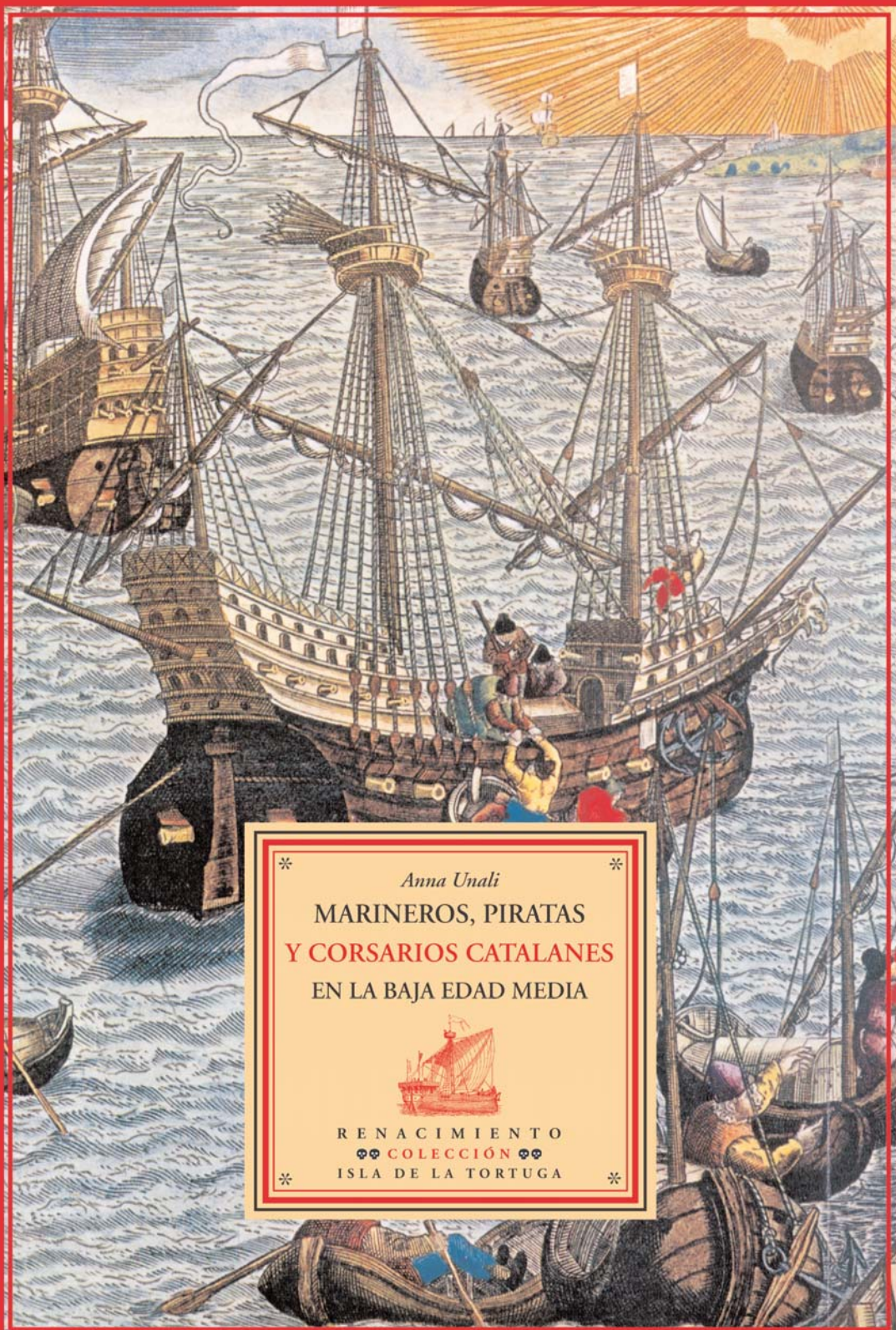


Anna Unali

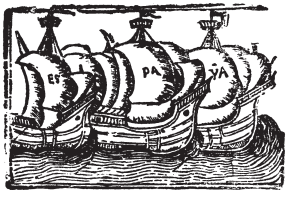
MARINEROS, PIRATAS Y CORSARIOS CATALANES EN LA BAJA EDAD MEDIA

RENACIMIENTO
COLECCIÓN
ISLA DE LA TORTUGA

MARINEROS, PIRATAS
Y CORSARIOS CATALANES

ANNA UNALI

MARINEROS, PIRATAS Y CORSARIOS CATALANES EN LA BAJA EDAD MEDIA



RENACIMIENTO

COLECCIÓN

ISLA DE LA TORTUGA

Diseño de cubierta: Equipo Renacimiento

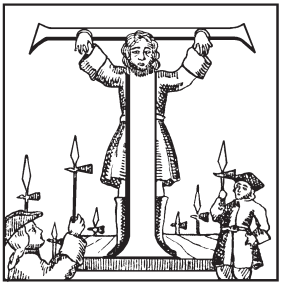
Esta obra ha sido editada con ayuda de la
Dirección General del Libro, Archivos y
Bibliotecas del MINISTERIO DE CULTURA

1ª edición italiana: 1983
1ª edición española: 2007

© Anna Unali © 2007, Editorial Renacimiento

Depósito Legal: S. 73-2007 ISBN: 978-84-8472-237-3
Impreso en España ISBN eBook: 978-84-8472-689-0 Printed in Spain

PRÓLOGO



ODOS los que han nacido y vivido en una ciudad marítima y pasado de niño los veranos en un barco, escuchando, de los más ancianos, las narraciones sobre las frecuentes incursiones berberiscas en su tierra, es que aún viven como yo en el siglo XIX, y posiblemente sienten una gran fascinación por los corsarios y los piratas y gran atracción por la navegación y la aventura. Permanece aún más vivo en su memoria el relato del libro primero de las *Historias* de Herodoto, leídas en el bachillerato, donde aparece un corsario ensalzado por sus vivencias y sus capturas de buques mercantes que hacían la ruta de Siria a Egipto, y también le resulta más fácil recordar, después de tantos años de lectura escolar, los versos de Homero, que en el canto IX de la Odisea, cuando Ulises está en Ismaro, sede de los Cicones, con su compañeros de adversidades dice: «Saqueé la ciudad, a sus habitantes los pasé a cuchillo, tomamos a sus esposas y nos dividimos el botín de

manera que nadie se quedó sin su parte». Precisamente por el tipo de vida vinculada al mar y por el entorno, uno se ve empujado a conocer con más detalle la historia de la navegación, de la que corsarios y piratas forman tan sólo una parte. De esta manera uno siente la necesidad de aprender más cosas sobre las naves, las rutas, las cartas de navegación, los instrumentos de a bordo, así como sobre la marina, las tripulaciones, los hombres de mar y por supuesto sobre los corsarios, que a menudo suelen confundirse con los piratas, pero que pertenecen a dos categorías distintas.

