

LA GUERRA EN LA MAR EN *LAS SIETE PARTIDAS*

Felipe ESPILEZ MURCIANO
Licenciado en Derecho

La actividad naval de Alfonso X

LA actividad naval de Alfonso X está contrastada por distintos documentos que la atestiguan fehacientemente. Se podría decir que, desde antes de la publicación de *Las Siete Partidas*, y también después, el monarca despliega su actividad a través de varios frentes, en una decidida búsqueda de consolidar su poderío en la mar. Dentro de estas líneas de actuación se pueden nombrar la creación de infraestructuras de carácter naval —ámbito en el que cabe destacar, por su importancia, la construcción de las atarazanas de Sevilla— y la institución del Almirantazgo. Cabe señalar, asimismo, su intensa actividad negociadora, que se plasmaría en sus pactos con el Papa, en acuerdos con ciudades extranjeras y en contratos con cómitres españoles y foráneos. De todo ello se da breve noticia a continuación, con el ánimo de dejar en el lector una impresión cierta de la intención del monarca de potenciar su dominio marítimo, siguiendo para ello una compleja estrategia a través de varias vías.

Respecto a la construcción de las Reales Atarazanas de Sevilla, el rey se preocupó de forma decidida en rematar su construcción, iniciada durante el reinado de su padre, Fernando III. Aunque algunos historiadores prefieren hablar de reconstrucción, esta matización no desmerece el hecho de que el Rey Sabio dio a las atarazanas hispalenses un renovado impulso militar y económico.

El arsenal en cuestión, de grandes dimensiones, estaba delimitado por un cuadrilátero cada uno de cuyos lados medía 182 metros de longitud aproximadamente. Se articulaba en 16 naves de anchura desigual, aunque considerable en todos los casos, separadas por pilares que sustentaban unos arcos de medio cañón agudo de casi 13 metros de altura, bajo los cuales se fabricaban y, en algunos casos, se albergaban los navíos. Respecto al suministro de madera, fundamental para la construcción de los barcos de aquella época, en 1253 se decretó la tala libre en los montes del rey, medida que permaneció vigente durante años.

Al tiempo que organizaba la flota y sentaba las bases estructurales de la fabricación de naves, Alfonso X solicitó al papa que la Iglesia aceptase los pactos o alianzas que concertase con los musulmanes, a lo que Inocencio IV

dio su consentimiento en octubre de 1252. Posteriormente esa ayuda se amplió, pues en los dos años posteriores el citado pontífice concedió indulgencia plenaria a los alistados como cruzados, al tiempo que autorizaba al rey a tomar una parte de los diezmos recaudados para financiar la cruzada.

Aunque otro tipo de actividades políticas, algunas de ellas internacionales, menguaban el tiempo que Alfonso X podía dedicar a los asuntos marinos, la persistente preocupación del monarca por el problema africano le lleva a cerrar acuerdos dirigidos a reforzar su poder marítimo.

En junio de 1253 pacta con el maestre de Santiago Pelayo Pérez Correa que este, durante tres meses al año, tuviera aparejada una galera con 200 hombres a cambio de 1.600 aranzadas de olivar en el Aljarafe y 250 maravedíes de oro el primer año, añadiéndose que cualquier botín que se obtuviera se partiría por mitad entre rey y maestre.

En agosto de 1253, Alfonso X contrata a un grupo de 21 marineros cántabros, franceses e italianos, a los que ofrece el cargo de cómitres de sus navíos. A cambio de su compromiso, el monarca ofrece a estos hombres un salario, además de tierras y casas en Sevilla y su comarca. Los cómitres debían cuidar de la galera que el rey les entregase, y tenerla siempre provista de todo lo necesario, además de obligarse a rehacerla cada nueve años. La previsión del reparto de las ganancias era por mitades: una para el rey, otra para los cómitres y tripulantes.

Poco después el rey suscribe otro contrato con 10 cómitres, con quienes acordaba que cada uno de ellos soportaría cada nueve años los costes de una galera, a la que deberían tener a punto para la navegación y el combate.

Se pueden citar también, entre otros, los acuerdos suscritos con los pisanos que, a finales de 1254, le prometieron 10 galeras. Dos años después está documentado un acuerdo idéntico con Marsella que comprometía a la ciudad por espacio de tres meses, transcurridos los cuales los gastos serían asumidos por el rey de Castilla.

Todas estas acciones fueron completadas, a modo de remate, con la creación del cargo de Almirante de la Mar, del que se dará cumplida noticia posteriormente, en el apartado dedicado a la tripulación de los navíos.

La guerra de la mar («la guerra de la mar es como cosa desamparada y de mayor peligro que la de la tierra por las grandes desaventuras que pueden y venir y acaecer»)

La guerra de la mar (partida II, título XXIV)

Mediante diversas leyes se va dando noticia de los varios aspectos de esta cuestión. A manera de prólogo de lo que después se irá diciendo, se declara que es preciso distinguir la guerra por mar de la realizada en tierra, pues son de distinta condición, añadiendo que se tratará también de qué cosas son necesarias para llevarla a cabo, qué hombres son menester, cómo se deben acaudillar, cuán-

tos navíos son precisos para hacer este tipo de guerra, de qué cosas deben estar abastecidos para ello y qué pena merecen aquellos que errasen en su cometido.

Para explicar la forma en que se hace la guerra por mar, *Las Partidas* la comparan con la guerra por tierra, empleando a veces analogías un tanto forzadas, pero con un ánimo descriptivo evidente. Se señala que tal guerra se hace en dos maneras. La primera, a través de una flota de galeras y de naves con «poder de gente», así como la hace «la gran hueste por la tierra». La segunda, por medio de algunas galeras o de naves corrientes armadas en corso. Se determina aquí, como se hace en alguna otra ley, la diferencia entre flota y armada, consistente en el número de navíos empleados, mayor en la primera que en la segunda.

Después de dividir en dos la forma de la guerra por mar, como ya se ha dicho, se indica que, para ella, son necesarias cuatro condiciones:

- 1) tener conocimientos de la mar y los vientos;
- 2) poseer navíos bien pertrechados de hombres, armas y el resto de cosas que fueran necesarias, según conviniese a la empresa que se quisiera acometer;
- 3) disponer de una tripulación diligente «que no se dé tardanza en las cosas», pues la propia mar, se argumenta, «no se da a la vagancia de las cosas» y exige que quienes navegan por ella deben ser «acuciosos y apresurados» en lo que quieran hacer.

En cuarto y último lugar se exige que los hombres sean «muy acaudillados». Es decir, en términos más modernos, se está haciendo alusión a la disciplina de la marinería y, en general, de toda la tripulación. Y se fundamenta esta exigencia con una analogía de contraste respecto de la guerra en tierra. Se explica que en tierra los hombres pueden ir por sus pies y en sus bestias a donde y cuando quisiesen, pero en la mar no está en su mano como aquellos que van por pies o por cabalgaduras, pues en los navíos, que son de madera y tienen los vientos por freno, no pueden defenderse como quisieren, ni dejarse caer de las cabalgaduras en que van, ni desviarse o huir para guarecerse ni aun en peligro de muerte. Y, por las razones expuestas, se finaliza la ley pidiendo, de nuevo, un fuerte acaudillamiento, toda vez que, por añadidura, se estima que el desmandamiento sería mayor y más peligroso que en el caso de la guerra en tierra, lo que exige un mayor rigor en el tratamiento del caudillaje.

Honra y deshonra, según sus actos, de los que se aventuran a guerrear en la mar (partida II, título XXIV, ley X)

Declaran *Las Partidas*: «Ardimiento muy grande hacen aquellos que aventuran sus cuerpos andando en guerra por tierra, (...) mas mucho mayor es el de los otros que guerrear en la mar». Este reconocimiento explícito de los peligros de la mar, y aún más de la guerra por mar, es reiterado en más de una

ocasión por diversas disposiciones del cuerpo normativo que nos ocupa. Tal es el empeño del legislador en subrayar este hecho que incluso se permite una analogía entre la guerra por tierra y la guerra por mar, analogía en ocasiones algo ingenua, pero que reviste un marcado carácter pedagógico, intentando justificar los mayores peligros que acechan en la mar respecto de los existentes en tierra. El respeto —cuando no miedo— a la mar queda patente en la aseveración de que la guerra en tierra es peligrosa solamente por los enemigos, mientras que en la mar al peligro que entrañan estos hay que añadir el derivado de las aguas y los vientos. Pero, no siendo esto suficiente, aún se menciona otro peligro cuando se dice que quien cae del caballo no puede descender más que hasta la tierra, «mas el que cae del navío por fuerza ha de ir hasta el fondo de la mar, y cuanto más armado fuere, tanto más descenderá».

Y se sigue con las contraposiciones entre ambos medios, diciendo que quienes combaten en una villa o un castillo pueden hacerse a un lado, pero no así quienes lo hacen por mar, puesto que los navíos se acercan unos a los otros y se traban sin poder desviarse a ninguna parte, «y por ende en estas luchas hay gran peligro, pues no hay entre ellos sino las manos y las armas con las que se hieren». Y todo esto, se añade como agravante, sin comer ni beber lo que se quiere sino solo lo que se puede, puesto que si algún alimento se malogra no se puede cambiar por otro, como se hace en tierra, «que si les menguan las viandas de las talegas [las gentes de tierra] pueden ir a otra parte a buscarlas», y aun no encontrando otras pueden, en último término, comer la hierba de sus bestias.

Y, para finalizar, se pone en evidencia otra desventaja para los hombres de la mar: la falta de «lugar en el navío para estar y dormir de forma holgada».

