie et mercantie*”¹¹⁶. La articulación entre este primer período de vida orientado hacia el comercio y la carrera corsaria que desarrolla a partir de la década de 1420 no es clara, pero pasa probablemente por la inversión en armamento marítimo para travesías comerciales¹¹⁷. Hay que suponer que la década de 1420 marca el establecimiento de su éxito social materializado en su matrimonio con una hija de la élite¹¹⁸. En 1424, es asignado, junto a Jean Botoni, para conducir La Gabine en las empresas corsarias contra los catalanes. A diferencia de Jean Botoni, que sigue trabajando para la nave municipal durante el año siguiente, Crapasius es reemplazado por Jean Esmendati a partir de 1425¹¹⁹. Esto no le impide proseguir sus actividades marítimas. En efecto, en febrero de 1431 lo encontramos de nuevo como capitán de navío, lo que sugiere su elevación en las funciones militares¹²⁰. Durante los años 1430 sigue ejerciendo, de manera bastante clásica, el comercio, que compagina con sus actividades guerreras¹²¹.

El caso de Jean Botoni *senior* nos da más pistas sobre la pluriactividad de las élites marselesas. Su carrera, que se apoya en las empresas corsarias tras el saqueo de la ciudad, muestra un ascenso social importante. Se desconoce el origen de este personaje que aparece como patrón de navío en los primeros años del siglo XV. Este efectúa, como patrón de La Saint-Jacques, una nave de setecientas toneladas construida en Marsella y de la cual también es el parcionero, numerosas travesías co-

¹¹⁴ Basso, “Pirateria, politica, ceti dirigenti: alcuni esempi genovesi del Tardo Medioevo”.

¹¹⁵ *Plujà i Canals*, “L’almirall Joan II de Vilamari”.

¹¹⁶ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 351 E 228, f. 121v.

¹¹⁷ A pesar de la recesión económica que afecta a Marsella desde el inicio del siglo XV, Crapasius de Ysia, que entonces tenía veintisiete años, forma parte de los parzoneros de la nave Saint-Vincent, ADBdR, Fonds du Tribunal du Palais de Marseille, n° 3 B 153 (acto de 1420, octubre 31).

¹¹⁸ A lo largo del año 1420, este se casa con Andrietta Candole, que tenía entonces quince años y era hija de Blanquier Candole. La dote de la joven era de 600 libras, ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 363 E 1, f. 119.

¹¹⁹ Maurel, “Fractures et renouveau”, p. 52. ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 392 E 5, f. 9; ADBdR, Fonds du Tribunal du Palais de Marseille, n° 3 B 162.

¹²⁰ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 351 E 240, f. 234v.

¹²¹ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 351 E 70; ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 351 E 699, f. 135.

merciales hasta finales de marzo de 1409¹²². Encontramos a Botoni en 1424 como patrón de La Gabine, primero junto a Crapasius de Ysia y, más tarde, junto a Jean Esmendati. A partir de esa fecha, los incidentes en los que se ve envuelto el patrón marsellés son numerosos y afectan tanto a extranjeros como a provenzales¹²³. El apoyo inquebrantable del gobierno a Botoni le permite sin duda ganar una cierta reputación y entrar al servicio del rey. El 8 de enero de 1427, se convierte en capitán y clavario de Tolón¹²⁴ y, en diciembre de 1427, conduce una galera real¹²⁵. Su trabajo al servicio de los angevinos continúa bajo el reinado de Renato, durante el cual participa, a la cabeza de una galera, en la defensa de las posiciones reales en Nápoles, en 1436¹²⁶. De *corsario municipal*, Jean Botoni pasa a ser corsario del rey y puede esperar ganar sumas bastante importantes. En octubre de 1436, reclama la mitad de 5.531 ducados por el servicio efectuado en Nápoles para el rey Renato y la reina Isabel¹²⁷.

Tanto para Crapasius de Ysia como para Jean Botoni *senior*, el corso constituye, por lo tanto, una actividad rentable que será clave para el ascenso social de ambos en el contexto particular del segundo cuarto del siglo XV. Los ejemplos estudiados muestran trayectorias únicas, sin reproducción profesional de una actividad corsaria que no parece constituir un asunto de familia¹²⁸. Para estos hombres, el armamento de barcos y, en algunos casos, incluso la conducción de barcos destinados a las escuadras reales se convierte en el instrumento de una progresión social. Desde este punto de vista, el corso pone de manifiesto la perfecta imbricación de los asuntos urbanos con los intereses particulares. Ahí donde generalmente existe una brecha entre las empresas reales y las de las ciudades marítimas, los gobiernos urbanos y sus miembros tienen todas las de ganar navegando en convoyes.