Los mejores relatos sobre las guerras de corso y la piratería no son los de la Antigüedad; entonces los navegantes se vigilaban con la vista, recorrían las costas, se orientaban con las montañas, las colinas, los cabos y los golfos; de noche las naves quedaban detenidas en una rada, y el ataque de los corsarios o de los piratas –los primeros ladrones que actuaban en nombre de una ciudad o de un rey, los segundos saqueadores por cuenta propia– venía favorecido por la oscuridad o por las emboscadas que se hacían ya de día en las costas. Se trataba de una navegación simple, y las páginas que hablan de ella, como por ejemplo, las del corso de los cilicianos liderada por Mitrídates, rey del Ponto, no despiertan un interés tan vivo como pueden hacerlo los relatos medievales de las hazañas en el mar que se dan a partir de los árabes. Se dispone ya de vivas y seductoras narraciones de varios cronistas a partir del siglo VIII, cuando los musulmanes, que ya eran dueños de la franja septentrional de África, penetraban en la Península Ibérica y el califa egipcio Abd-al-Azîz iniciaba un período de incursiones por todo el Mediterráneo. Es a partir de estas memorias cuando surge un verdadero interés por la

historia de la navegación, que en la Edad Media se convertirá en algo mucho más definido; el uso del timón, el descubrimiento de la brújula, la difusión de los mapamundis y los planos, la aplicación del reloj de arena y el conocimiento del astrolabio, la mejora de las velas y del aprovechamiento de los remos, el cálculo en las estrellas aplicado al compás; el hecho de salir a alta mar tiene un encanto mágico y quien haya estado en un barco con una brújula estropeada sabe recibir con alegría la aparición de la estrella polar, porque rompe con la soledad y garantiza la seguridad ante la inmensidad de las aguas.