Estas son las razones, según *Las Partidas*, por las cuales se pide a los hombres que se atreven a guerrear por mar que sean «esforzados y acuciosos», para saber escapar de los peligros del medio marino y de los enemigos. Se finaliza estableciendo las consecuencias —positivas o negativas— que se derivarán del comportamiento observado en sus respectivos oficios por quienes hayan guerreado en la mar. Desde el lado positivo, se estipula que, cuando fueren de la manera que se les requiere, deben ser honrados y guardados, pagándoles sus soldadas y la parte de las ganancias de los enemigos que les pertenezcan. Desde el punto de vista negativo, se disciplina que, cuando no fuere así, se les debe escarmentar según cual fuere el yerro y el lugar y el tiempo en que fuere hecho.

La tripulación de los navíos («son muchos los hombres que son menester en las naves cuando quisieren guerrear por mar»)

La tripulación de los navíos (partida II, título XXIV, ley II)

Respecto a la tripulación de los navíos de guerra, en *Las Partidas* se nombran de forma explícita los siguientes cargos u oficios:

- 1) el almirante, con la consideración de guarda mayoral de la armada;
- 2) los cómitres, con la calidad de caudillos de galera;
- 3) los naocheros, entendidos de los vientos y de los puertos, para guiar los navíos;
- 4) los marineros, hombres que han de servir y obedecer a los naocheros;
- 5) los sobresalientes, cuyo oficio es señaladamente el de «lidiar» con los enemigos;
- 6) y muchos otros, entre los que cabe citar a los proeles y los alieres, los ballesteros, los barqueros, los cuidadores de las velas, los guardianes de armas, municiones y viandas, etc.

El almirante (partida II, título IX, ley XXIV; título XXIV, ley III)

Al decir del *Diccionario marítimo español*, «según la primera y más antigua significación de esta voz en Castilla, era el que en las cosas de la mar tenía jurisdicción con mero mixto imperio y mando absoluto sobre las armadas, navíos y galeras». La primera dignidad de Almirante fue creada por Fernando III, «y se decía *Almirante de Castilla* por distinción del *Almirante de Aragón*». Pero fue el rey Alfonso X quien verdaderamente dio carácter, estructura y personalidad a la institución del Almirantazgo, dotándola de los elementos que la hacen reconocible como tal. Respecto al primer nombramiento, aunque algunos opinan que recayó, en 1247, en Ramón Bonifaz, quien había organizado una flota para participar en el cerco de Sevilla, otros autores piensan que Bonifaz nunca fue designado oficialmente almirante. Alfonso X nombró para el cargo a Ruy López de Mendoza, personaje de relieve en la corte. La primera referencia escrita de López de Mendoza como almirante data de diciembre de 1254. El Almirante residía ordinariamente en Sevilla, por estar allí las Atarazanas Reales y ser el lugar donde se armaban y organizaban las flotas y en el que radicaba el Tribunal Especial Marítimo. Posteriormente se creó la figura del Almirante de Indias, cuyas prerrogativas y autoridad eran del todo iguales a las del de Castilla, y se despachó de ello título al descubridor Cristóbal Colón.

El Almirante es una figura crucial en la normativa de los navíos de guerra. Tanto es así que *Las Siete Partidas* regulan este oficio en más de una ley. En una de ellas, dedicada a establecer las relaciones del rey con sus oficiales, se deja cumplida noticia de la estrecha relación existente entre el monarca y el almirante, como corresponde a la alta dignidad de este. En otra, que lleva por título «De la guerra que se faze por la mar», se establecen también diversas disposiciones relacionadas con el cargo.

Su detallada regulación quizá parezca no corresponderse con lo incipiente de la institución del Almirantazgo en aquellos tiempos, aunque acaso sea precisamente esta circunstancia la que justifique esta exhaustividad, teniendo en cuenta el evidente interés de Alfonso X por desarrollar una activa política militar, dentro de la cual el Almirantazgo obraría de elemento director y vertebrador.

El almirante y sus relaciones con el rey (partida II, título IX, ley XXIV)

Dicen *Las Partidas*, en una especie de manifestación de la importancia que quieren otorgar a la institución del Almirantazgo: «Maravillosa cosa son los hechos de la mar y señaladamente aquellos que los hombres hacen, como en buscar manera de andar por ella por maestría y por arte, así como en las naves, en las galeras y en todas las otras maneras de barcas».

Se continúa diciendo que, precisamente por la principalidad de la cuestión, los antiguos reyes, cuando armaban los navíos para guerrear con enemigos, nombraban caudillo llamado *admiraltus*, que ahora se conoce como almirante, destinado a la realización de maravillosos hechos.

Al oficio de almirante se le reconoce gran grandeza de forma explícita. Pero es que, además, se reitera su importancia cuando se regula que los cómitres y todos aquellos que fueran en la flota o en la armada deben obedecer sus órdenes como si hubiesen emanado del mismo rey, puesto que el oficio del almirante «es poderoso y honrado en gran medida».

El cargo de almirante, que consistía esencialmente en ser caudillo de todos los navíos destinados a la guerra, tenía varias facetas conformadoras.

Desde el punto de vista militar, se le otorgaba la dirección de todas las naves a su mando, que podían estar agrupadas en dos estructuras: la flota, formada por un gran número de navíos, y la armada, compuesta por unas pocas naves (1).

Desde el punto de vista jurisdiccional, el almirante tenía potestad para impartir justicia sobre todos aquellos que se desmandasen, huyesen, hurtasen alguna cosa o que se peleasen con resultado de heridas o muerte, aunque esta lista desglosada por *Las Partidas* no parece tener intención de *numerus clausus*, dado lo extenso de las potestades del almirante, quien también ejercía de juez de alzada para sentencias dadas por los cómitres, a los que incluso tenía capacidad para juzgar con licencia del rey, que era quien habitualmente se reservaba dicho juicio. El almirante era también juez, incluso en tiempo de paz, de todos los asuntos sobre naves de guerra ocurridos en puertos del reino.

En el ámbito económico, tenía bajo su responsabilidad la recaudación de todas las cosas que se ganasen por mar o por tierra. Como medida precautoria, el protocolo obligaba a que dichas ganancias se hiciesen escribir delante de todos los cómitres (o de la mayoría de ellos), con objeto de evitar posibles hurtos o encubrimientos, pudiendo de esta forma dar buen recaudo de las mismas al rey.

Desde la perspectiva de la ocupación, tenía la obligación de mandar a cada uno de los cómitres que acercasen el navío a la ribera del puerto, haciéndolo guardar de manera que no se perdiera ni dañase por su culpa. Por otro lado, se le reconocía, en los casos de ocupación de puertos, la capacidad de manda-

(1) Como puede observarse, los conceptos de flota y armada que manejan *Las Partidas* distan de lo que se entiende por una y otra hoy en día. Conviene, pues, tener en cuenta su verdadero significado en este contexto histórico para no errar en el análisis.

miento en las cosas relacionadas con hecho de la mar, obligando a todos como si lo hubiera ordenado el rey mismo.

El almirante como guarda mayoral de la armada (partida II, título XXIV, ley III)

El almirante es definido como «el caudillo de todos los que van en los navíos para hacer guerra sobre la mar». Su magnífico poder cuando va en la flota queda patente cuando se dice, seguidamente, que equivale al del mismo rey. En consonancia con tal alta dignidad, para acceder al cargo de almirante se fijan cuatro requisitos, dentro de un reglado protocolo que exige una promesa solemne y que, finalmente, es plasmado en acta real.

Los requisitos eran del tenor siguiente: descender de buen linaje; ser experto en los hechos de la mar y de la tierra, «para que sepa lo que conviene hacer en cada una de ellas», y esforzado, puesto que esta cualidad «le conviene (...) para hacer daño a sus enemigos». Por último, que sea «muy granado» y sepa repartir bien lo ganado con aquellos que le han de ayudar y de servir.

Pero, además de reunir estas condiciones para acceder al cargo, el nombramiento del candidato estaba delicadamente reglado y sometido al protocolo que se expone a continuación.

El que fuere escogido para ser almirante debía pasar vigilia en una iglesia como si quisiera ser caballero. Después, comparecer otro día ante el rey vestido de ricos paños de seda, luciendo en la mano derecha una sortija como señal de honra y portando en la misma mano una espada como símbolo de poder, así como, en la mano izquierda, un estandarte de la señal de las armas del rey como símbolo de acaudillamiento. Y de esta majestuosa guisa debía prometer que no dudaría en empeñar su vida por amparar la fe y que guardaría lealtad a su señor.

Cabe decir, finalmente, que el nombramiento de almirante lo formalizaba el rey mediante el otorgamiento de carta abierta y estampada con su sello de cera colgado.

Los cómitres (partida II, título XXIV, ley IV)

Son definidos en *Las Siete Partidas* como los caudillos de mar de su navío bajo las órdenes del almirante, caudillo por su parte de la flota.

Se les concede la potestad de juzgar «las contiendas que nacieran entre ellos». Respecto a la impugnación del resultado, se les permitía alzarse ante el mayoral pero no ante el rey, salvo que este se hallase presente en la flota, en cuyo caso la potestad del almirante decaía en favor del monarca.

El nombramiento del cómitre era potestad exclusiva del rey, que lo hacía directamente o través de su mandato expreso. Esta circunstancia traía como consecuencia, entre otras, la imposibilidad de que el almirante les infligiese penas corporales, aunque sí tenía capacidad para hacerles enmendar «el haber mueble».