4. Consideraciones finales

En junio de 1431, gracias a la intercesión del rey Carlos VII y de Yolanda de Aragón, Luis III y Alfonso V rubrican una tregua de cuatro años. Las circunstancias que ponen fin a la guerra abierta son, una vez más, representativas de la postura ambivalente de Marsella. Entre marzo y mayo de 1431, los corsarios genoveses Paolo Ciconia e Isnard de Campofregoso, culpables de numerosos ataques contra mercaderes catalanes, se refugian en el puerto de Marsella¹²⁹. Una armada enviada primero por Barcelona y reforzada por decisión del rey mantiene “encloses les quatre naus de

¹²² Baratier, Reynaud, *Histoire du commerce de Marseille*.

¹²³ AMM, Fonds privés, 7 II 8.

¹²⁴ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 355 E 98, f. 166.

¹²⁵ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 355 E 98, f. 162.

¹²⁶ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 351 E 699, f. 228.

¹²⁷ ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 351 E 699, f. 228.

¹²⁸ Jean Botoni *junior* se orienta hacia la pañería. A partir de 1430, las compras de propiedades y la creación de una empresa con mercaderes del interior del país, así como la formación de un aprendiz, ponen de relieve una carrera mucho más apacible que la de su padre, ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 392 E 5, f. 17; ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 355 E 323, f. 88v; ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 351 E 699, f. 66 v; ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 351 E 242, f. 123v.

¹²⁹ Sobre las actividades del corsario Ciconia, véanse Basso, “Piratería, política, ceti dirigenti”, pp. 237-240; Guiral Hadziiossif, *Valencia puerto mediterráneo*, p. 110. El asedio y la organización de las fuerzas catalanas son objeto de varias cartas de la cancellería del rey de Aragón, en ACA, Cancillería, Registros, n° 2581, f. 88; ACA, Cancillería, Registros, n° 2581, f. 87v; ACA, Cancillería, Registros, n° 2581, f. 114 v; ACA, Cancillería, Re-

corsaris en lo port de Marsella” durante algunas semanas, antes de que la intercesión francesa consiga poner fin al bloqueo¹³⁰. El papel que desempeña Marsella en este asunto sigue sin estar claro y no es imposible que “ces forces de mers [qui] étoient aux gages des Marseillois”¹³¹. Es cierto que Génova había participado en el rearmamento de la ciudad a partir de 1424 y que los intereses de la Comuna contra los catalanes habían podido favorecer una colaboración con los provenzales hasta mayo de 1428¹³². En cualquier caso, el bloqueo que tuvo lugar en Marsella en la primavera de 1431 concluye en una tregua de cuatro años negociada por el intermediario de Tanneguy du Chastel y de la reina Yolanda de Aragón. Sin embargo, la conclusión de este tratado no puso fin a los enfrentamientos entre los dos reinos, en los que incontrolables patrones amenazaban la frágil paz mediante acciones ilícitas. Así pues, el 24 de agosto de 1431, Alfonso de Aragón escribe al veguer y a los síndicos de Arlés para pedirles que liberen a los hombres que habían sido capturados en represalias, para vengar la toma ilegal de dos barcos efectuada por el catalán Joan de Vilamarí¹³³. En efecto, las tensiones con los súbditos de la Corona de Aragón siguen siendo palpables y dificultan las rutas del comercio para los marselleses reacios a contratar navíos comerciales en el Mediterráneo¹³⁴. Asimismo, tan pronto como termina la tregua en junio de 1435, se reanudan las hostilidades, en las que los corsarios municipales a partir de ahora se integran en las escuadras reales y parten “per annar faire justa guerra a Catalans” hasta los años 1450¹³⁵. A la documentación provenzal responden datos cuantitativos del espacio catalán que muestran un aumento de los registros de barcos marselleses en las costas valencianas a partir de 1430 y una desconfianza permanente frente a los provenzales hasta finales del siglo XV¹³⁶.

Mucho más que un simple corolario del corso genovés, el desarrollo del corso en Marsella se inscribe, por lo tanto, en un período particular condicionado por un contexto económico y político desfavorable a las operaciones mercantes tradicionales y a un evento específico: el saqueo de 1423. A través de la documentación provenzal posterior a esta fecha, son perceptibles las consecuencias traumáticas de este ataque, que hizo perder a Marsella su estatus de necrópolis dinástica por el robo de las reliquias de san Luis de Anjou. Cristalizando el odio de los provenzales contra los “perros catalanes”, el Saqueo contribuye a la construcción de una figura del enemigo cristiano que estimula ciertamente las iniciativas privadas basando sus acciones en una dimensión ideológica. Así pues, el aspecto emocional parece entrar entre los factores de emergencia del corso, que escapa todavía a la racionalidad estatal de la época moderna y sigue estrechamente vinculado a numerosos factores locales y coyunturales.

gistros, n° 2581, f. 117v; ACA, Cancillería, Registros, n° 2687, f. 103; ACA, Cancillería, Registros, n° 2687, f. 103; ACA, Cancillería, Registros, n° 2687, f. 104.