La historia de la navegación es más interesante sobre todo a partir de la Baja Edad Media que está llena de seductores episodios sobre la vida de los marineros, corsarios y piratas. Parece como si viviéramos con ellos; hombres piadosos y al mismo tiempo violentos, disciplinados a bordo y desenfrenados en tierra, truhanes en el mar y afectuosos en familia; gente de grandes contrastes, dispuesta si son cristianas a recitar a bordo, el Ave María, o si son islámicas el Corán, y con el Ave María acostumbran a cantar los maitines. Nos queda el recuerdo de uno de estos himnos, cantado en tonos bajos, recuperado por J. B. Charcot: «Benditas sean la luz / y la Santa Cruz / el Señor de la verdad / y la Santa Trinidad. / Benditos sean el día / y el Señor que nos lo envía.» Gente tan piadosa como acostumbrada a vivir de riñas en las tabernas y a disfrutar de fáciles amores con mujeres de mala reputación, adictas al cuchillo o a las armas, y sin embargo obedientes. El interés que despierta todo esto es indudable. Pero existen muchos problemas vinculados a la navegación de entonces, que todavía no han sido resueltos y que

resultan intrigantes, como el modo de determinar la posición en las noches sin estrellas, las consecuencias de la declinación magnética de la aguja de la brújula, el uso de las reglas náuticas, como la «toleta del marteloio», útiles para el respeto de las rutas.

Habría que añadir que si la historia de la navegación es rica en obras científicas, basadas en documentos y testimonios muy serios, no lo es tanto la de los corsarios y piratas, llena de ensayos divulgativos, en los que sólo a veces se intercalan leyendas que no pueden ser verificadas por el estudioso formado bajo el método cartesiano; el argumento se presta a la novela, a la fantasía, a la prosa de aventura. No es fácil encontrar en los archivos, si no es con un trabajo fatigoso, documentos relativos a la materia, memoriales o actas, en las que se hable de abordajes, de armas utilizadas, de remos, de cambios en el velamen, de alimentos que se llevasen a bordo, de instrumentos y de todo cuanto pueda devolvernos una imagen más clara de la piratería y el corso. El libro de Anna Unali, que presento y cuyas pruebas he leído con vivo interés, es realmente una valiosa excepción. La autora ha trabajado durante mucho tiempo en los archivos, en las bibliotecas y en los museos marítimos de España y de manera especial en el Archivo de la Corona de Aragón y en el Archivo Histórico de la ciudad de Barcelona; Se ha dedicado al cotejo cuidadoso de centenares de documentos y ha encontrado aquellos que eran provechosos para la redacción de su obra. Le han facilitado la tarea varios estudios precedentes, un volumen y algunos ensayos, dedicados a las tripulaciones de las naves catalanas y al tráfico comercial en el siglo XIV. Por ello este texto debe tenerse muy en

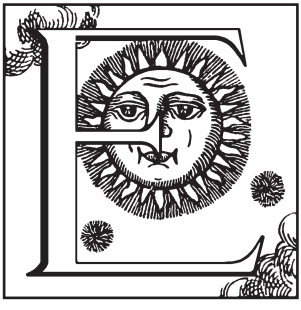
cuenta para poder conocer a los piratas y a los corsarios catalanes de la Baja Edad Media.

Hay algunos capítulos que reflejan el mérito del libro, como son aquellos dedicados a las armas, a las tripulaciones, a la alimentación, al trabajo en las dársenas, que aportan datos hasta ahora desconocidos. Es interesante conocer el tipo de ballestas utilizadas, la aparición de los morteros y el uso de la pólvora junto con las piedras; la vida de los marineros, la consistencia de las armaduras, del mismo modo que también atraen la descripción de los bastimentos, las cantidades de víveres y particularmente del bizcocho, así como el número de trabajadores en los puertos y en los astilleros. Son páginas que seducen, que se leen con agrado y cualquier intento de síntesis haría perder aquí el sabor y el gusto por su lectura, que aumenta debido a la atención que se le presta a los piratas y a los corsarios, y que demuestran la gran aportación de Anna Unali a este tema.

ALBERTO BOSCOLO

I.