Respecto al nombramiento de los cómitres, teniendo en cuenta que son jueces de los pleitos suscitados entre la gente de sus navíos y caudillos de esta, se estipula que deben ser nombrados y escogidos de la misma forma que el almirante. Así pues, el elegido debía acudir primeramente ante el rey o, en ausencia de este, ante el almirante. El rey o el almirante debían convocar a 12 hombres concedores de la mar y del que optaba al cargo, y hacerles jurar decir verdad sobre el cumplimiento de los requisitos por el aspirante (2). Una vez prestado testimonio por los 12 hombres elegidos, si hubiere sido positivo se vestía al postulante con paños bermejos, se le ponía en la mano un pendón con las armas del rey, y se le hacía entrar en la galera al tiempo que se tañían las trompas y añafiles, situándolo en el lugar donde debía estar, dándole el otorgamiento de cómitre con su poder de acaudillar y juzgar de la manera dicha.

Pero sus potestades no estaban exentas, como es natural, de responsabilidades. En este aspecto se disciplina que, en los casos en que errase en razón del acaudillamiento, se desmandase ante el mayoral o hiciese bando contra él con los otros cómitres o con algunos otros de la armada, se le impondría la pena de muerte. Esta pena máxima por los yerros más graves venía completada con un ámbito punitivo más dulcificado para faltas menos importantes. Y así, se disciplina que, cuando errase en los juicios que hubiera hecho, se le castigaría con la misma pena que erróneamente hubiese impuesto; y que, en el caso de que menoscabase o perdiese algunas cosas, debía «pecharlas».

Según se desprende de algunos textos históricos de la época, puede afirmarse que los primeros cómitres fueron franceses, genoveses, cántabros y catalanes, hombres de gran experiencia en la mar que, además de acaudillar su nave, ejercerían labores de asesoramiento al almirante.

El término de *cómitre* se utiliza en *Las Partidas* con el significado de ministro de una nave de guerra, cualquiera que sea la clase de esta. Sin embargo, a través de los tiempos se le fueron asociando connotaciones negativas, hasta el punto de que hoy se aplica a todo aquel que ejerce su autoridad con excesivo rigor o dureza. Esto es debido a que el cómitre era la persona que, en las galeras, vigilaba y dirigía la boga y otras maniobras y a cuyo cargo estaba el castigo de remeros y forzados, actividad que exigía, sin duda, un mando férreo sobre tales personas, dadas sus especiales características. Algunas referencias dan cuenta de esta circunstancia: «Persona que hace trabajar desconsideradamente a los que dependen de ella» (María MOLINER: *Diccionario de uso del español*); «... como el fiero cómitre entre las filas de galeotes, vapuleando a todos sin misericordia» (PÉREZ GALDÓS: *Miau*).

(2) Esta forma de elección del cómitre se aleja de la tradición siciliana, imperante hasta entonces, la cual determinaba que los cómitres fuesen nombrados por el almirante.

Los naocheros (partida II, título XXIV, ley V)

La ley nos ofrece una espléndida definición de este oficio diciendo que son aquellos «por cuyo seso se guían los navíos por la mar».

Para poder recibirse en ese oficio, habían de reunirse cuatro condiciones:

- La primera, poseer conocimiento bastante «de todo el hecho de la mar», de las mareas, los vientos y la meteorología o, como se expresa brillantemente en *Las Siete Partidas*, «del cambio de los tiempos». Se requería también conocimiento de las islas, puertos y aguas dulces existentes, así como de las entradas y salidas idóneas «para guiar su navío en salvo» y llevar «lo suyo» donde quisieren, guardándose de recibir daño en los lugares peligrosos.
- La segunda exigencia se refiere a una condición personal, pues se les pedía «ser esforzados para sufrir los peligros de la mar» y superar el miedo a los enemigos, a los que había de acometer vivamente cuando menester fuere.
- El tercer requisito exigía poseer «buen entendimiento», para comprender bien las cosas que tuvieren que hacer, y la suficiente maestría para saber aconsejar «derechamente al rey, al almirante o al cómitre cuando les demandaren consejo».
- Por último, se les requería lealtad, de manera que amasen y guardasen la honra de su señor y de todos los otros a los que hubieren de guiar.

Respecto a la responsabilidad del cargo, se dispone que, en el caso de que fallare en asuntos de la mar con resultado de pérdida del navío o con gran daño de los que en él fueran, al naochero se le impondría la pena de muerte. La aplicación de esta pena requería alguna garantía procedimental que asegurase que había existido realmente suplantación o mal oficio, circunstancias que podían acarrear los nefastos resultados por los que eran juzgados.

Los proeles (partida II, título XXIV, ley VI)

Proeles «son llamados aquellos que van en la proa de la galera». Su posición, en la parte delantera de la nave, viene determinada porque su oficio es, según *Las Siete Partidas*, el de herir en las primeras acometidas cuando hay batalla.

Se exigen tres requisitos, absolutamente lógicos, para el acceso al oficio de proel: ser esforzado, ligero y avezado en los hechos de la mar. En el *Diccionario del mar* se explica que los proeles eran cada uno de los ocho hombres de toda confianza que ocupaban la proa para dirigir toda maniobra de aquella parte. Estaban obligados a embarcar con coraza completa, pavés y sable, o con ballesta y garfio y cien virotos. Tenían asignado un sueldo de 10 libras barcelonesas por cuatrimestre. Sin embargo, a tenor de *Las Siete Partidas*, como se acaba de ver, no estaban allí destinados precisamente para mandar o

dirigir la maniobra, sino para ser los primeros en pelear, en primera línea, «como los más esforzados». Precisamente por eso se les exigían, como requisito para acceder al cargo, unas condiciones que estaban relacionadas con ese fin principal a que estaban destinados de cubrir la primera línea de ataque.

Alieres (partida II, título XXIV, ley VI)

Los alieres cumplen su cometido «en las costaneras, que son como alas en el navío, de donde reciben el nombre». Su misión consiste en servir allí donde fuere menester siguiendo las órdenes del naochero o del cómitre. Para el cumplimiento de su misión, la ley exige que los alieres estén sujetos a los mismos requisitos establecidos para los proeles, esto es, que sean esforzados, ligeros y con experiencia en los hechos de la mar.

Sobresalientes (partida II, título XXIV, ley VI)

Los sobresalientes eran hombres de armas cuyo cometido consistía en defender a los que fueren en los navíos «lidiando con los enemigos». Ejercían su oficio junto con los ballesteros y otros combatientes. Se les exigía ser gente esforzada, recia y ligera, así como experimentada en las cosas de la mar.

Otros marineros (partida II, título XXIV, ley VI)

Además de los dichos, eran necesarios otros muchos hombres que cumplieran con distintos cometidos. *Las Partidas* hacen referencia a los marineros, que debían «servir la vela» y hacer cuantas cosas les mandasen. Se hace referencia también a los barqueros que, además, echaban las anclas en el puerto, teniendo que ser estos conocedores de la marinería, «ligeros y bien mandados». También se habla de los hombres dedicados a guardar las armas y la vianda, que deben ser leales para saberlo hacer «de forma derecha y sin codicia», dándolas allí donde les mandase el mayoral del navío.

Navíos de guerra («navíos para andar sobre la mar son de muchas guisas. E por ende pusieron a cada uno de aquellos su nombre según la forma en que es fecho»)

Los mejores navíos para guerrear y sus aparejos (partida II, título XXIV, ley VII)

Según se declara en el *Libro de las Leyes*, en España se llamaba *navíos* a aquellos hechos señaladamente para guerrear y que disponían de velas pero también de bancos y remos, para navegar cuando les fallase el viento y para

entrar y salir de los puertos o para huir de los enemigos. Se señala también que esta circunstancia hace que los navíos españoles tengan gran poder, puesto que se ayudan del viento cuando lo hay y de los remos cuando les es menester, y muchas veces de los dos sistemas.

Las Partidas explicitan que son muchas las clases de navíos existentes. En un evidente deseo descriptivo, explican que los mayores que navegan a viento reciben el nombre de *naves*, existiendo de dos mástiles, de uno y otras menores. Las principales son conocidas, según su forma, con el nombre de carraca, nao, galera, fusta, ballener, leño, pinaza y carabela, aunque existen otros tipos de barcas.

Los grandes son llamados galeras, y los menores, galeotas, tardantes, saetías y sarrantes. Además, son necesarios otros navíos pequeños, para dar servicio a los mayores y que puedan estar más cubiertos.

Para considerar a un navío apto para la guerra se requerían tres cosas:

- la primera estaba relacionada con el material constructivo; y así, se exigía que la madera utilizada fuera idónea para el fin a que se destinase, debiendo tener suficiente fortaleza;
- la segunda se refería al diseño de la embarcación, pues se pide que esté hecha de buena forma, fuerte y ligera, según conviniese a lo que hubiera de hacer;
- la tercera, finalmente, exigía que el navío tuviese los aparejos completos.

Naves citadas en Las Siete Partidas

Como ya se ha dejado constancia en líneas anteriores, *Las Siete Partidas* enumeran los mejores navíos para guerrear, diferenciando entre mayores y menores. No ofrecen, sin embargo, una descripción de cada una de las naves mencionadas, por lo que parece aconsejable, para una mejor comprensión, realizar un breve examen, según su origen, de los vocablos con que el texto se refiere a los distintos tipos de barcos existentes y precisar la inteligencia que les dieron los antiguos.

CARRACA. Algunos diccionarios la definen simplemente como navío de guerra. La carraca era una nave constituida básicamente por un casco de gran calado, un mástil (aunque con el tiempo llegaron a tener tres, e incluso cuatro) y una vela rectangular de grandes dimensiones. Para la propulsión podía valerse del viento o emplear remos. La relación eslora-manga era aproximadamente de 3:1 y portaba un castillo de proa bastante alto y otro de popa muy grande.

