

numéro

10-11

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*La recherche internationale  
en histoire maritime :  
essai d'évaluation*

Vallejo – 979-10-231-1754-7



# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

# Revue 10-11 d'histoire maritime

**La recherche internationale  
en histoire maritime :  
essai d'évaluation**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général  
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010  
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-590-7  
PDF complet – 979-10-231-1730-1

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1731-8  
Le Bouëdec – 979-10-231-1732-5  
Tranchant – 979-10-231-1733-2  
Marzagalli – 979-10-231-1734-9  
Marnot – 979-10-231-1735-6  
Emmer – 979-10-231-1736-3  
Harlaftis – 979-10-231-1737-0  
Weber – 979-10-231-1738-7  
Pourchasse & Schmidt – 979-10-231-1739-4  
Buti & Péret – 979-10-231-1740-0  
Lenhof – 979-10-231-1741-7  
Polonia – 979-10-231-1742-4  
D'Angelo – 979-10-231-1743-1  
Bustos-Rodríguez & Cérino – 979-10-231-1744-8  
Sarrazin – 979-10-231-1745-5  
Sauzeau – 979-10-231-1746-2  
Normand – 979-10-231-1747-9  
Taudal Poulsen – 979-10-231-1748-6  
Amorim – 979-10-231-1749-3  
Borde – 979-10-231-1750-9  
Llinares & Hroděj – 979-10-231-1751-6  
de Préneuf & Motte – 979-10-231-1752-3  
Bruneau – 979-10-231-1753-0  
**Vallejo – 979-10-231-1754-7**  
Chaline – 979-10-231-1755-4  
Huetz de Lempis & Laux – 979-10-231-1756-1  
North – 979-10-231-1757-8  
Haudrière – 979-10-231-1758-5

Mise en page Lettres d'Or  
Version numérique : 3dzs/Emmanuel Marc Dubois

**SUP**

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris  
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

# SOMMAIRE

Éditorial	
<b>Jean-Pierre Poussou</b> .....	5
Introduction	
<b>Gérard Le Bouëdec</b> .....	7
Les échanges au Moyen Âge : des grands horizons aux rivages	
<b>Mathias Tranchant</b> .....	17
Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française	
<b>Silvia Marzagalli</b> .....	31
Les échanges : du rivage aux grands horizons : état de l'historiographie française pour l'époque contemporaine (XIX <sup>e</sup> -XX <sup>e</sup> siècles)	
<b>Bruno Marnot</b> .....	43
L'histoire maritime hollandaise et l'expansion de l'Europe : 1600-1800	
<b>Peter C. Emmer</b> .....	63
L'histoire maritime en Grèce	
<b>Gelina Harlaftis</b> .....	75
Histoire maritime et histoire des sociétés littorales en Allemagne (XIX <sup>e</sup> -XX <sup>e</sup> siècles)	
<b>Klaus Weber</b> .....	99
Rapport de synthèse	
Les échanges : des grands horizons au rivage	
<b>Pierrick Pourchasse et Burghart Schmidt</b> .....	127
Gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne	
<b>Gilbert Buti et Jacques Péret</b> .....	135
Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine : une histoire en chantier	
<b>Jean-Louis Lenhof</b> .....	159
Les gens de mer et les communautés littorales : Approches pour une synthèse de l'historiographie portugaise	
<b>Amélia Polónia</b> .....	175
L'histoire maritime en Italie	
<b>Michela D'Angelo</b> .....	195
Rapport de synthèse	
Les gens de mer et les sociétés littorales	
<b>Manuel Bustos-Rodríguez et Christophe Cérino</b> .....	221

L'exploitation de la mer et des littoraux en France au Moyen Âge : bilan historiographique et bibliographique	
<b>Jean-Luc Sarrazin</b> .....	227
L'exploitation de la mer et de l'estran, de l'époque moderne au XIX <sup>e</sup> siècle	
<b>Thierry Sauzeau</b> .....	249
L'exploitation de la mer et de l'estran dans l'est du Canada : bilan historiographique	
<b>France Normand</b> .....	259
Les potentialités d'une histoire de l'environnement maritime : l'histoire des pêches et du milieu marin	
<b>René Taudal Poulsen</b> .....	269
L'exploitation de la mer et de l'estran : un bilan comparatif vu par l'historiographie portugaise	
<b>Inês Amorim</b> .....	285
Rapport de synthèse	
« L'exploitation de la mer »	
<b>Christian Borde</b> .....	311
La mer et la guerre à l'époque moderne	
<b>Sylviane Llinares et Philippe Hroděj</b> .....	317
L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ?	
<b>Jean de Préneuf et Martin Motte</b> .....	341
« <i>Gloria victis</i> ». L'écriture de l'histoire navale de la seconde guerre mondiale	
<b>Jean-Baptiste Bruneau</b> .....	357
La guerre navale en Castille au Bas Moyen Âge : bilan et perspectives de recherche	
<b>Eduardo Aznar Vallejo</b> .....	367
Rapport de synthèse	
« La guerre sur mer »	
<b>Olivier Chaline</b> .....	389
Exploration, découverte et représentations	
<b>Christian Huetz de Lempis et Claire Laux</b> .....	397
La mer en tant que lieu de mémoire	
<b>Michael North</b> .....	411
Rapport de synthèse	
« Explorations et découvertes »	
<b>Philippe Haudrère</b> .....	421
Bibliographie .....	423