PIRATERÍA Y CORSO: CONCEPTOS Y PROBLEMAS



L término piratería, referido a la Baja Edad Media, indica en su significado más inmediato y general, las acciones ofensivas que acarreaban perjuicios o que de alguna manera dificultaban el comercio marítimo y perjudicaban a las poblaciones costeras, en diversa medida, ya fuera por intereses ajenos, privados o nacionales[1]. Se entiende en este sentido que es un fenómeno derivado de la actividad mercantil, que se desarrolló internamente con una incidencia y frecuencia variables según el período. Por tanto, la piratería, entendida de este modo, era

1. Sobre la piratería en general cfr. La orientación bibliográfica, en A. UNALI, El «Libre de acordament» – *Equipaggi catalani per la guerra di corsa nel Quattrocento*, (Tripulación catalana para la guerra de corso en el S.XV), en «Centro di studi italo-iberici», IV, Cagliari, 1981. Para la depredación sobre las costas, v. Por ejemplo ARCHIVO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE BARCELONA (en adelante A.H.C.B.), Cartas Comunes Originales (en adelante C.C.O.), 1449, f. 162.

un conjunto de episodios, vinculados dinámicamente al proceso interno de la actividad comercial, considerada por el contrario como una operación repetitiva, puesto que debía garantizar diariamente, en el lapso de un año entero, el abastecimiento de los productos necesarios para la vida de las poblaciones.

Aunque esta definición en su aspecto más externo no resulta errónea, el fenómeno de la piratería y de la guerra de corso puede considerarse desde otras perspectivas, que permiten una lectura distinta[2].

Según este análisis, que veremos a continuación, la piratería no parece la excepción que confirme la regla, sino la propia regla, bien por la importancia que se le otorga en la sociedad de la época, debido a la frecuencia, continuidad y trascendencia atribuida a tales acciones, o bien porque fue llevada a cabo por todas las clases sociales, incluso por el rey[3] y la ciudad[4].

---

2. Para la problemática relativa a la piratería y al corso, cfr. M. MOLLAT, *Essai d'orientation pour l´etude de la guerre de course et de piraterie (XIIIe- Xve siècles), en «I Congreso Internacional de historia mediterránea»,* Palma de Maiorca Barcelona, 1980, e G. AIRALDI, *Pirateria e reppresaglia in fonti savonesi dei secc. XIII e XIV (Piratería y represalias en fuentes savonesas de los s. XIII y XIV)*, Bobbio, 1979; c. MARINESCU, *Notes sur les corsaires au service de Alphonse V d´Aragon, roi de Naples,*en «Mélange d´histoire generale de l´Université de Cluny», I, 1927; H. BRESCH, *Course et piraterie en Sicile (1250-1450),* en «I Congreso Internacional de Historia Mediterránea», Palma de Maiorca, 1973, Barcelona, 1980; F. MARTIGNONE, *Fatti di pirateria nel Mediterraneo occidentale del sec. XV (Acciones de piratería en el Mediterráneo occidental del s.XV),* en «Segundo Congreso Internacional de estudios sobre las culturas del Mediterráneo occidental», Barcelona, 1978.

3. Cfr. F. SOLDEVILLA, *Historia de Catalunya,* II, Barcelona, 1962, p. 686 «I el fet es tant més notable que Alfons (il Magnanimo) era ell mateix

Las motivaciones que explican tal fenómeno son de múltiple y diversa naturaleza. Podían ser motivos de carácter económico, como por ejemplo los escasos recursos alimenticios que creaban la necesidad de adquirir, a diferentes niveles, los productos de primera necesidad, pero hay que subrayar que el impulso dado a tales empresas se debe al estado de intranquilidad de algunas clases sociales que se encaminaban, tras haber encontrado su momento de apogeo en la aventura de las cruzadas, en tal dirección[5].

Los piratas más famosos pertenecían a menudo a familias acomodadas[6] y a veces alternaban, como es el caso del

---

un mercader i un navilier: disposava d´una flota comercial i no s´estava de prendre disposicions per afavorir els seus negocis particulars a vegades fins en contradicció amb els des seus subdits, com el cas de la seva protecció al potentat francés Jacques Coeur, rival del comerc catala» ; y además C. MARINESCU, Notas, cit., I, 1927, p. 155.