¹³⁰ ACA, Cancillería, *Cartas Reales*, Caja 12, 1612.

¹³¹ Ruffi, *Histoire de la ville de Marseille*, lib. VI, p. 262.

¹³² A lo largo del mes de julio de 1425, por ejemplo, Marsella había concedido la galera de Louis Gaufridi a la Comuna de Génova, AMM, Finances, Impôts et Comptabilité, CC 1687bis, f. 61v. La tregua concluye entre Alfonso el Magnánimo y el duque de Milán y la Comuna de Génova, y pone fin temporalmente a estos enfrentamientos, Basso, *Genova*, p. 247.

¹³³ ACA, Cancillería, Registros, n° 2581, f. 166.

¹³⁴ Las pocas expediciones llevadas a cabo por Jean Forbin no dejan de tener riesgo. En abril de 1431, se constata que dos de sus marineros fueron comprados a piratas catalanes, ADBdR, Fonds des Notaires de Marseille, n° 351 E 241, f. 2.

¹³⁵ Rigaud, “La galéasse, les corsaires et la tempête”. Acto de 1453.

¹³⁶ Bello León, “Apuntes para el estudio de la influencia del corso”, p. 35.

5. Bibliografía

- Baratier, Édouard y Reynaud, Félix, *Histoire du commerce de Marseille*. T. II, París: Plon, 1951.
- Basso, Enrico, *Genova: un impero sul mare*, Cagliari: CNR, 1995.
- , “Pirateria, politica, ceti dirigenti: alcuni esempi genovesi del Tardo Medioevo”, en Nikolas Jaspert y Sebastian Kolditz (eds.), *Seeraub im Mittelmeerraum: Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn: Wilhelm Fink–Ferdinand Schöningh, 2013, pp. 209-250.
- Bello León, Juan Manuel, “Apuntes para el estudio de la influencia del corso y la piratería en la política exterior de los Reyes Católicos”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 23 (1996), pp. 63-98.
- Burguera i Puigserver, Victòria, “Car més val contendre ab la quartana que ab flaquea Conflictividad marítima en tiempos de carestía en la Corona de Aragón a principios del siglo XV”, *Revista Universitaria de Historia Militar*, 11 (2017), pp. 43-61.
- Buti, Gilbert y Hrodej, Philippe, *Histoire des pirates et des corsaires. De l'Antiquité à nos jours*, París: CNRS Éditions, 2016.
- Buti, Gilbert y Cabantous, Alain, *De Charybde en Scylla: Risques, périls et fortunes de mer du XVI^e siècle à nos jours*, París; Berlín, 2018.
- Carraz, Damien, “Les Lengres à Marseille au XIV^e siècle. Les activités militaires d’une famille d’armateurs dans un port de croisade”, *Revue Historique*, 652/4 (2009), pp. 755-777.
- , “Une réalité ponctuelle et marginale? La piraterie sarrasine sur les côtes du golfe du Lion du XI^e au XIII^e siècle”, *Le Moyen Âge*, CXXI (2015), pp. 645-661.
- Carrère, Claude, “Marseille, Aigues-Mortes, Barcelone, et la compétition en Méditerranée occidentale au XIII^e siècle”, *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980), pp. 161-172.
- Delle Donne, Fulvio, “Le riscritture della storia: Alfonso il Magnanimo e la presa di Marsiglia nella storiografia coeva”, en Fulvio Delle Donne y Giovanni Pesiri, *Le scritture della storia. Pagine offerte dalla Scuola nazionale di studi medievali a Massimo Miglio*, col. Quaderni della Scuola nazionale di studi medievali, n^o 1, Roma: Istituto storico per il Medio Evo, 2012, pp. 111-139.
- Díaz Borrás, Andrés, *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia. La ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana*, Barcelona: CSIC, 1993.
- , *El ocaso cuatrocentista de Valencia en el tumultuoso Mediterráneo, 1400-1480*, Barcelona: CSIC; Institució Milà y Fontanals, 2002.
- Díaz de Games, Gutierre, El Victorial, ed. de Rafael Beltrán Llavador, Madrid: Taurus, 2000 (2^{de} édition).
- Droguet, Alain, *Les finances municipales de Marseille dans la seconde moitié du XIV^e siècle*, Mémoire de thèse, École Nationale des Chartres, 1975.
- , “Une ville au miroir de ses comptes: les dépenses de Marseille à la fin du XIV^e siècle”, *Provence historique*, 120 (1980), pp. 171-213.
- Eiglier, Joseph, *Étude historique sur le droit de marque ou de représailles à Marseille aux XIII^e, XIV^e et XV^e siècles*, Marsella: Aschero et Sacoman, 1888.
- Farge, Arlette, “Penser et définir l’événement en histoire. Approche des situations et des acteurs sociaux”, *Terrain*, 38 (2002), pp. 69-78.
- Favier, Jean, “Les galées de Louis d’Anjou”, en Henri Dubois, Jean-Claude Hocquet y André Vauchez (eds.), *Horizons marins, itinéraires spirituels (V^e-XVIII^e siècles): Marins, navires et affaires*, París: Publications de la Sorbonne, 1987, vol. II, pp. 137-145.