## LA GUERRE NAVALE EN CASTILLE AU BAS MOYEN ÂGE : BILAN ET PERSPECTIVES DE RECHERCHE

*Eduardo Aznar Vallejo*

Professeur d'histoire médiévale, université de la Laguna (Ténériffe) –  
Centre d'études médiévales et de la Renaissance

Bien que le royaume de Castille ait possédé de nombreuses côtes et constitué une puissance importante sur l'échiquier européen de l'époque, l'activité de sa flotte de guerre n'est guère connue. La raison principale de ce paradoxe est le manque de documents dans les archives de la Couronne. Il est vrai qu'il existe des données isolées aux Archives générales de Simancas, mais celles-ci ne peuvent pallier l'absence de comptes d'arsenaux, de frais des flottes, et de perception des *quintos reales* (impôts royaux). Les documents produits par l'Amirauté font également défaut, même si nous connaissons les nominations et privilèges de leurs titulaires. Tout cela explique la nécessité d'exploiter au maximum d'autres sources, tout spécialement les chroniques et la législation.

En conséquence, la bibliographie est dominée par des ouvrages descriptifs du XIX<sup>e</sup> siècle et de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle [1998, 2034, 1984]. Ceux-ci répondent aux collections érudites qui, sous l'intitulé de *marina*, recueillent des informations diverses sur la navigation, le commerce naval, la pêche, et d'autres sujets<sup>1</sup>. La guerre navale est un de ces sujets, même si elle est traitée d'ordinaire d'un point de vue politique (batailles, capitaines, origines des marins...). Beaucoup de ces livres sont rédigés dans une perspective nationaliste, où le peu d'informations sur la Castille médiévale est compensé par la riche documentation de la couronne d'Aragon. Cela s'explique par la considération selon laquelle les deux marines sont à l'origine d'une nouvelle époque de gloire, instaurée par les Rois Catholiques. Il existe également des informations sur le sujet dans des études générales, dans lesquelles l'analyse

1 Collections formées à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, grâce à des copies réalisées dans diverses archives. Il faut distinguer celles de M. Fernández de Navarrete, J. Bautista Muñoz, et J. Sanz de Barutell [1997].

de certains royaumes et institutions sert à montrer l'importance de la guerre navale dans la politique nationale et internationale du Royaume [par exemple, 2035, 2022]. De telles œuvres présentent une plus grande rigueur scientifique, bien qu'elles n'abordent que rarement les conditions internes du processus de guerre. Il reste finalement les études intégralement consacrées aux batailles navales, encore insuffisantes, bien que d'un bon niveau technique<sup>2</sup>.

Après cette vue d'ensemble, nous essaierons de diviser l'évolution de la marine de guerre castillane en périodes, en les reliant à la situation générale du royaume. Ensuite, nous présenterons les aspects connus de chaque période, en les réinterprétant si besoin est, et nous approfondirons autant que nécessaire tous ces points. Les périodes considérées sont : le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, l'époque de l'essor de la flotte castillane et, finalement, 1504, l'année de la mort d'Isabelle la Catholique.

368

La flotte castillane naît au XIII<sup>e</sup> siècle, en liens étroits avec la reconquête des régions méridionales, et avec l'aval du pouvoir royal. Ses premières opérations d'envergure correspondent aux occupations de Carthagène (1245) et de Séville (1248), réalisées par des navires et des marins provenant de la côte Cantabrique<sup>3</sup>.

L'efficacité de cette arme a poussé le roi Alphonse X à se doter de ressources propres de façon permanente. Les moyens pour y parvenir furent la construction d'arsenaux [2037, 2003 et 1993 ; de nouvelles données dans 1982] et la création d'un corps d'officier, les *cómitres* [voir 1987] (gardes-chiourmes), pour les diriger. Le premier établissement fut celui de Séville, construit sur le terrain occupé par les arsenaux almohades. Il disposait pour son fonctionnement d'une réserve de matières premières, spécialement le bois de certaines forêts, et d'une équipe de travailleurs attirés par les bénéfices fiscaux (exemption)<sup>4</sup>.

Une année après la construction des arsenaux sévillans, le roi octroya un premier privilège aux *cómitres*, à savoir des terres, de l'argent pour pouvoir les exploiter, et des maisons à Séville [2006]. En contrepartie, les officiers et leurs successeurs s'engageaient à assurer la réparation et l'approvisionnement des galères, qu'ils devaient refaire tous les sept ans. De plus, chaque garde-chiourme était obligé d'embarquer cinq hommes et certaines armes. Le butin était réparti entre le roi et les équipages. En 1254, l'Amiral apparaît : il est

2 Par exemple, guerre maritime, course et piraterie.

3 Pour les points principaux de cette section, voir [2023].

4 Cette disposition apparaît dans le *repartimiento* (le système de répartition des terres de la ville, en fonction de la catégorie sociale et militaire) de la ville : voir [2006]. Pour connaître l'évolution postérieure de ces installations, voir [1982].



chargé de la guerre navale, tâche qu'il mène de front avec l'exercice de la juridiction maritime et le contrôle du commerce maritime [2022, 1989, 1979].