4. Alguna vez la ciudad realizaba acciones de piratería en las confrontaciones del comercio con otras ciudades del Reino aragonés. En un documento de las Lletres closes (en adelante LI.CL) (A.H.C.B., Ll.Cl. 1449, f. CXVIv.), los Consejeros de Barcelona pedían a Ramon des Pla, patrono de una galera armada que era utilizada para que las mercancías del *leny* de Pere Mucer fueran descargadas en Barcelona mientras se dirigían a Valencia, permitir que estos prosiguiesen el viaje sin que les fuese acarreado ningún daño, dado que el cargamento del *leny* consistía solamente en 80 *quarteri* de trigo, 150 *quarteri* de cebada y otras mercancías de escaso valor.

5. Cfr. M.T.FERRER I MALLOL, Els corsaris castellans i la companya de Pero Niño al Mediterrani. Documents sobre El Victorial, en «Instituto de Historia Medieval de España», V, Barcelona, 1968, p.270.

6. N.COLL y JULIÁ, Vicente Yañez Pinzon descubridor del Brasil, corsario en Cataluña, en «Hispania», n. XL, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Jeronimo Zurita, pp.595, 596; Dietari del antich Consell barceloní, vol. II, anys 1446-1477, Barcelona, 1893, p.15: «Aquest die en Johan Roig fill del honorable en P. Roig notari e loctinent

catalán Johan Torrelles, entre períodos dedicados a la piratería y períodos en los que su bandera era de signo opuesto[7].

En general las acciones de piratería, cuando implicaban a los enemigos del propio país, eran vistas por los mercaderes como una posibilidad de generar grandes beneficios, sin que eso comportase necesariamente consecuencias negativas. El mercader era también en la mayoría de los casos un pirata, al menos potencialmente[8], es por esto que al examinar la actividad mercantil no se puede prescindir del estudio de la piratería, pues ambas actividades compartían el mismo objetivo, que era el transporte de mercancías, igualmente efectuadas por unas y otras personas. La gran diferencia que aparece en los documentos entre los términos mercader y pirata, deriva de la individualización del uno respecto del otro: efectivamente, el punto de vista cambiaba según la perspectiva desde la que se observase; desde una determinada posición parecían contrarios,

---

del tresorer del senyor Rey com a corssari ab I balener armat attenta en les mars de la coste de Barchinona e assats props les mars de Matero de damnifficar ab lo dit seu balaner una nau de castellans amichs del senyor Rey e alguns ciutadans e habitadors de la dita ciutat».

7. Según Johan Torrelles, que actuó en el período 1449-1457, cfr. A.UNALI, El «Libre, cit., pp. 22-26.

8. Cfr. E.PUTZULU, *Pirati e corsari nei mari della Sardegna durante la prima metá del secolo XV* (Piratas y corsarios en los mares de Cerdeña durante la primera mitad del siglo XV), en «IV Congreso de Historia de la Corona de Aragón», Actas y Comunicaciones, I, Palma de Maiorca, 1959, p. 168. Putzulu afirma que las posibilidades que se ofrecían a los que querían realizar un saqueo eran múltiples: en los momentos de tregua, por ejemplo entre Aragón y Génova, se dirigían contra los infieles. Además subraya que una vez que se están en la mar los equívocos eran numerosos y que las mercancías saqueadas podían encontrar distribución y ser vendidas en cualquier puerto.

cuando luego eran piratas todos los que, cumpliendo con tales acciones, eran enemigos de la patria.

La situación aragonesa puede verse reflejada en la política de Alfonso V el Magnánimo, que administraba los actos de piratería en su propio beneficio, considerando alternativamente amigos y enemigos del Reino a algunas ciudades o naciones, en función del momento histórico en el que se encontraba[9].

En la Baja Edad Media la piratería adquiere, como en anteriores épocas, un papel fundamental para la vida de los países costeros, que encontraban en el mar la solución natural para el desarrollo de la economía propia. Los productos locales, derivados de la agricultura, resultaban casi siempre insuficientes para las necesidades de la colectividad; además, la circulación de muchos otros bienes de consumo, que entonces formaban parte de la vida cotidiana, había creado la exigencia de mantener o de intensificar los tráficos mercantiles.

La pertenencia de los hombres de la tripulación a niveles sociales altos[10] y las frecuentes noticias sobre la permanencia de los mercaderes en ciudades lejanas[11], confirman la importancia del movimiento mercantil, en ambos sentidos, llevado a cabo por componentes de todas las clases, y confirman que el comercio y, por consiguiente, la piratería,

---

9. C. MARINESCU, Notes, cit., I, 1927 p.157

10. A. UNALI, El «Libre», cit., pp. 35-38.

11. ARCHIVO DE LA CORONA DE ARAGÓN – BARCELONA (en adelante A.C.A), Real Audiencia, Procesos, 102/21; cfr. También en C.E. DUFOURCQ, La vie quotidienne dans les ports mediterranées au Moyen Age – Provence Languedoc Catalogne, Paris, 1975, pp. 110-11.

fueran consideradas como unas de las actividades que resultaban especialmente más provechosas[12].