- Ferrer i Mallol, María Teresa, “Els corsaris castellans i la campanya de Pero Niño al Mediterrani. Documents sobre «El Victorial»”, *Anuario de Estudios Medievales*, 5 (1968), pp. 265-338.
- , “La navegació de conserva a l’Edat Mitjana”, *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), pp. 453-464.
- , *Barcelona i la política mediterrània catalana: el Parlament de 1400-1401*, en “XIV Congresso di Storia della Corona d’Aragona”. *La Corona d’Aragona in Italia (secc. XIII-XVIII): I. Il “regnum Sardiniae et Corsicae” nell’espansione mediterranea della Corona d’Aragona (Sassari-Alghero, 1990)*, Sassari: Carlo Delfino, 1995, vol. II, pp. 427-443.
- , “Antecedenti e trattative per la pace del 1402 fra la Corona catalano-aragonesa e Genova: un tentativo per porre fine alla guerra di corsa”, *Archivio Storico Sardo*, XXXIX (1998), pp. 99-138.
- , “Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano: Diego González de Valderrama alias Barrassa († 1410)”, en María Teresa Ferrer i Mallol, *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Barcelona: CSIC, Institución Milá y Fontanals, 2000, pp. 9-98.
- , “Curso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico en la Baja Edad Media”, en Manuel González Jiménez (ed.), *La Península ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV. V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval (Cádiz 1-4 abril 2003)*, Sevilla; Cádiz: Servicio de Publicaciones; Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006, pp. 255-322.
- García Isaac, José Marcos, “La lucha contra el corso y la piratería en el Mediterráneo castellano durante el reinado de Enrique III”, en José Antonio Chelle Ortega, José Marcos García Isaac, Óscar Villarroel González (eds.), *Guerra y diplomacia en el Península Ibérica (1369-1474)*, Madrid: La Ergástula, 2019, pp. 89-107.
- , “Colección de documentos referentes al corsario castellano Juan de Castrillo (1402-1405)”, *De Medio Aevo*, 11 (2017), pp. 1-12.
- Gauvard, Claude, “Grâce et exécution capitale: les deux visages de la justice royale française à la fin du Moyen Âge”, *Bibliothèque de l’École des chartes*, 153/2 (1995), pp. 275-290.
- Guiral Hadziiossif, Jacqueline, *Valencia puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia: Edicions Alfons el Magnànim, 1989.
- Hébert, Michel, Gouiran, Gérard, *Le livre Potentia des États de Provence, 1391-1523*, Paris: CTHS, 1997.
- Heers, Jacques, *Gênes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris: SEVPEN, 1961.
- Hinojosa Montalvo, José, “Piratas y corsarios en la Valencia de principios del siglo XV (1400-1409)”, *Cuadernos de Historia. Anexos de la Revista Hispania*, 5 (1975), pp. 93-116.
- Houssaye Michienzi, Ingrid, “«Que Dieu les engloutisse!». Les réactions des milieux marchands italiens face à la guerre de course et à la piraterie en Méditerranée (fin XIV^e-début XV^e siècle)”, en Michèle Battesti (ed.), *La piraterie au fil de l’Histoire. Un défi pour l’État*, Paris: Publications de la Sorbonne, 2014, pp. 299-311.
- López Pérez, María Dolores, *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*, Barcelona: CSIC, 1995.
- López Rodríguez, Carlos, *Epistolari de Ferran I d’Antequera amb els infants d’Aragó i la reina Elionor (1413-1416)*, Valencia: Universitat de València, 2004.
- Masson, Christophe, “Faire la guerre, faire l’État. Les officiers «militaires» sous les trois premiers souverains Valois de Naples”, *MEFREM*, 127 (2015), [en línea] disponible en <http://journals.openedition.org/mefrm/2531>, DOI: 10.4000/mefrm.2531.