La création de ces ressources ne signifia pas la renonciation à d'autres contributions. Tout d'abord, celles qui provenaient des villes maritimes. Le *Fuero* de Séville mit en place un *barrio de la mar* (quartier de la mer), avec des juges et une fiscalité propres, en échange d'un service militaire spécifique [2020]. Les privilèges octroyés par Alphonse X à Medina Sidonia affranchirent ses habitants de l'obligation de *hueste* (gîte) « *fuera ende desde el río de Guadalquivir fasta la mar* » [2011] (en dehors de la ville depuis le fleuve Guadalquivir jusqu'à la mer). Dans le privilège accordé à Alicante en 1258, Alphonse X cite les services qu'il espère recevoir de ce port : « *señaladamente en fecho de allent mar contra la gente pagana* »<sup>5</sup> (principalement dans des conflits de l'autre rive de la Méditerranée contre les païens). De plus, le monarque encourage les actions de course de ses sujets, en les exonérant ou en réduisant le *quinto* sur les prises, comme le signalent le *Fuero* de Carthagène et la *Carta Puebla* de Santa María [1983, 2007]. Et il n'hésite pas à engager des navires étrangers, en particulier génois<sup>6</sup>. Ne s'arrêtant pas là, le roi crée l'ordre de *Santa María de España* « para fecho del mar » [2038] (pour les actions militaires en mer). Même si cet ordre ne réussit pas à se consolider, c'est un bon exemple de cette préoccupation pour la guerre navale, spécialement celle qui l'oppose aux Musulmans. Contre ces derniers, le roi projette la *cruzada de África* (croisade d'Afrique), pour laquelle il sollicite de l'aide auprès des monarques aragonais et anglais [1998, 1983, p. 99]. Cette entreprise n'obtient pas plus de résultats, exception faite de l'éphémère occupation de Salé (1262)<sup>7</sup>. La somme de ces initiatives a représenté une puissance guerrière considérable, comme en témoigne la campagne contre Algésiras de 1278-1279, durant laquelle la flotte castillane était composée de 80 galères et 24 navires, sans compter les *galeotas* (galiotes), les *leños* (navires à voiles et à rames) et d'autres embarcations plus petites [2028, p. 53].

Les successeurs de Ferdinand III et d'Alphonse X continuèrent les efforts de la guerre navale avec les mêmes caractéristiques : engager des galères méditerranéennes [2031, p. 86] ; associer à la flotte royale des embarcations

5 *Memorial Histórico Español*, I, p. 135 (10-IV-1258).

6 Raimundo Dauzia di Ventimiglia s'engage auprès de Hugo Vento « *admirato regis Castellae* » à coopérer « in armamentum » du Roi. Voir [2023, p. 175].

7 Note n° 6.

envoyées par les villes de la côte Cantabrique<sup>8</sup> ; octroyer des privilèges aux officiers attachés à la maintenance de la flotte royale<sup>9</sup> ; exonérer les corsaires<sup>10</sup>. Mais l'affrontement avec les Musulmans ne fut plus exclusif et s'élargit à d'autres ennemis, comme les Portugais et les Aragonais. Contre les premiers, la guerre avait commencé depuis la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, et contre les seconds depuis le milieu du siècle suivant, après une longue collaboration dans le détroit de Gibraltar. Il faut chercher la raison de ce changement dans la lutte de ces royaumes pour l'hégémonie péninsulaire.

La fin de cette première étape correspond à la *Batalla del Estrecho* (Bataille du Déroit), qui cherche à assurer la connexion entre la Méditerranée et l'Atlantique pour les flottes commerciales chrétiennes et à empêcher le débarquement de renforts musulmans pour le royaume de Grenade. Pour atteindre ces objectifs, Alphonse XI ordonne la construction de nouveaux navires et utilise la marine dans la conquête des places fortes qui contrôlent le Déroit<sup>11</sup>. Pour ce dessein, il bénéficie de l'aide des galères aragonaises, présentes depuis le siège d'Algésiras<sup>12</sup>. Cette aide s'accroît après la défaite castillane face à l'escadre des *Benimerines* (Mérinides), en incluant les Portugais et les Génois [2029, p. 308-309]. Ces collaborations répondent aussi bien à la nécessité de ces puissances d'ouvrir une voie commerciale qu'au fait que ce service est rémunéré. La composition de la flotte reste mixte : des galères, principalement méridionales et royales, et des navires, habituellement nordiques, fournis par les villes de la côte Cantabrique.