¿Cómo era el transporte de las mercancías y qué riesgos se corrían en estos desplazamientos? Las leyes nacionales o civiles se esforzaban por establecer normas en el sector, intentando permitir el constante abastecimiento de productos. Pero existían muchas contradicciones en estas normas, que por un lado rechazaban las acciones de piratería, realizadas contra el propio mercado o el de los Estados aliados, y por otro lado justificaban estas acciones paralelas contra los enemigos, que no contribuían desde luego a mejorar la difícil situación que se vivía en los mares.

El resultado de esta política llevaba a agresiones continuas, de parte de un Estado enemigo o realizadas por individuos a título personal. A estas serias incomodidades, procedentes del exterior, se sumaban las agresiones de los que, transgrediendo, por ejemplo, las normas previstas por el Consulado del mar o por la Ordenanza marítima, se dedicaban a robar embarcaciones pertenecientes a su propia nación, indiferentes a las terribles penas previstas para tales delitos[13].

---

12. El Del Treppo es su volumen *I mercanti catalani e l´espasione della Corona d´Aragona nel sec. XV* (Los mercaderes catalanes y la expansión de la Corona de Aragón en el siglo XV), Nápoles, 1972, p. 5, retomando la hipótesis de Vicens Vives, sostiene que Barcelona, situada en el punto de encuentro entre el mundo cristiano y musulmán, sacaba su fortuna de la piratería antes que del comercio del oro y de los esclavos.

13. A.H.C.B., Ll.Cl., 1449 f. XXXII; cfr. A. BOSCOLO, Inviati barcellonesi presso Alfonso il Magnanimo,(enviados barceloneses a Alfonso el Magnanimo) en «Medio Evo aragonese» (Medioevo aragonés), Padova, 1954, p. 110.

De estas consideraciones se desprende un panorama que muestra la gravedad de la situación mercantil en un Mediterráneo cruzado por embarcaciones siempre armadas para la defensa y preparadas, si se presentaba una ocasión favorable, para dirigir su ataque en las confrontaciones del propio país o de los otros. Una de las particularidades que impresiona verdaderamente en el análisis de la navegación de este período es la presencia, a bordo de las embarcaciones mercantiles, de las distintas variedades de armas y de hombres verdaderamente preparados para el combate.

Las luchas entre las mayores ciudades mediterráneas por el predominio sobre los mares y por la supremacía mercantil, estaban vivas pero de manera latente hasta en los períodos en los que las relaciones internacionales se presentaban relativamente tranquilas y existía un acuerdo voluntario por mantener la paz.

La pertenencia a una nación enemiga confería a los mercaderes la oportunidad de poder asaltar una embarcación y confiscar su botín, incluso manteniéndose totalmente dentro del marco de la legalidad. La guerra abierta entre dos estados incidía profundamente en las respectivas economías, con consecuencias a veces desastrosas para el esfuerzo que ello suponía; la piratería y el corso ofrecían, en cambio, la oportunidad de no llegar a un combate abierto, atentando paulatinamente la seguridad de las rutas u obstaculizando el alcance de algunos puertos.

El Consejo de las ciudades, como ocurrió con el Reino de Aragón, protegía la defensa de las aguas de las costas con embarcaciones armadas que tenían el deber de vigilar los cargamentos que venían destinados para su propio abasteci-

miento[14]. De todas formas estas actuaciones tenían una efectividad limitada, por el exiguo radio en el que las galeras guardacostas se movían y porque el resultado de dicha empresa no era siempre positivo. A veces estas embarcaciones armadas para la vigilancia del litoral llegaban a alcanzar a los piratas y a apoderarse de sus flotas, pero sólo después de algunos meses del inicio de las operaciones, a pesar de que se valían de los mejores patronos y de galeras perfectamente equipadas para estos menesteres[15]. Sucedía además que algunas ciudades aunaban las propias fuerzas para el armamento de una galera, con la intención de aniquilar a un pirata especialmente temible o con el fin de resolver alguna difícil situación.