- Maurel, Christian, “Fractures et renouveau d’un organisme urbain médiéval: la société marseillaise à l’épreuve du sac des Aragonais (1423)”, en Claire Dolan (ed.), *Événement, identité et histoire*, Québec: Éd. du Septentrion, 1991, pp. 39-63.
- Mollat, Michel, “Essai d’orientation pour l’étude de la guerre de course et la piraterie (XIII^e-XV^e siècles)”, *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980), pp. 743-749.
- Monnet, Pierre, “Nation et nations au Moyen Âge: Introductions”, en *Nation et nations au Moyen Âge*, Actes du Congrès 2013 de la SHMESP à Prague, Paris: Publications de la Sorbonne, 2014, pp. 9-34.
- Otchakovsky-Laurens, François, *La vie politique à Marseille sous la domination angevine (1348-1385)*, Roma: EFR, 2018.
- Plujà i Canals, Arnald, “L’almirall Joan II de Vilamarí (1421-1479)”, *Annals de l’Institut d’Estudis Gironins*, 54 (2013), pp. 361-390.
- Portal, Pierre, *Marseille, port de course (1378-1400)*, Mémoire de maîtrise, Université de Provence, 1970.
- Prétou, Pierre, “L’essor de la piraterie en Europe du XIII^e au XV^e siècles”, en Gilbert Buti y Philippe Hrodej (eds.), *Histoire des pirates et des corsaires. De l’Antiquité à nos jours*, Paris: CNRS Editions, 2016, pp. 93-115.
- Pryor, John H., “Soldiers of fortune in the fleets of Charles I Of Anjou, King of Sicily, ca. 1265–85”, en John France (ed.), *Mercenaries and Paid Men The Mercenary Identity in the Middle Ages*, Leiden; Boston: Brill, 2008.
- Ramière de Fortanier, Arnaud, “À propos de l’expédition du comte de Squirre en Sardaigne (1372): Catalans et Marseillais à la fin du XIV^e siècle”, *Bulletin Philologique et Historique*, 1 (1969), pp. 261-270.
- Rigaud, Philippe, “Pirates et corsaires sur le Bas Rhône, IX^e-XV^e siècles”, en Michel Vergé-Franceschi (ed.), *Guerre et commerce en Méditerranée, IX^e-XX^e siècles*, Paris: Veyrier, 1991, pp. 37-57.
- , “La galéasse, les corsaires et la tempête: Analyse nautique d’un témoignage”, *La Gazette des archives*, 174-175 (1996), pp. 320-328.
- , *Pirates et corsaires dans les mers de Provence XIV^e-XVI^e siècles: lettras de la costiera*, Paris: CTHS, 2006.
- Ruffi, Antoine de, *Histoire de la ville de Marseille*, Marsella: Martel, 1696 (2^e ed.).
- Salicrú i Lluch, Roser, “Luck and contingency: piracy and human trade in the Medieval Mediterranean”, en Nikolas Jaspert y Sebastian Kolditz (eds.), *Seeraub im Mittelmeerraum: Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn: Wilhelm Fink–Ferdinand Schöningh, 2013, pp. 349-363.
- Sánchez Fernández, Ana, *El Mediterráneo, un mar de piratas y corsarios, II Congreso Internacional de Estudios Históricos*, Santa Pola: Ayuntamiento de Santa Pola, 2002.
- Simbula, Pinuccia Franca, *Corsari e pirati nei mari di Sardegna*, Cagliari: AM&D, 1995.
- Teissier, Octave, *Histoire de Toulon au Moyen Âge*, Paris: Dumoulin, 1869.
- Valérian, Dominique, *Bougie, port maghrébin, 1067-1510*, Roma: EFR, 2006.
- , “La course et la piraterie en Méditerranée occidentale à la fin du Moyen Âge: entre activité économique et instrument politique”, en Annliese Nef (ed.), *Les territoires de la Méditerranée, XI^e-XVI^e siècle*, Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2013, pp. 35-49.
- Villard, Henri, “Jean Casse, armateur et marchand marseillais du XIV^e siècle. Sa maison, son comptoir, sa bastide”, *Annales de la Société d’Études provençales*, 4 (1907), pp. 73-117.
- Zarb, Mireille, *Les privilèges de la ville de Marseille du X^e siècle à la Revolution. Histoire d’une autonomie communale*, Paris: Picard, 1961.