Le résultat final de cette politique maritime et du pouvoir grandissant de la Castille fut la création d'une importante flotte, qui, à la fin de cette première étape, s'avéra capable d'affronter la jadis toute puissante escadre aragonaise sur ses propres côtes. La nouveauté de cette situation se trouve résumée dans cette phrase de Zurita : « *en los tiempos pasados nunca los reyes de Castilla fueron tan señores por la mar que por si emprendiesen de hacer guerra sino a los moros, y esto con la ayuda de los reyes de Aragón y de genoveses* » [2041, p. 374] (« jamais dans les époques passées les rois de Castille n'ont été autant maîtres

8 Par exemple, [1998], Annexe (année 1285 : privilèges de Sanche IV à Castro de Urdiales « *señaladamente por el muy gran servicio que hicieron agora a nos con una nave e una galera* » (principalement en remerciement du grand service à Nous rendu avec un navire et une galère).

9 Par exemple, Fernando IV confirme les privilèges des *cómitres* ; [1998], Annexe (année 1288).

10 C'est le cas de la *carta puebla* de Gibraltar (1310), qui régule les prises et signale la présence de *almogávares* (almogavres) ; [2011], Annexe n° 14.

11 « Ordenanzas reales de Castilla », Titre XII, loi V (1386), *Los Códigos españoles : concordados y anotados* ; [2029], p. 252.

12 Cf. notes 39 à 51.

de la mer dans le but d'entreprendre eux-mêmes une guerre contre les Maures et cela avec l'aide des rois d'Aragon et des Génois »).

L'information sur les aspects techniques de cette période se concentre sur ces deux points : l'époque de fondation et la bataille du détroit de Gibraltar. La source primordiale pour l'étude du premier point est le code des *Partidas*, qui offre un large panorama sur les conditions de la guerre navale, auquel on n'a pas accordé l'attention qu'il mérite<sup>13</sup>. Il établit, en premier lieu, la différence entre la *flota*, un ensemble de galères et de navires au service du roi avec beaucoup de gens, et l'*armada*, un nombre réduit d'embarcations apprêtées pour l'occasion. Il présente ensuite les hommes nécessaires pour le combat. On a sous les ordres de l'amiral et des *cómitres*, déjà cités, les membres de l'équipage, parmi lesquels on peut distinguer les *naoberos* ou pilotes, et les *sobresalientes*, ou hommes d'armes. Sous ces derniers se trouvent les *galeotes* (galériens), les rameurs et parfois des soldats. Viennent ensuite les types d'embarcations, ordonnés en deux groupes : les voiliers spécifiques de l'Atlantique et les embarcations mixtes de tradition méditerranéenne. Il consacre également une large section aux armes. Dans certains cas, il s'agit de projectiles, manuels et mécaniques. Dans d'autre cas, ce sont des armes blanches. Les moyens les plus singuliers ne manquent pas dans la liste : de la chaux, pour aveugler les ennemis ; du savon, pour les faire tomber ; des feux grégeois avec du goudron, pour brûler les navires ; et des barres avec des chaînes, pour les attacher. Il faut ajouter à toutes ces armes les éléments de protection.

L'ouvrage n'omet pas de citer les aliments embarqués. Ce sont des biscuits (*bizcocho*), de la viande salée, des légumes secs et du fromage, auxquels on ajoute de l'ail pour éviter leur dégradation. Les boissons mentionnées sont l'eau, le cidre et le vin, même si ces derniers sont déconseillés parce qu'ils pourraient affecter la lucidité du combattant. Le vinaigre était employé pour assaisonner les aliments, et pour améliorer l'eau en cas de besoin. Dans un autre titre, les *Partidas* traitent de la répartition des bénéfices de la guerre, en tenant compte de l'apport de quatre éléments : navires, soldes, armement et aliments. Si le Roi les fournit complètement, il reçoit tous les bénéfices. Dans le cas contraire, il répartit les dividendes avec ceux qui ont contribué à l'approvisionnement. Quant aux bénéfices des particuliers, le roi en perçoit la cinquième partie (*quinto*), comme avec les butins ou les biens sans maître, et l'amiral la septième partie.

13 *Las Siete Partidas del rey Alfonso el Sabio*, Titre IX, loi XXIV ; Titre XXIV, lois I à IX ; Titre XXVI, lois XXIX et XXX.

D'autres sources de l'époque complètent ou nuancent l'information présentée dans les *Partidas*. Les contrats souscrits par les gardes-chiourmes nous informent sur leur contribution dans chaque galère : 100 hommes munis d'une armure, 4 arbalètes *de estribera* (à étrier) et 2 arbalètes *de dos pies* (à deux pieds), 1 000 *cuadrillos* (flèches en bois brûlé), 50 lances, 10 *guardabrazos* (protège-bras), 10 boucliers et 10 *capillos de hierro* (coiffes de maille). En contrepartie, les bénéfices obtenus en mer sont répartis à moitié avec le roi [2020].