Sus cualidades estaban relacionadas con su gran capacidad de carga y su solidez y fiabilidad como navío, pero también presentaba desventajas, entre las que cabe destacar su poca maniobrabilidad y su lentitud; tanto es así que

habitualmente se usa el término *carraca* con un matiz despectivo, para hacer referencia a todo barco pesado. Por otra parte, su gran calado la limitaba a hacer las operaciones de carga y descarga solo en puertos de altura o quedando anclada a distancia. Seguramente por eso también se usa el término *carraca* para referirse, con cierto tono peyorativo, a todo buque pesado y de malas propiedades o ya muy viejo.

«Los portugueses usaban de ciertas naves de extraordinaria grandeza, nombradas carracas, empleándolas en el comercio de la India Oriental, cuya navegación es mucho más peligrosa y dilatada que la de nuestras flotas» (UZTARIZ); «Y cuando esto vieron los del almirante, les dijeron que amainasen las velas de parte del almirante de Castilla y ellos dijeron que no querían. Y cuando esto vieron los del almirante, se armaron y combatieron la carraca» (*Crónica general de Alfonso XI*).

NAO: En términos generales, buque, barco, nave, etc. Según Martínez-Hidalgo, además constituyó un tipo particular de nave de alto bordo, perfectamente definida por tener castillo de proa, aparejo redondo en el trinquete y el palo mayor, y latino en el mesana, bauprés e incluso, en algunas, cofa en el mayor.

Algunos diccionarios agregan la definición de combinaciones léxicas estables de la voz *nao* con otro término que cumple una función adjetiva en relación con ella. Así, *nao de armada*, que era la empleada al servicio real y que podía considerarse una nave de guerra, y *nao gruesa*, aquella con un porte superior a los 300 o 400 toneles de arqueo.

«Una nao revuelta muchas veces con la fuerza de las ondas en peligro de ser anegada» (*Amadís de Gaula*); «Y el rey dijo que le placía y tomó la nao como fue fecha y Tristán se entró en ella» (*Tristán Leonís*).

GALERA. La galera da nombre a una amplia tipología de naves de guerra (y también de comercio) usadas en el mar Mediterráneo durante 3.000 años. Su profusa utilización en *Las Siete Partidas* como «galea», que era el nombre por el que se la conocía en tiempos de Alfonso X, la convierte en más de una ocasión en una especie de sinónimo de nave.

Era un buque de 100 pies de quilla, sobre poco más o menos, bajo y raso, muy lanzado de proa, con un gran espolón en ella y aletas a popa, más tres palos con vela latina. Su mayor andar era al remo, para lo cual, y según su porte, llevaba distribuidos por cada banda hasta treinta o más remos, cada uno de los cuales era bogado por dos o tres hombres, generalmente forzados.

Según las relaciones históricas, los antiguos las tenían de dos, tres, cuatro y cinco órdenes de remos, mas se ignora la colocación de estos bajo tal supuesto. El Sr. Ulloa no les da más que dos palos. Veitia y Linaje dice que era la embarcación más antigua y conocida de España.

Se reconocen varios tipos de galera. Así, se habla de «galera real» refiriéndose a la que arbolaba el estandarte regio cuando iba en ella alguna persona de la familia del rey. Y se dice galera «patrona», «almiranta» y «vicealmiranta»

cuando en ellas montan, respectivamente, al jefe de las fuerzas navales, al almirante y al vicealmirante. La galera también podía diferenciarse como gruesa, cuando era del primer rango, con gran porte, o media galera, cuando era más pequeña.

En otro orden de cosas, y al margen de sus características navales, las galeras son conocidas por el gran público por su relación con el castigo que antiguamente se imponía a ciertos penados, condenados a trabajo forzado en esos navíos. En plural se toma por el castigo o condena de los reos que se destinan al remo.

«Y el Almirante mayor de la mar debe llevar en la galera en que fuere, el estandarte del rey» (ALONSO DE CARTAGENA); «Todo navío que pague ancore, salvo siendo galera o leño corsario que ande en servicio de Dios y de la cristiandad» (*Memorias de Fernando IV*).

FUSTA. Era una embarcación armada y de bajo bordo, semejante a la pinaza y a la carabela, del porte de 300 toneladas, con tres palos y remos, que se usaba en tiempo del rey Alfonso el Sabio. La fusta era mayor que la galeota y lo usual era que se destinase al control costero y como vanguardia de la flota. En la Edad Media, la voz *fusta* se usaba en ocasiones como nombre genérico para toda clase de embarcaciones, lo que engendra cierta confusión.

«Las tres galeras que dije iban delante de la flota, tomaron una fusta de turcos, que estaba allí para saber dónde iba el Príncipe con su armada» (GARCÍA CERECEDA); «Volved al mar y a deponer la espada; que el Conde que buscáis, en una fusta, ave del mar y de los vientos nube, ya con Otavia sus montañas sube» (V. LÓPEZ VEGA).

BALLENER. Bajel largo, abierto y bajo de costado, de figura de ballena, que se usó en la marina de la Edad Media y generalmente se armaba en guerra. Los había de remos y de remo y vela.

«Lo salió a rescebir con hasta sesenta balleneres e barcas, todas con sus pendones» (*Crónicas de don Juan II*); «Ca el non avía más de tres galeras e dos balleneres que le acompañaban» (DÍEZ DE GAMES).

LEÑO. Embarcación manejada a vela y remo que se usó mucho en el Mediterráneo durante la Edad Media. El leño se tenía por la continuación del *lembus*, aunque su porte superaba al de este. Los leños de remos y vela arbolaban uno o dos palos y, según su eslora, llevaban desde seis hasta veinte remos por banda. Don Jaime de Aragón armó uno con ochenta.

«Y el rey Don Alfonso estaba en Sevilla dando grande acucia porque se armasen las quince galeras y las doce naos y cuatro leños que tenía para enviar a la guarda de la mar con el Prior de San Juan que tenía que ir en ellas» (*Crónicas generales* de Alfonso XI); «Fizo el rey Don Pedro armada contra el rey de Aragón en la cual llevaban ochenta naos, tres galeotes y cuatro leños» (DÍEZ DE GAMES); «Tomaron de los moros siete galeas y un leño cargados de trigo que traían a Algeciras» (VALERA).

PINAZA. Bajo este nombre no se ampara un tipo específico de embarcación, sino una multitud de tipos y tamaños que fueron variando con el correr de los siglos y según el pueblo marinero que lo manejara. Según O'Scanlan, era una embarcación de vela y remo con tres palos, larga, angosta, ligera y de popa cuadrada. También se la conoce como una antigua embarcación de pesca y cabotaje usada en Cantabria para la captura del besugo. Carente de cubierta, planuda y de poca manga, podía alcanzar los veinte metros de eslora.

«Embarcaré el tercio en las galeras y pinazas y saldremos a la mar en busca de la armada» (Doc. Azores); «Dejad nuestra pinaza y pasaos a nuestra lancha, que por la popa os la llevaremos» (Tomé CANO).

CARABELA. En tiempos del rey Alfonso X se escribía «caravela». Se trataba de una antigua embarcación muy ligera, larga y angosta. Disponía de una sola cubierta y presentaba tres palos, con cofa únicamente en el mayor, entenas en los tres para vela latina y algunas vergas en cruz en el mayor y en el de proa. El nombre de *carabela* está íntimamente asociado por muchos al tipo de buque utilizado en el descubrimiento de América por Cristóbal Colón y sus hombres. Sin embargo, las carabelas del tiempo de Alfonso X eran menos sofisticadas. La carabela de armada era la empleada en la guerra o al servicio del Estado, por lo general con aparejo de vela cuadra.

«Bellísima carabela, de cristal tejiendo lazos. Remos hace de los brazos, y de los cabellos velas» (RUIZ DE ALARCÓN); «Tuvieron en la mar buena pelea y el de las casas echó una de las dos caravelas del contrario al fondo» (DÍAZ DEL CASTILLO).

GALEOTA. Galera menor que contaba, como mucho, con dieciséis o veinte remos por banda, con un hombre en cada uno de ellos. Era habitual que no llevase trinquete en el palo mayor. Disponía de una sola cubierta y se consideraba un navío muy rápido.

TARDANTE. Buque muy parecido a la saetía que en la antigüedad se destinaba a la guerra.

SAETÍA. Embarcación latina de tres palos y una sola cubierta, menor que el jabeque y mayor que la galeota. El Sr. Ulloa dice, no obstante, que en cuanto al número de sus palos solía haber variedad.

SARRANTE. Embarcación de guerra, remera, menor que la galera. Es, quizá, el navío del que menor información se posee. También era conocido como «sarranse».

Abastecimiento de los navíos (partida II, título XXIV, ley VII)

Como es lógico, los navíos de guerra debían estar cumplidamente abastecidos para el logro de sus objetivos. Dada su finalidad bélica, el abastecimiento

debía trascender de la mera navegación, por lo que era preciso el conveniente aprovisionamiento de hombres y viandas, pero también de armas.

Respecto al armamento, la conveniencia en el abastecimiento requería la existencia de lorigas, lorigones, pespuntos, corazas, escudos y yelmos. También era necesario proveerse de los suficientes cuchillos, puñales, serraniles, espadas, fachas, porras y lanzas. Asimismo, eran necesarias trancas con cadenas, para prender los navíos y que no se fueran hacia tierra. Y era preciso también disponer de ballestas con estriberas, de dos pies y de torno, y de cuantos dardos y saetas pudiesen llevarse, así como de tarcazos para cegar a los enemigos. Por otro lado, debía llevarse jabón, para hacer caer al adversario, y alquitrán, con el propósito de quemar los navíos enemigos.