En estos casos las conexiones se efectuaban con mucha rapidez; los mensajeros llegaban en poco tiempo a las localidades interesadas para comunicar la novedad de un nuevo asalto o saqueo; en los documentos aparecían numerosas injurias contra los enemigos de la patria, que encendían las fantasías en la previsión de los terribles castigos que se impondrían a los traidores y enemigos del bien público[16].

---

14. A.H.B.C., Consellers, Armades-Port, Libre de acordament, 1449 e 1455, A.H.C.B., Ll.Cl. 1449, ff. CXLI, CXLIV, CXLII; Dietari del antich Consell barceloní, cit., vol. II, anys 1446-1477, p. 74; A.H.C.B., C.C.O., 1449, ff. 177 y 186.

15. La galera de Torrelles había sido capturada solamente después de un período de persecución por parte de la galera armada de la ciudad de Barcelona: cfr. A.H.C.B., C.C.O., 1449, f.147; f. 154 y f. 160; A.H.C.B., Ll. Cl., 1449, 1450, ff. CXVv, CXVI; ff. CXVIv, CXVII; ff. CXVIIv, CXVIII.

16. *Dietari del antich Consell barceloní*, cit., vol. I, anys 1390-1446, pp. 234, 235, 238, 247, 252, 254, 259; vol. II, anys 1446-1477, p. 17; A.H.C.B., Ll. Cl., 1449, 1450, ff. CXXIIIv, CXXIV.

La defensa de las costas, incluso cuando se manifestaba eficaz, no resolvía sin embargo totalmente el problema de la piratería: continuaba resultando peligrosa la navegación en alta mar, donde las ayudas resultaban imposibles y la integridad de un cargamento o de una embarcación se confiaban exclusivamente a la destreza del patrono o del capitán, que a su vez dependían de la movilidad y del armamento de su propia embarcación.

Las técnicas de asalto presentaban bastantes mejoras con respecto a épocas anteriores: saetas y dardos acompañaban a veces a los cañones[17] que mantenían alejados a los adversarios, que intentaban a su vez aproximarse al buque enemigo para abordarlo y resolver el combate con un cuerpo a cuerpo[18].

Las flotas más ligeras y provistas de remos, conseguían buenos resultados gracias a la facilidad de maniobra de sus buques, mientras que las *naus* más pesadas, entregadas únicamente a la fuerza del viento, se encontraban con frecuencia en dificultades[19].

Más allá de cuanto se hubiera podido creer, la piratería no provocó constantemente, como indican algunos historiadores, una actividad paralizante en lo que se refiere al comercio y a la economía de un país, sino que a veces, como se puede observar en Cataluña en el tercer decenio

---

17. Los cañones de hierro entraron a formar parte del armamento de las embarcaciones aragonesas sobre todo a partir del 1418, es decir, coincidiendo con las campañas mediterráneas de Alfonso V de Aragón; Cfr. M. DEL TREPPO, *I mercanti*, cit., p. 450.

18. A. DE CAPMANY, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona,* Barcelona, I, 1965, pp. 90, 91.

19. M. DEL TREPPO, *I mercanti*, cit., pp. 440-458.

del siglo XV, tuvo también una incidencia muy positiva al prosperar junto a la actividad mercantil[20].

En Cerdeña, por ejemplo, la piratería y el corso, a principios del mil cuatrocientos, en la época de la dominación aragonesa, e incluso mucho antes, eran protegidos y practicados incluso por los funcionarios reales, y directa o indirectamente por todos aquellos que tenían la oportunidad: mercaderes, eclesiásticos, señores feudales, consejeros. A principios del siglo XV el Rey de Aragón, Martín el Viejo, atribuía a la piratería y al corso una notable importancia en la defensa de los territorios sardos y en la solución de los problemas de subsistencia de la población[21].