Dans l'accord entre le roi et le *maestre* (maître) de l'ordre de Saint-Jacques pour armer une galère les conditions sont différentes. L'ordre militaire s'engage à servir trois mois par an, en fournissant 200 hommes. Parmi eux, 30 seront en armure, 10 des arbalétriers, armés de *hojas\* de hierro* (pointes d'acier), et munis de 20 arbalètes ; le reste des hommes seront équipés de boucliers et coiffes de maille « *como es costumbre de los galeotes* » [2020], comme il est d'usage parmi les galériens.

372

Il est difficile d'expliquer cette grande différence d'effectifs. La solution la plus aisée est de supposer que, dans le premier cas, on ne compte que les militaires et que, dans le second, on additionne ces derniers et les marins, mais cette interprétation va à l'encontre des 160 galériens supposés de l'embarcation armée par les *Santiaguistas* (chevaliers de l'ordre de Saint-Jacques). Cette donnée crée, en outre, un autre doute, car le nombre de rameurs de la galère de Benedetto Zaccaria, considéré à l'époque comme extraordinaire, était de 140<sup>14</sup>. La réponse à cette nouvelle question ne tient pas plus la route par manque de données comparatives. À ce sujet, nous savons seulement que, dans une galère construite pour le compte de Sanche IV, on a réalisé une dépense de 130 rames<sup>15</sup>, même si cela ne signifie pas un nombre identique de rameurs, puisque la proportion habituelle était de deux, voire de trois hommes par rame [2018, p. 51].

La *Crónica General* apporte quelques informations sur les combats de la flotte installée sur le fleuve Guadalquivir durant le siège de Séville<sup>16</sup>. Le combat le plus connu, et qui eut le plus de répercussions, fut celui que menèrent deux navires nordiques, convenablement renforcés, contre le pont de barques qui unissait Séville et Triana, et dont le succès permit de terminer le siège de la ville. De nombreux autres combats eurent pour objectif de défendre les embarcations situées au milieu du fleuve, aussi bien contre les projectiles lancés depuis la terre que contre la proximité d'embarcations légères

14 *Anales Januenses* (M. G. H. *Scriptores*, XVIII), p. 312. Voir [2002], II, p. 121.

15 [2002], I, p. XXIV. Cf. Guerrero Lovillo José, *Las Cantigas. Estudio arqueológico de sus miniaturas*, Madrid, C.S.I.C., 1949.

16 *Primera crónica general de España*, 748 sq. Commentaires dans [2017 et 2004].

(*zambros*) et de radeaux armés de *fuego griego* (feu grégeois). La défense fut menée parfois de manière statique, en installant de grands madriers sur le lit du fleuve, et parfois de façon active, par l'utilisation de batelets cachés sur la rive, qui pesaient sur l'arrière-garde des navires menant l'attaque.

L'iconographie contenue dans les *Cantigas de Santa María* nous aide à imaginer certaines caractéristiques de ces embarcations<sup>17</sup>. À travers elle, nous pouvons analyser le nombre de mâts, l'utilisation de gouvernails d'étambot et de l'*espadilla* (godille), l'apparition de tours sur les navires, la silhouette différente des galères et des navires, etc.

La période de la bataille du détroit de Gibraltar jouit d'une information technique considérable, bien que d'origines diverses. En l'occurrence, les documents d'archives d'origine aragonaise s'ajoutent à la traditionnelle source des chroniques castillanes. Les chroniques ne sont pas très prolixes, même si elles permettent d'extraire certaines données, comme celles de la chronique d'Alphonse XI [2029, p. 252, 290, 374 et 377] relatives à l'échouage de vieux bateaux à l'entrée d'un port pour barrer le passage aux galères musulmanes. On trouve encore, dans la même chronique, des informations concernant le fonctionnement de la garde du Déroit, dans laquelle les galères de surveillance émettaient des signaux de fumée aux sentinelles côtières, ainsi que sur l'*estacada* (palissade) placée par les Maures dans le port de Gibraltar pour protéger leurs galères ou l'utilisation de ce type de navires comme ponts durant la campagne de l'Algarve. Les sources aragonaises sont plus nombreuses et plus riches, ce qui nous permet de connaître l'apport de la Couronne d'Aragon à la défense de la zone géographique citée, et de compenser les déficiences des chroniques sur les embarcations, les équipages, les vivres, ainsi que sur d'autres points<sup>18</sup>. Les archives de la Couronne d'Aragon nous informent, tout d'abord, sur les détails de l'accord entre les deux royaumes pour faire la guerre aux rois du Maroc et de Grenade<sup>19</sup>. Le pacte établit que la Castille fournira 20 galères durant la période de plus grande activité guerrière (mai/septembre) et 8 pendant le reste de l'année, tandis que l'Aragon apportera respectivement 10 et 4 galères. S'ils devaient décider d'augmenter ces effectifs, ils le feraient dans la même proportion. Cet accord n'empêcha pas l'Aragon d'envoyer plus de galères vers ses côtes<sup>20</sup>.

17 Une approche de la question dans le chapitre « Arquitectura naval » de Guerrero Lovillo José, *loc. cit.*

18 La documentation se trouve dans le Museo Naval de Madrid, Collection Sanz de Barutell (Corona de Aragón) ; une petite partie en fut éditée par Borafull et Mascaró.