Con relación a las viandas, se recomienda el avituallamiento de bizcocho. El bizcocho era un pan muy liviano merced a su doble cocción, que lo hacía más duradero. Eran imprescindibles también la carne salada, las legumbres y el queso. Asimismo, se debía contar con una buena provisión de ajos y cebollas, para guardar a los tripulantes «de la corrosión de la mar y de las aguas dañadas» que bebían. Otro elemento imprescindible era el agua, de la que debía llevarse la mayor cantidad posible dada su necesidad para el hombre. Y vinagre, no solo para su utilización en los guisos sino, además, para beber con agua cuando la sed era intensa. Respecto a la sidra y el vino, a pesar de reconocer «que es cosa que aman mucho los hombres», se aconseja no consumirlos pues «embargan el seso», cosa que no conviene de ninguna manera a los hombres que han de guerrear sobre la mar. Sin embargo, tras esta advertencia, se dulcifica la prohibición estipulando que quienes no pudieran excusarse de su consumo podían ingerirlos, pero guardando la precaución de beber en dosis pequeñas y echando sobre ellos mucha agua, de forma que no les hiciese daño.

Los caudillos tenían el deber de conocer todas estas recomendaciones —en realidad obligaciones— y de disponer para su cumplimiento las medidas oportunas, que se concretaban en tres acciones o precauciones: tener el aprovisionamiento listo con previsión suficiente, guardar las armas y viandas a buen recaudo, y obrar con ellas del modo más conveniente en función de las circunstancias.

La trascendencia penal que para el caudillo tiene el incumplimiento de estas recomendaciones avala que las calificaremos de verdaderas obligaciones, pues disponen *Las Partidas* que, si no hubiera tomado estas precauciones y se perdiesen los navíos por ese motivo, el caudillo sería considerado traidor (del mismo modo que si perdiese un castillo), y la pena por ello era, literalmente, «perder los cuerpos y todo lo que tuvieren».

Los pendones (partida II, título XXIII, ley XIV)

Las Partidas regulan con relativa extensión las diversas formas de pendón existentes, el modo en que había que portar cada una de ellas y quiénes debían

hacerlo. En lo que se refiere a los navíos, se establece la especial significación de la galera del almirante, la cual debe llevar distintivos diferentes de los del resto de los navíos de la hueste. En este sentido, se estipulan para general conocimiento de propios y extraños las siguientes reglas:

- El almirante mayor de la mar debe portar en la galera el estandarte del rey. Ha de llevar en la popa, además, una señal de sus armas y todos los otros pendones menores.
- El resto de los navíos de la hueste no deben llevar otra señal que la del rey o la del señor que mandó formar la armada, sin perjuicio de que el cómitre de cada galera pueda portar en ella un pendón de su señal.

La importancia del pendón se aprecia en las siguientes referencias:

«Y porque no había mayoral por quien catasen, tomaron el pendón del concejo de Jerez y se lo dieron a un caballero a quienes hicieron todos pleite-sía y homenaje y juramento de guardar aquel pendón y de hacer por él así como harían guardar el cuerpo del rey si allí estuviese» (*Crónica general* de Alfonso XI); «Estamos como galea/careciente de patrón/como gente sin pendón/y sin capitán varón/en la dudosa pelea» (*Cancionero* de Gómez Manrique, escritor castellano).

El reparto de las ganancias en la mar («ganancia es cosa que naturalmente codician todos los hombres y mucho más los que guerrean»)

Concepto de partición y modo en que ha de hacerse (partida II, título xxvi, ley 1)

La partición es «dar a cada uno su derecho de la cosa que se parte». De esta manera se define en *Las Partidas* el reparto, para seguir inmediatamente estableciendo unas líneas maestras aplicables a toda partición y que provienen, al decir del *Libro de las Leyes*, de la sabiduría de los antiguos.

Se determina que, cuando se venciese en batalla, el rey o el caudillo tenían que mandar juntar todo lo que hubiere, pero como medida precautoria también se establecía que no debían proceder a la partición hasta que regresasen aquellos que se encontraban persiguiendo a los enemigos. Tan así es que se adelanta que, en el caso de que alguno robase, tomase o partiese alguna cosa hallándose algunos hombres ausentes por andar guerreando o persiguiendo a los enemigos, el tal debería ser castigado como más adelante se muestra.

Dando más holgura al ámbito punitivo, en lo que se refiere al reparto de las ganancias de la mar también se advierte de que aquellos que se comportasen «con vileza de corazón o mengua de seso» no debían tener parte en lo que otros hubiesen ganado. Y eso porque el seso y el esfuerzo, según se dice, «son las dos cosas del mundo que más son menester en guerra».

Los derechos del rey sobre lo que se ganase en la mar (partida II, título XXVI, leyes IV, VIII y XXIX)

Cuando la guerra se resolvía en tierra, el rey tenía derecho a la quinta parte de lo que se ganase. Así era en la mayoría de los casos, aunque esta regla no tenía aplicación universal y era matizada por alguna excepción, como cuando el rey mismo decidía que se diesen todas las cosas muebles al que las ganase. Sin embargo, se exige, y esto es expresivo de la excepcionalidad del caso, que debía ser el propio rey por su boca o por carta el que se expresase en ese sentido.

Pero la partición de las ganancias de la mar era distinta. En estos casos, los derechos dependían fundamentalmente de la forma en que se había fletado la armada. A la hora de determinar el modo del flete, se utilizaban cuatro unidades fundamentales: los hombres, los navíos, las viandas y las armas. Y era la financiación de estos elementos lo que determinaba los derechos, en el sentido de que las ganancias a repartir eran proporcionales al mayor o menor aporte en cada uno de estos apartados. Estas son las variantes que se regulan.

Si la armada había sido fletada por el rey, aportando los navíos con todos sus aparejos, las armas, pagando las viandas y las soldadas de los hombres, al rey le pertenecían la totalidad de las ganancias, sin perjuicio de todo aquello que el monarca quisiera dar a los que hubieren participado en la guerra, por hacerles merced.

Si el rey hubiera aportado los navíos con sus aparejos, las armas y las viandas, y los otros pagasen las soldadas de los hombres, el rey debía recibir las tres partes y estos, una parte.

En el caso de que el rey aportase los navíos con sus aparejos y con las armas, y los otros pagasen las soldadas de los hombres y las viandas, las ganancias se repartían por mitades.

Cuando el rey entregase solo los navíos con sus aparejos, y los otros, las armas y las viandas y pagasen las soldadas a los hombres, el reparto se hacía dividiendo las ganancias entre cuatro y entregando una parte al rey y tres a ellos.

El reparto de las ganancias (partida II, título XXVI, leyes IX y XXX)

La norma general es que se deben repartir todos los beneficios entre los que fueren en la flota o en la armada —y, como medida de seguridad, se añade «o en otra cosa sobre mar»— «para guerrear los enemigos».

Una vez detraída la parte correspondiente al rey, debía realizarse el reparto entre los demás, de manera que cada uno tuviere lo que le correspondía. Especifican *Las Partidas* que la partición ha de hacerse por tres razones: «Por el esfuerzo realizado por los hombres en ganarlo, por su lealtad y por haber sido sesudos en ampararlo».

A esta partición debía precederla, sin embargo, el abono de las enmiendas y compensaciones por los daños recibidos, que se apartaba de la ganancia bruta, con lo cual se calculaba la ganancia neta susceptible de reparto. El legislador sustentaba esta disposición en las siguientes razones: «La primera por piedad doliéndose de los males que los hombres hubiesen tenido. La segunda por darles galardón del bien que hubiesen hecho».

Respecto al momento en que había de hacerse el reparto antedicho, se disponía que debiera efectuarse después de llevadas las cosas al lugar donde tenía que celebrarse la almoneda de las mismas.

Estas normas descritas se refieren a las ganancias obtenidas en batallas marítimas, pero si por ventura se descendiese a tierra para guerrear con los enemigos y se ganase alguna cosa de ellos o entrasen en una villa o castillo, el botín debía ajustarse a las normas del reparto de ganancias de la guerra por tierra, decayendo por tanto las normas de reparto establecidas para la mar.

Para hacer lealmente el reparto se escogían cuatro hombres buenos de la flota con consejo del almirante o, en ausencia de este, de los cómitres, los cuales debían repartir la ganancia en la manera dicha en la ley.

Ámbito punitivo (partida II, título XXVI, leyes II y III)

Las Siete Partidas dedican toda una ley a advertir a los hombres de que no deben ser codiciosos, ni en las guerras, ni en los otros actos que hicieren. Es evidente la preocupación del legislador por la codicia humana que, por otra parte, es incentivada cuando se propone la partición de las ganancias obtenidas. Es una situación paradójica pues, si no se excitaba la codicia con la promesa de grandes ganancias, no se podían obtener los hombres necesarios, pero una vez conseguidos estos se procuraba, por medio de recomendaciones y reglas, que esa codicia no ensombreciera la honra de los hombres y, por ende, la grandeza de la expedición. Onerosa misión la de dar mesura a la codicia. A pesar de todo, el *Libro de las Leyes* no se priva de enumerar tales consejos, incluso reiterando las advertencias en ese sentido.

Se pena expresamente el robo en los navíos ganados, imponiendo la siguiente graduación.

Se imponía la pena de pechar el doble de lo robado, además de la exclusión en el reparto de las ganancias. En caso de negarse el reo a cumplir con esta pena, se imponía su apresamiento hasta que el caudillo determinara el castigo merecido por tal acto.

Pero si por consecuencia de su robo fueran vencidos o el caudillo resultase muerto o preso, al infractor se le imponía la misma pena que le correspondería en caso de haber perpetrado tal hecho por sí.