Las actividades de piratería, que variaban según los períodos de mayor o menor agitación política, se manifestaban bajo diferentes aspectos; la semejanza de los resultados por un lado, vinculaba la piratería con la actividad mercantil, y por el otro lado unía la piratería con la guerra de corso, llegando así a confundir los límites entre los campos del comercio y de la guerra, y ampliando por consiguiente su significado originario. Es por ello que la delimitación de los conceptos no resulta posible, dado que la piratería no comprendía objetivos propios y asumía, en los

---

20. M. DEL TREPPO, *I mercanti*, cit., pp. 5 y 40. No opina lo mismo F. SOLDEVILA, *Historia de Catalunya*, II, Barcelona, 1962, p. 686, el cual sostiene que «la politica que ara inicia Alfons el Magnànim, politica de guerra que disminuia i arribava a anular el comerç de Levant, i que en consequència augmentava la pirateria, fatal per al trafic, una de les plagues més grans d´aqueste periode en el qual s´aboquen tota la disciplina i la rapacitat de que és capaç la nostra raça».

21. E. PUTZULU, *Pirati*, cit., p. 159; v. Además M.T.FERRER I MALLOL, *Els corsaris*, cit., p. 293.

diversos períodos y lugares, características de las otras dos actividades[22].

Desde el punto de vista jurídico existía una diferencia: el corso tenía como tal un carácter de legalidad, puesto que era defendido por oficiales públicos o por el propio soberano[23], mientras que la piratería se acotaba a actos individuales que iban dirigidos indistintamente contra enemigos de la patria o incluso contra personas pertenecientes a la misma nación. Sin embargo esta definición no se ajusta del todo a la realidad y sólo se corresponde parcialmente con una parte de lo que acontecía.

La documentación existente sobre esta cuestión presenta multitud de ejemplos probados y no permite llegar fácilmente a cualquier clasificación. Se ha intentado delimitar el sector en el que las dos actividades se desarrollaron, reconociendo la piratería dentro del ámbito económico comercial, habituada al crimen, y la guerra de corso asociada al ámbito político-militar[24]. Sin embargo, hasta esto puede ser cierto sólo en parte, dado que el corso era en muchos casos una auténtica piratería, pero que estaba protegida bajo el marco de la legalidad.

Aragón, dentro de los países mediterráneos, se inserta plenamente en el discurso referente a la piratería y al corso

---

22. Para la diferenciación entre piratería y corso cfr. G. AIRALDI, Pirateria, cit., pp. 1, 2; N. COLL Y JULIÁ, *Aspectos del corso catalán y del comercio internacional en el siglo XV*, en «Estudios de historia moderna», IV, 1954, p. 159; M.T. FERRER I MALLOL, *Els corsaris*, cit., p. 270; M.MOLLAT, Essai, cit.

23. J.L: DE AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE, *El corso marítimo*, Madrid, 1950, p.27.

24. F. MARTIGNONE, *Fatti*, cit., p. 298.

en la Baja Edad Media, dado que la actividad de su programa de predominio y de expansión sobre el mar estaba basado principalmente en estas dos actividades marinas. Las repetidas quejas por parte de los funcionarios de diversas regiones, colindantes y lejanas, dan muestra de la frecuencia y la eficacia de tales iniciativas. En 1314 dos embajadores marselleses acusaban a los piratas catalanes de haber pedido un rescate por unos comerciantes y marineros provenzales, después de haberles despojado de sus bienes y de sus embarcaciones. Y de nuevo hacia 1360, siempre por parte marsellesa, se tiene noticia del envío de embajadores a la Reina Giovanna de Nápoles para la demanda de la indemnización de los perjuicios ocasionados por las correrías catalanas, que ascendían a 40.000 florines de oro[25].

Una vez que se ponía en marcha la espiral de represalias y de acciones provocadoras, no se detenía fácilmente, e incluso cuando un soberano intentaba pactar una tregua o tratado de paz con un país hasta ahora enemigo, resultaba difícil impedir que incidentes diplomáticos no pusieran en peligro la estabilidad de la relación[26]. Por otra parte, los reyes aragoneses no siempre mantenían una postura clara en las relaciones con los propios aliados, a los que por un lado prometían amistad, mientras que por el otro permitían que los propios súbditos se volvieran contra ellos[27].

---

25. E. BARATIER, F. RAYNAUD, *Histoire du commerce de Marseille*, 1281-1480, Paris, 1951, p. 115.

26. A.C.A., *Real Audiencia, Procesos*, 102/21; V. Además A. UNALI, *Traffici commerciali tra l'Aragona e Fez all' epoca di Ferdinando I*, en «Rivista Storica Italiana», 1982, LXVI, fasc. I-II, pag. 133 y sig.

27. A.BOSCOLO, *La politica italiana di Ferdinando I d'Aragona* Cagliari, 1954, pp. 28, 29.