19 Museo Naval, Collection Sanz de Barutell (Corona de Aragón), art. 13, n° 68 (2-V-1339).

20 *Ibid.*, art. 7, n° 93 : 20 galères catalanes dans le Déroit, 10 à la solde de la Castille et 10 à la solde l'Aragon (1-IX-1340).

L'aspect le plus remarquable de cet accord est probablement son coût. L'addition que dut régler le monarque castillan se divise en deux portions : de juin 1339 à mai 1342 ; et de juin 1342 au 23 avril 1344<sup>21</sup>. Durant la première, il finança dix galères pendant 14 mois et quatre pendant 21 mois. Durant la seconde, il pourvut dix galères pendant 9 mois et quatre pendant 13 mois et 23 jours, à raison, dans chaque cas, de 9 000 *morabetinos* (c'est l'une des appellations du dinar almoravide, qui est une pièce d'or) par mois pour chaque galère. En outre, il dut payer huit galères, quatre nouvelles et quatre anciennes, au prix de 4 000 livres de Barcelone par unité, et plus de mille quintaux de biscuit, à un prix moyen proche d'une livre le quintal. Les données de ces archives nous informent également sur d'autres points, en commençant par l'inventaire des galères et autres embarcations<sup>22</sup>.

374

Le dernier témoignage qu'il nous faut signaler, est celui de la course castillane et de son éventuelle répercussion sur le commerce catalan avec le Maghreb. Son origine se trouve dans la lettre du consul de cette nation à Séville, dans laquelle il informe Pierre IV que le roi de Castille a donné l'autorisation à douze patrons de s'armer contre les Maures et contre ceux qui vont vers ces territoires et en reviennent<sup>23</sup>. Le document ajoute que le monarque castillan aide les armateurs avec du pain et des armes, en échange d'un quart des prises, et que chaque navire doit embarquer 80 combattants.

La puissance de la flotte castillane s'est consolidée durant la Guerre de Cent ans, période durant laquelle elle a servi de rempart du royaume de France contre les Anglais<sup>24</sup>. Le point de départ était défavorable aux Castillans, qui devaient faire face aux puissantes escadres portugaise et anglaise. Malgré cela, ils surent vaincre les Portugais à Sanlúcar (1370) [2030, II, p. 6] et les Anglais à La Rochelle (1372). Ces deux victoires ont permis à la Castille de devenir la maîtresse de l'Atlantique, ce qui se traduisit quelques années plus tard par le début des attaques franco-castillanes contre les côtes insulaires. Durant la décennie suivante, les entreprises maritimes de la Castille se dirigèrent à

21 *Ibid.*, art. 7, n° 106 (22-IV-1336).

22 *Ibid.*, art. 3, n° 130 à 148 (16-IV-1354). L'information peut être complétée par la documentation contemporaine publiée par Salas II, annexe n° VI, et celle, légèrement postérieure, conservée dans le Museo Naval, Collection Vargas Ponce, t. IX, n° 1 : « relación de las tripulaciones de las galeras santa Clara y santa Eulalia, que iban a ser enviadas al rey de Castilla (1366) ». Ces deux galères possédaient un *cómitre*, un *sota-cómitre*, deux *consejeros a popa*, huit *naochoeros*, huit *proeles* (hommes de proue), seize *curelleres*, 27 arbalétriers, 122 rameurs, 18 *espalderes*, 6 *alieres*. Ces derniers totalisaient 146 *bogadores* (rameurs), qui, à raison de trois hommes par rame, représentaient 24 bancs de chaque côté.

23 *Ibid.*, art. 19, n° 53 (12-XII-1340).

24 Pour les événements de cette période voir [2035].

nouveau contre le Portugal, qui s'inclina à Saltes (1381). Cette victoire permit à ses galères et *naos* (nefs) d'entreprendre le siège de Lisbonne. Face à la bonne marche des opérations, les Castillans envoyèrent des troupes pour contribuer à dominer la révolte des Flandres, mais la situation se retourna contre eux. La rupture occasionnelle du siège de la capitale portugaise et, surtout, la décisive défaite terrestre d'Aljubarrota (1385) empêchèrent l'annexion du territoire portugais au royaume de Castille, et ouvrirent la voie à de nouvelles confrontations navales, où la course prit une place prépondérante.

La réponse à cette nouvelle situation fut l'organisation de convois et la recherche d'accords politiques. Ceux-ci débouchèrent sur les trêves de Leulinghan (1389), qui ont entraîné, grâce à des prolongations successives, une longue période de paix en Manche. L'arrêt officiel des hostilités n'a pas signifié, cependant, la disparition de la violence, car des épisodes de piraterie continuèrent à se produire ici et là.

La paix sur la route de la Manche ramena la tension dans les relations entre la Castille et le Portugal, avec des affrontements entre les deux escadres. À la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, on signa plusieurs fois la paix, mais l'hostilité resta latente, et constitua le prélude de l'affrontement entre les deux puissances pendant le XV<sup>e</sup> siècle.