Además de lo anterior, se estipulaba la posibilidad de aplicar escarmiento de deshonor, dejando a los reyes y señores la potestad de menguar o aumentar dicho escarmiento según el caso.

La almoneda (partida II, título XXVI, ley XXXII)

La definición recogida en *Las Partidas* es la siguiente: «Se llama almoneda al mercado de las cosas que eran ganadas en guerra y apreciadas por dineros cada una en cuanto vale».

Otras definiciones espigadas en textos más modernos vienen a aclarar el significado de la institución:

«La almoneda es la venta pública hecha con intervención de la Justicia, escribano y pregonero» (MAYANS); «Según la ley de Partida, se entiende por almoneda el mercado de venta que, haciéndose de las cosas y despojos ganados al enemigo en la guerra, se aprecian y tasan por los peritos en su justo valor y dan o transfieren en el que mayor suma ofreciere» (CORNEJO).

Las razones de la existencia de la almoneda, tal y como se expone en *Las Siete Partidas*, eran tres: para depositar allí las cosas ganadas de forma que los que las ganaron pudieran ir a ganar más; para que los señores no perdiesen sus derechos y, en último lugar, para que no pudiese hacerse engaño ni hurto vendiéndolas de forma escondida.

Y, para que eso pudiera ser cumplido, se establecen una serie de requisitos:

- que se haga públicamente, en un lugar donde se puedan ver las cosas, llegar a ellas e incluso tomarlas si se quisiere, para poder pujar por ellas tanto como uno se atreviere. El carácter público de la almoneda, comenta Mateus, es tan evidente que este autor considera la expresión «almoneda pública» un pleonasma;
- que las cosas queden bien guardadas, para lo cual quedan a recaudo de los cuadrilleros. Estos debían tomar fiadores cuando se sacase alguna cosa de la almoneda.

El plazo para el pago era de nueve días, pero si el deudor no cumplía con ello, debían pagarlo los cuadrilleros, sin caloña y sin juicio ninguno. Esto les otorgaba un derecho de repetición contra el deudor que podían cobrar contra los bienes de este e incluso contra sus vestidos, aunque no debían dejarlos desnudos si hombres honrados fueren, porque de no serlo podían llegar hasta ese punto. De no poder cubrir la deuda, se les facultaba para apresarlos y meterlos en la cárcel o dejarlos en poder de los fiadores, que debían mantenerlos bien guardados hasta que pagasen lo adeudado doblado por mora.

No es ocioso pensar que las almonedas eran lugares muy concurridos, y no solo por aquellos que quisieren pujar por los objetos que allí se ofertaban, sino por el público en general, que encontraría en ellas un modo de entretenimiento y de satisfacción de su curiosidad. Así lo declara el siguiente testimonio: «Son casi innumerables los que por su gusto frecuentan las ricas almonedas de señores donde son tentados de la vista de preciosas alhajas» (SUÁREZ DE FIGUEROA)

Los corredores de las almonedas (partida II, título XXVI, ley XXXIII)

Los corredores eran los encargados de las ventas en las almonedas. Y eran llamados de esta manera por su habitual forma de proceder, que consistía en pregonar los productos y preguntar cuánto se daba por ellos.

Se exigía de los corredores que supiesen almonedear, en el sentido de que no prometieran ni hiciesen escrito de la venta sino hasta que se llegase al postrer precio que por ellas se hubiera prometido dar. Esto requería que lo prometido se pregonase lo suficiente, de forma que fuere oído por todos los presentes, con objeto de que pudieran mejorar la postura voceada. Este requerimiento quedaba configurado como una obligación legal del corredor, puesto que si no lo cumplía lealmente, dando la debida publicidad a la subasta como disponía el estricto protocolo de la almoneda, podía ser castigado con el doble del valor de la cosa licitada, además de con la suspensión en el oficio de corredor por el tiempo de un año. La reincidencia era castigada con la muerte. *Las Partidas* justifican la extrema severidad de esta última pena arguyendo que la primera vez podía ser por necesidad o falta de cuidado, pero la segunda denotaba un mal uso. De cualquier forma, si se demostrase que hubiera habido falsedad a sabiendas en alguna de las cosas que el corredor tuviere que almonedear, robándolas o adjudicándolas por menor precio del que valiesen, se le imponía también la pena de muerte.

La extraordinaria dureza de las penas, difícilmente asimilable por la mentalidad moderna, da idea de la importancia en aquellos tiempos de la institución de la almoneda, a la que se quería dotar de la suficiente seguridad jurídica a través de un rudo sistema punitivo que tenía como objetivo precautorio evitar la eventual tentación de cometer posibles actos delictivos, a la vez que mantener la necesaria confianza en la institución.

Para recibir a una persona en el cargo de corredor era necesario que prestase juramento previo de desempeñar bien y lealmente su oficio.

Los escribanos de las almonedas (partida II, título XXVI, ley XXXIV)

Como es lógico, y en consonancia con el rigor normativo de la almoneda, *Las Partidas* exigían a los escribanos una gran fidelidad en sus escritos. Pero, además de explicitar esta condición, se añaden una serie de cualidades que debe atesorar el escribano para el buen desempeño de su importante función: lealtad, para guardar comunalmente las cosas de la almoneda de engaño y de pérdida, y escribir no por miedo ni malquerencia, sino por amor a la verdad y, además, sabiduría para saber redactar.

De todo lo vendido, los escribanos debían otorgar al comprador carta, con el sello específico del rey para este particular o con el que usasen en el lugar. *Las Siete Partidas* otorgan a esta carta el valor de título de propiedad. En ella debían constar los siguientes circunstancias: descripción de las cosas vendidas, si fueran hombres o mujeres, su nombre y procedencia, los nombres de

los compradores y el precio pagado, y el lugar y fecha (día y mes) de celebración de la almoneda.

En cuanto a la remuneración de los escribanos, se estipula que deben recibir por su trabajo aquello que se hubiere determinado en la cabalgada o lo que marcarse la costumbre del lugar.

No se libra el escribano de quedar sujeto a un durísimo ámbito punitivo, pues se establece pena de muerte para los casos de engaño y falsedad en las cosas pertenecientes a su oficio, además de quedar obligado a pechar doblado por los menoscabos que recibiesen los otros en virtud de los delitos por él cometidos.

Al igual que los corredores, el ejercicio de la escribanía exigía juramento previo de desempeñar bien y lealmente el oficio. *Las Partidas* exigían dicho juramento sin excusas, hasta el punto de que no se podía recibir para el cargo a nadie que no hubiese cumplimentado este requisito.

Enmiendas y galardones («en España se llama encha a las enmiendas que los hombres han de recibir por los daños sufridos en las guerras, en su cuerpo o en sus bienes»)

Las enmiendas por los daños en el cuerpo (partida II, título XXV, leyes II y III)

Después de declarar que el hombre es la cosa más honrada que hizo Dios en este mundo, se relacionan las cuatro formas en que se puede recibir daño: el cautiverio, las heridas que no pueden sanar, las lisiaduras permanentes y, finalmente, la muerte.

En el cautiverio, la enmienda consistía en acabar con ese estado para reponer la libertad al cautivo. Se dispone el cambio por otro hombre preso, según fuere caballero o peón, o la compra de la libertad en el caso de que no se dispusiese de otro hombre para realizar el cambio.

En el caso de herida con pérdida de miembro, se determina un baremo según sea el menoscabo sufrido:

- la herida en la cabeza que no se pudiese cubrir con los cabellos llevaba aparejada la enmienda de 12 maravedíes;
- la herida que no le sacasen hueso, cinco maravedíes;
- la herida del cuerpo que no pasase de una parte a otra, 10 maravedíes;
- la herida de brazo o de pierna que pasase al otro cabo, cinco maravedíes;
- el quebrantamiento de pierna o de brazo que no dejase al hombre lisiado para toda vida, 12 maravedíes;
- quedar lisiado, o la pérdida de ojo o nariz, o mano o pie, 100 maravedíes cada uno;
- la pérdida de la oreja, 40 maravedíes;
- la pérdida de brazo hasta el codo o de pierna hasta la rodilla, 120 maravedíes;

- la pérdida del pulgar de la mano, 50 maravedíes;
- la pérdida de dedo segundo que es cabe el pulgar, 40 maravedíes;
- la pérdida del tercer dedo, 30 maravedíes;
- la pérdida del cuarto dedo, 20 maravedíes;
- la pérdida del quinto dedo, 10 maravedíes;
- la pérdida de los cuatro dedos, si el pulgar le quedase, 80 maravedíes;
- la pérdida de los dientes delanteros, 40 maravedíes por cada uno de ellos;
- otra herida por la que fuese lisiado, 100 maravedíes.

Respecto a aquel que muriese en combate, después de recordar que quien muere en servicio de Dios y del rey pasa de esta vida al paraíso, se dispone una enmienda por su alma de 150 maravedíes para los caballeros y de 75 para los peones.

Las enmiendas por los daños en los bienes (partida II, título XXV, leyes IV y V)

«Los antiguos tuvieron por bien que antes de la batalla se apreciaran todas bestias y armas que llevasen a combate. Y esto lo hicieron, no solo porque cada uno pudiese tener enmienda de lo perdido, sino porque los que los hubieran perdido no agraviasen a los otros demandando más de lo perdido».

Para llevar a cabo esta valoración se estipula que los hombres más sabios y leales que se encontrasen, después de prestar juramento de lealtad, dejasen por escrito la relación de bienes de cada uno con su apreciación de valor.