Dans la mer du Nord, la guerre navale réapparut au XV<sup>e</sup> siècle. Même si les Castillans continuèrent à soutenir la France, leur objectif fondamental était d'obtenir la faillite de la Hanse Teutonique, alliée des Anglais. Une fois cet objectif atteint, les relations franco-castillanes se refroidirent.

Outre les sources bien connues des chroniques, on doit ajouter pour cette période la biographie d'un marin, don Pero Niño, qui apporte des informations intéressantes sur des aspects techniques et humains de la guerre maritime<sup>25</sup>. Le premier point décrit dans le texte est celui des zones d'action et de leurs particularités. Les actions de Pero Niño commencèrent en Méditerranée, où il fut envoyé avec deux galères et une nef d'appui pour combattre des corsaires castillans, qui attaquaient aussi bien des marins étrangers que des natifs du Royaume. Cette mission s'explique par les intérêts mercantiles et politiques de la monarchie castillane dans la région. Dans le premier cas, il faut tenir compte du rôle croissant des transporteurs et des marchands castillans sur cette mer. C'est ainsi que l'atteste, entre autres, la création des consulats [1999]. Sur le deuxième front, nous ne pouvons omettre les projets d'Henri III d'établir des relations avec les pouvoirs orientaux, comme le démontre

25 La vie de don Pero est racontée dans la chronique de Gutierre Díez de Games dont il existe plusieurs éditions ; les plus importantes sont : *El Victorial. Crónica de don Pero Niño*, Madrid, Espasa-Calpe, 1940 ; *El Victorial. Crónica de don Pero Niño*, Madrid, J. Sanz, 1989.

l'ambassade auprès de Tamerlan, et son désir de maintenir les équilibres politiques qui assuraient les échanges marchands en Méditerranée<sup>26</sup>.

La mission était difficile à remplir à cause de la non définition des actions à réprimer. Officiellement, la guerre de course exigeait une autorisation royale et était dirigée contre les pays d'infidèles, avec lesquels il existait une situation de guerre permanente, et contre ceux avec lesquels il existait des affrontements à cause de conflits ou de réclamations financières. Cependant, l'application de ces préceptes s'avérait, difficile. La situation des infidèles pouvait changer grâce à l'existence de paix, propres à la Castille ou à l'Aragon ou à des pays tiers, et il s'avérait difficile de séparer la nationalité du navire d'origine des marchands, tout comme de faire respecter les limites chronologiques, géographiques et de quantité exprimées dans les licences royales. La piraterie naissait du non respect de ces limites, ou de simples coups de force, et elle s'exerçait aussi bien contre des étrangers que contre des natifs.

376

Les campagnes de Pero Niño mettent en évidence cette situation complexe. Celles qu'il réalisa en Méditerranée étaient dirigées contre des corsaires chrétiens et des embarcations musulmanes. La chronique situe Nicolas Jiménez de Cádiz dans le premier groupe, ainsi qu'un groupe de Castellans et d'Aragonais au service de l'antipape Benoît XIII ; de même qu'elle affirme que d'autres Chrétiens « *que no les hacían mal ninguno* » (« qui ne leur faisaient aucun mal ») étaient respectés. Étaient exclus de cette grâce ceux qui s'étaient emparés de biens appartenant à des Castellans, voire même à des Musulmans, ce qui conférait un large pouvoir d'intervention<sup>27</sup>. Face à aux Sarrasins, il n'existait aucune sorte de restriction. C'est pourquoi les opérations décrites couvrent un large éventail : combat et poursuite de galères, interception de navires mineurs, et débarquement contre des campements nomades (*douars*).

Comme nous l'avons dit, l'organisation de cette campagne était à la charge du monarque, qui fournissait les embarcations, une partie des armes et les salaires des marins et des militaires<sup>28</sup>. Il faut ajouter à cette contribution le produit du butin, qui était réparti entre le roi et les participants dans une proportion non stipulée. Sa grande valeur explique l'intérêt des autres navires pour s'associer à l'entreprise, y compris une galère venue de la couronne d'Aragon.

Les opérations de Pero Niño dans l'Atlantique font partie de l'aide apportée à la monarchie française. La mission confiée à ses trois galères, armées à Santander, était clairement offensive. Ceci la distinguait de la mission des 40

26 Pour une synthèse de la politique d'Henri III sur ce point voir [2012], p. 24-27.

27 Pour une application pratique de ces limites, dans cette campagne et dans d'autres, voir [2000].

28 L'armement fait l'objet d'une étude de Riquer [2027].



nefs de Martín Ruiz de Avendaño, qui était de protéger le trafic maritime. Comme il s'agissait en l'occurrence d'un service à un pays étranger, les autorités de ce dernier furent chargées de payer les frais.