- por la pérdida de un caballo u otra bestia de silla, se dispone una enmienda igual al valor que le costó si hubiera sido comprada en el año en que se perdió. Si era más antigua, se necesitaba el juramento de dos caballeros respecto al precio;
- por la pérdida de una bestia mular, hasta 20 maravedíes;
- por la pérdida de una bestia asnal, hasta cinco maravedíes;
- en el caso de que se hiriese un caballo o cualquier bestia y hubiere que resguardarlo, este quedará en custodia del caudillo por un periodo de hasta treinta días. Si sanare en ese plazo, se le devolvía al dueño sin pechar nada;
- la pérdida de armas rendía una enmienda igual a su valor, precio que debía fijarse con el juramento de dos caballeros que hubieren presenciado el hecho. Mas la pérdida por culpa propia no generaba derecho de enmienda.

Los galardones (partida II, título XXVIII, leyes I, IV y IX)

El galardón es un premio o recompensa por los servicios o méritos. Los galardones se otorgaban a aquellos que se hubieran distinguido en la guerra

por razón de algún buen hecho señalado. Esta recompensa la daba el rey, el señor o el caudillo de la hueste a la que el galardonado perteneciese. Cuando los padres habían perecido, se otorgaba el galardón a los hijos.

Entre las muchas razones que se aducen en *Las Partidas* para el otorgamiento de los galardones, cabe hacer una reseña especial, en atención al tema que nos ocupa, a la regulación de aquellos que entrasen por fuerza en los navíos de los enemigos. Después de incidir, una vez más, en los grandes peligros que conlleva la mar y, especialmente, cuando se guerrea en ella, se aprecian como motivos de galardón el esfuerzo que se hubiere mostrado en acometer tal hecho o la bondad de sus acciones.

Después se determina que, en los casos en que no se pudiese acabar con el cometido por sobrevenirles la muerte en combate, se les otorgaría el galardón que fuese según queda dicho en las leyes de tierra, como si hubieran entrado por la fuerza en villa o castillo enemigo. En el caso de la pérdida de algún miembro, también se hace una remisión a las leyes de la guerra en tierra, lo mismo que cuando tuviesen que salir a tierra y tomasen una villa, un castillo u otra fortaleza por la fuerza.

Los cautivos («naturalmente se deben los hombres doler cuando caen en cautiverio o en poder de los enemigos, porque ellos son desapoderados de libertad que es la más cara cosa que los hombres pueden tener en este mundo»)

Cautivos y presos en las guerras (partida II, título XXIX, ley I)

En *Las Partidas* se establece una clara distinción entre presos y cautivos. La ley lo interpreta así.

Presos son los que, estando en prisión, no reciben otro mal en sus cuerpos. Eso implica que no deben sufrir pena ni tormento que pudiera tener resultado de muerte, y tampoco podían ser objeto de venta ni servirse de ellos como siervos. Se entiende que los presos son aquellos a quienes se priva de libertad de resultas de una guerra entre cristianos.

Por cautivos se entiende aquellos que caen en prisión de hombres de otra ley, a los que matan después que los tienen presos o los someten a tormento de crueles penas, o se sirven de ellos sometiéndoles a servidumbre, o los venden cuando quieren. Por todas estas razones y otras muchas que sufren, son llamados con derecho cautivos, porque esta es la mayor mal andanza que los hombres pueden tener en este mundo.

Las razones para liberar a los cautivos (partida II, título, XXIX, ley II)

El razonamiento que exponen *Las Partidas* para la liberación de los hombres que sufren cautiverio es el siguiente: en primer lugar, porque gusta

a Dios liberar de dolor al cristiano. Después, por mostrar la piedad que deben los hombres al prójimo que sufre mal. La tercera, por otorgar galardón por la penalidad sufrida. Y en cuarto lugar, por hacer daño a los enemigos, dado que al sacarles de su poder a un cristiano reciben pérdida y mengua.

Las variadas razones que se esgrimen para empeñarse en la liberación de los cautivos —la primera de índole religiosa, la segunda de carácter piadoso, la siguiente como premio de honra, y la última como venganza hacia el enemigo— configuran a esta empresa como de necesario cumplimiento y gran eficacia porque, al mismo tiempo, cumple con Dios, honra al liberador, premia al liberado y castiga al enemigo.

La guarda del patrimonio del cautivo mientras permanezca en cautiverio (partida II, título XXIX, ley IV)

Se establece una intensa protección del patrimonio del cautivo mientras este permanezca en cautiverio. Tanto es así que no se permite que nadie tome sus bienes de ninguna manera si no es en favor del ausente, pues de lo contrario se impone la pena de pechar doblado aquello que se hubiese tomado.

La labor de guarda recae sobre los parientes más próximos, siempre y cuando se entienda que son hombres sin sospecha de codiciar su muerte por razones hereditarias. En caso de ausencia de estos, la guarda recae en otros hombres buenos que los tomen y los guarden de manera que no se pierdan ni se menoscaben. La pena que se impone a los familiares por incumplimiento de guarda es también la de pechar doblado aquello que se hubiere tomado, a la que hay que añadir la pérdida del derecho hereditario que les perteneciese por derecho.

La recepción de los bienes para su custodia debía cumplimentarse por escrito y con testigos.

La adquisición por prescripción (partida II, título XXIX, ley IV)

Estando cautivo no se considera válida la venta, permuta o donación de los bienes del preso. Para dar efectividad a esta prohibición, se estipula que si el cautivo saliese de prisión y echase en falta alguno de sus bienes porque estuviera en poderío de otro que alegase que lo había ganado «por tiempo», puede entablar demanda en el plazo de cuatro años, contados a partir del tercer día desde su llegada a casa. Pasado este plazo, el derecho de demanda decaía, a no ser que el cautivo fuera menor de veinticinco años, en cuyo caso el término de cuatro años comenzaba a correr al cumplir los veinticinco.

Invalidación de actos en periodo de cautiverio (partida II, título XXIX, leyes VI y XII)

Mediando cautiverio, no tienen valor los testamentos ni las mandas. A pesar de ello, se establecen dos excepciones: una, cuando los apresadores dejaren venir a los parientes o a otras personas ante quienes testar libremente, y la otra, cuando se llamase a alguno de sus parientes para que vendiese o empeñase algún bien como pago a su libertad, con objeto de poder liberarse del cautiverio.

Se impone la pena de pechar lo doblado a los parientes o a otras personas a las que en estos actos se les demostrase engaño, pudiendo llegar, en algunos casos, a la pena de muerte por codicia y falsedad en los bienes de aquellos que se fiaban de su lealtad.

En otro orden de cosas, hay que recordar que, cuando un hombre sacase a otro del cautiverio pagando un precio por ello, esta circunstancia no le otorgaba derecho a demandarle posteriormente ni tampoco a servirse de él de ninguna manera, puesto que esta acción tiene galardón suficiente en la piedad de su acto.

Los alfaqueques (partida II, título XXX, ley I)

Los alfaqueques son definidos en *Las Siete Partidas* como «los hombres que son puestos para sacar a los cautivos». E inmediatamente se añade que dichos hombres deben reunir seis requisitos imprescindibles para optar al nombramiento:

- que sean hombres piadosos;
- que no tengan codicia;
- que sepan hablar la lengua de la tierra donde está el cautivo preso, para entender lo que dijeran ambas partes y saber responder y decir a cada uno lo que le conviene;
- que no sean malquerientes;
- que sean «esforzados»;
- y, finalmente, que sean honestos, pues es lo que conviene «tanto al quiere salir de cautivo como al otro que lo tiene en su poder».

El nombramiento de los alfaqueques (partida II, título XXX, ley II)

Según *Las Partidas*, los alfaqueques deben ser escogidos «muy afinadamente».

Era menester que proviniesen de linaje afamado. La elección debía realizarse por 12 hombres buenos nombrados por el rey, por el que estuviese en su lugar o por el concejo donde morase aquel en quien debía recaer el nombramiento.

El protocolo establecía dos juramentos, uno en el que el alfaqueque aseguraba tener conocimientos sobre el hecho que tendría que negociar, y otro en el que juraba lealtad en los hechos de los cautivos, comprometiéndose a realizar todos los actos que fueran en favor del cautivo y aquellos otros que menguasen su sufrimiento.

Después de esto, se les otorgaba carta abierta, con sello del que lo otorgare y pendón de señal del rey, para que pudiesen ir de forma segura a lo que tuviesen que hacer.

Los escarmientos («yerran los hombres en muchas maneras cuando andan en guerra. Y porque los yerros que hacen son más peligrosos que los que son hechos en otros lugares, pusieron los antiguos que tuviesen escarmiento, porque de otra guisa no sería justicia derecha»)

El escarmiento (partida II, título XXVIII, ley I)

Las Partidas, para definir el escarmiento, comienzan con una comparación de este con el castigo, de menor calado punitivo. El castigo es un amonestamiento de palabra hecho por el caudillo contra aquellos que se hubieren desmandado sobre las cosas que se han de guardar en la guerra, mientras que el escarmiento, más grave que el castigo, es la pena que el caudillo manda infligir a los que errasen.

Las razones para impartir escarmiento se encuentran escrupulosamente tasadas (son doce). Los que participaren en la guerra por mar serán escarmentados:

- si diesen información de los suyos a los enemigos;
- si se uniesen al enemigo;
- si viniesen con él a hacer mal a los suyos;
- si no se quisiesen acaudillar;
- si metiesen desacuerdo en la gente;
- si tuviesen o promoviesen pelea;
- si se hiriesen, se matasen o se deshonrasen unos a otros, de palabra o de obra;
- si se hurtasen o se tomasen por fuerza o por engaño lo que tuviesen los unos a los otros;
- si no guardasen vianda o la gastasen antes de tiempo;
- si no ayudasen a hacer justicia;
- si la impidieran hacer;
- si quebrantasen las posturas que hubiesen puesto entre sí o con otros.

Escarmiento para los traidores (partida II, título XXVIII, ley II)

Dar información de los suyos a los enemigos o unirse a ellos se consideraba acto de gran deslealtad y traición que determinaba un escarmiento ejemplar

en consonancia con la gravedad del yerro. El escarmiento aplicado era la muerte, dada cruelmente arrastrando o desmembrando al convicto. Esta pena recaía también en quienes teniendo noticias graves no se las comunicasen a su rey.

A aquellos que se unían al enemigo y luego se volvían contra los cristianos se les imponía el escarmiento de cortarles la cabeza si fuesen hijosdalgo; en otro caso, se les daba muerte en la forma más extraña que se pudiera, como los hombres viles que eran: desmembrándoles, matándoles de hambre o echándoles al fondo de las aguas para ser comidos por los peces. En caso de no poder apresarles, se les imponía la pérdida de todos sus bienes y la prohibición de permanecer en el reino, en un destierro permanente.

Escarmiento para los que no se acaudillaren (partida II, título XXVIII, ley III)

El acaudillamiento en los hechos de guerra se consideraba esencial y son muchas las ocasiones donde se señala en *Las Partidas*.

Los «desmandados» debían ser presos por el rey o el caudillo. En los grandes yerros, se podía obligar al caballero a montar en asno, llevarlo con cadenas en la garganta o atarlo con una soga a la cola de alguna bestia. El rey podía conmutar estas penas —que, por la deshonra que comportaban, algunos consideraban peores que la muerte— por el destierro.

Escarmiento para los que metieren desacuerdo en las compañías (partida II, título XXVIII, ley IV)

«Desacuerdo es cosa de que vienen muchos daños, que si bien el acuerdo ayuda a las cosas y las mantiene, otrosí el desacuerdo las departe y las destruye». A quienes sembrasen desacuerdo se les imponía la pena de tomarlos presos y sacarles los ojos, «por que nunca vieran con ellos lo que codiciaban ver».

Si el rey les quisiese hacer merced, les conmutaba este castigo por la pena de destierro por el tiempo que tuviera a bien.

Escarmiento para los que promoviesen pelea con resultado de heridas, muerte o deshonra (partida II, título XXVIII, ley V)

A todo aquel que sacase armas en tiempo de guerra, una vez arrestado, se le tiraban sus armas y se les excluía de las ganancias.

Si el resultado era de deshonra, de hecho o de palabra, el escarmiento equivalía al doble de lo que se le impondría de haberlo cometido en otro lugar.

Si el agraviado resultase lisiado, al ofensor se le cortaba la mano o el pie.

En el resultado de muerte, se le imponía la pena de ser enterrado debajo del muerto.

FELIPE ESPILEZ MURCIANO

Escarmiento para los que hurtan a sus compañeros alguna cosa en tiempo de guerra (partida II, título XXVIII, leyes VI y VII)

En los robos a menores, si se pudiese probar con dos hombres que fuesen de buen testimonio, el escarmiento era pechar doblado el importe de lo robado y «señalar» al autor cortándole las orejas y la mano con que hubiese perpetrado el robo. En los robos a mayores, el ladrón debía «pechar cuatro tantos», además de quedar excluido de las ganancias, y en caso de reincidencia se le imponía el destierro por el tiempo que el rey tuviera a bien.

En los robos de viandas a menores, el escarmiento infligido al autor del latrocinio era pechar cuatro tantos, además de cortarles las orejas. En caso de reincidencia, la pena impuesta era la muerte por hambre. En los robos a mayores, los ladrones debían pechar dos tantos, siendo la reincidencia penada con el destierro.

Escarmiento para los que hicieren engaño en las guerras (partida II, título XXVIII, leyes VIII y IX)

Se estipula que «pechase otro tanto al rey y que perdiese su parte de aquella ganancia» y, en el caso de que no la pudiera traer, se le imponía la pena de «pechar» el doble. De no poder pagarlo se imponía que «se metiese su cuerpo en poder del rey para escarmentarle». En el caso de que fueran mayores debían pechar cuatro veces y, en caso de no poder pagarlo, se le imponía la pérdida de la tierra.

Escarmiento para los que no ayudasen o embargasen la justicia en tiempo de guerra (partida II, título XXVIII, ley X)

En tiempos de guerra, era obligado prestar ayuda a la justicia para que esta cumpliera con su deber. Y, por este motivo, aquellos que no quisieren colaborar con ella debían ser echados de la compañía.

Pero, «si por ventura algunos fuesen tan locos o tan atrevidos que quisiesen embargar esta justicia», debían ser penados de la misma manera y además perder todo cuanto allí tuviesen.

Epílogo del epílogo («sin mojarse, la luna navega por la mar sin mojarse»)

Dos consideraciones postreras, que no podía eludir, me han impulsado a terminar con un otrosí del epílogo. La primera de ellas es manifestar mi admiración por la brillantez literaria de algunas de sus leyes, que no de todas, porque el texto es un tanto irregular en cuanto a calidad. La segunda, traer a la memoria el hecho de que cada una de *Las Siete Partidas* comienzan con una

letra del nombre del rey, componiendo un acróstico (A-L-F-O-N-S-O). En su homenaje, y en el de los cuatro hombres que componían la comisión que redactó sus 2.683 leyes, finalizo este escrito con un acróstico marinero, más íntimo que histórico, y quizá más emotivo que riguroso, a modo de gratitud permanente:

A menudo había venido en pensar, sin más reflexión que la que impone el entretenimiento, que las miradas de los marineros eran siempre horizontales, pues aunque miren al cielo lo hacen siempre hacia adelante, siempre hacia esa fina línea que curva los ojos del que la mira.

Luego vine a rectificarme a mí mismo, que siempre es más agradable que cuando lo hacen los demás, cuando me percaté de que los palos y las velas, huidizos como son de la planicie del agua, regalan a los hombres de la mar una mirada vertical, para regocijo de algunos contadores de estrellas cuando ven más altura que eslora.

Fue entonces cuando convine conmigo mismo en que el palo mayor, envía de trinquetes y mesanas, es como un disparo hacia el cielo, y que cuando iza sus velas pone alas a su empeño. Y comprendí que navegar es algo más, mucho más, que ir sobre las olas.

Olas de la mar, que siempre vienen cargadas de horizonte y dejan grandes aventuras posadas entre granos de arena. Olas, pero también nubes, que cuando deshacen en lluvia no es que estén llorando; al contrario, es que vuelven a casa. A la mar, de donde vinieron y adonde vuelven como los buenos marinos.

No parece, pues, desmesurado pensar que en la navegación nos encontramos con un universo propio, hábitat de los argonautas, donde todo es más de lo que parece y donde las aventuras no son lances extraños sino todo lo contrario: un destino tan buscado como querido.

Sabed por esto, pues, que para honrar todas esas cosas fue gran cosa que el Rey Sabio dejara en *Las Partidas* noticias y leyes sobre los hombres de la mar. Aunque, a pesar de todo, una vez entrados en navegación pareciera ser que las leyes que rigen, mi buen rey, son las de Posidón. No obstante, qué sosiego da ver que un sabio, gobernando hacia barlovento, nos lleva al puerto de la razón y el derecho.

Olvidos aparte, que como tales pertenecen al reino de la nada, me cabe concluir con hondo deleite que ha sido un honor volver a dar vida a las palabras escritas del Rey Sabio. Y haber navegado por sus líneas, que alguna vez, en ese sutil instante en que se quiebra la tarde, me parecieron olas de papel. Al fin y al cabo, yo también soy, como aquel luminoso andaluz de El Puerto de Santa María, marinero en tierra.

Bibliografía

Fuentes básicas

Las Siete Partidas (eds. de 1491, con glosas de Alonso Díaz de Montalvo, y 1555, con glosas de Gregorio López).

FELIPE ESPILEZ MURCIANO

Fuentes accesorias

- ALFONSO XI: *Crónica general*, 1376.
ANÓNIMO: *Libro del esforzado caballero don Tristán Leonís y sus grandes hechos en armas*, 1400.
CANO, Tomé: *Arte para fabricar naos*, diálogo I, vol. II. Sevilla, 1622.
CARTAGENA, Alonso de: *Doctrinal de caballeros*. Burgos, 1487.
CORNEJO, Andrés: *Diccionario histórico y forense del derecho real de España*. Madrid, 1779.
DÍAZ DEL CASTILLO, Bernal: *Historia de España*, 1568.
Diccionario marítimo español. Madrid, 1831.
DÍEZ DE GAMES, Gutierre: *Crónicas de don Pedro Niño*.
Documentos de las Azores, 1588.
FERNANDO II, rey de Aragón. *Memorias de Fernando IV de Castilla*.
GARCÍA CERECEDA, Martín: *Tratado de las campañas de los ejércitos del emperador Carlos V desde 1521 a 1545*.
MAYANS Y SISCAR: *Diccionario de jurisprudencia*, 1788.
REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: *Diccionario histórico*.
RODRÍGUEZ DE MONTALVO, Garcí: *Amadís de Gaula*. Zaragoza, 1508.
RUIZ DE ALARCÓN, Juan: *Comedias*, 1628.
SUÁREZ DE FIGUEROA, Cristóbal: *El pasajero*, 1617
UZTARIZ, Jerónimo de: *Teoría del comercio*, 1724.
VALERA, Diego de: *Crónica de España* (ed. 1493).
VV.AA.: *Crónicas de don Juan II* (1406-1454).