Les attaques contre les Anglais se déroulaient en mer et, surtout, à terre, avec une virulence égale ou supérieure à celle qui était employée contre les Musulmans. La raison de cette véhémence est à trouver dans la généralisation de la technique de la terre brûlée pendant la Guerre de Cent Ans. Même si, d'après le biographe du capitaine castillan, cette stratégie était exclue de la juste guerre entre Chrétiens, la chronique la relève à différentes occasions. Elle a été employée dans les attaques contre Bordeaux, Saint Ives, et particulièrement contre Poole, possession de Harry Paye. Dans ce cas, elle était justifiée par le fait que le corsaire anglais avait brûlé Gijon et Finistère. Elle n'a pas été utilisée, en revanche, contre Portland et les îles du Canal, car il s'agissait de gens pauvres.

Dans les combats terrestres de ces lieux, la tactique employée était sensiblement la même. Elle consistait à séparer les combattants en deux corps. Sur le devant de l'attaque se trouvaient les galériens, les arbalétriers et d'autres gens armés de façon légère, qui effectuaient les premières attaques par surprise ou au moyen de *pavesadas* (protection à l'aide de grands boucliers ovales, les pavois). À l'arrière-garde se trouvaient les gens d'armes, équipés plus lourdement. Leur mission était d'empêcher l'arrivée de renforts ennemis et d'appuyer les premières lignes en cas de besoin. Dans les attaques contre l'Afrique du Nord, on avait coutume de faire appel à des *adalides* (guides), dont la connaissance du terrain servait à préparer les assauts.

Les batailles navales proprement dites s'effectuaient d'ordinaire près de la côte, ce qui entraînait un échange de projectiles avec les troupes terrestres. Leur objectif fondamental était d'*aferrar* (éperonner) les navires ennemis pour permettre l'abordage. Pour arriver à cette fin, outre l'utilisation des manœuvres de navigation, on avait coutume d'employer les mêmes projectiles que ceux que l'on lançait depuis la terre ferme, dans le but de rompre ou de brûler les voiles, les mâts ou d'autres éléments du navire.

Nous n'avons trouvé une authentique bataille navale qu'à une seule occasion. Il s'agit de l'affrontement entre une escadre anglaise et les galères franco-castillanes. L'information est particulièrement intéressante, car il s'agit d'un affrontement entre des voiliers et des navires mixtes. Au début du combat, l'absence de vent donna un avantage aux galères, ce qui poussa les Anglais à adopter une attitude défensive, en formant un demi-cercle avec les *balleneres* (bateau de guerre en forme de baleine) les plus grands, ayant à l'intérieur des *balleneres* de plus petite taille, et en renforçant l'arrière-garde avec deux

grandes nefes et une *coca* (cogue). Cette disposition a pu être obtenue grâce à l'utilisation de *bateles* (couralins\*), qui plaçaient les navires en position, bien que certains des *balleneres* n'en aient pas eu besoin car ils disposaient de leurs propres rames. Durant cette première phase, don Pero Niño tenta, en vain, de brûler les vaisseaux ennemis à l'aide d'un *cópano* (petit bateau) chargé de goudron. Lorsque le vent commença à souffler, l'avantage passa du côté des Anglais qui mirent très vite en fuite le capitaine castillan.

378

Les fonds des Archives de la Couronne d'Aragon nous fournissent des détails sur les campagnes de leur roi<sup>29</sup>. Si ces épisodes sont bien connus, ce n'est pas le cas de leurs aspects militaires. Les plus intéressants, sans nul doute, sont ceux qui se réfèrent à l'attaque contre Barcelone. L'infériorité numérique des Aragonais les obligea à rester sur la défensive à l'intérieur des *tascas* (bancs de sable qui empêchaient d'approcher la terre si ce n'est en empruntant certains canaux). Dans la partie extérieure de cette formation se trouvait la grosse nef, tandis que les galères étaient disposées en oblique par rapport à la terre et au plus proche d'elle, pour pouvoir être défendues depuis la côte. La sécurité de la flotte était renforcée par 4 *ingenios* (engins) destinés à bâtir des murailles, des arbalétriers disposés dans des navires auxiliaires, et par des ancres placées dans les canaux d'entrée.

Même si les Castellans parvinrent à pénétrer par deux fois dans les bancs de sable, ils ne réussirent pas à dominer leurs opposants. La situation privilégiée de ces derniers jouait en leur faveur, tout comme la force de leur artillerie. Face aux *trabuços* (catapultes) des *naos gruesas* castillanes qui lançaient des pierres avec une faible précision, se trouvait la *bombarda* (bombarde) de la grande nef du roi d'Aragon plus puissante et plus précise<sup>30</sup>.

Les attaques militaires suivantes offrent moins d'informations techniques, même si certaines peuvent être relevées. C'est le cas, par exemple, de la description de la grande galère, ou *uxer*<sup>31</sup>, utilisée par Pierre 1<sup>er</sup> lorsqu'il fut acculé par l'escadre aragonaise réorganisée. Il s'agissait d'une embarcation

---

29 Au chapitre des sources, il faut mentionner à nouveau l'Aragon. Plus que la *Crónica de Pedro I*, ce sont les fonds des Archives de la Couronne d'Aragon et les *Anales de Zurita* qui nous fournissent des détails sur les campagnes du roi aragonais dans la « guerra de los dos Pedros ». Les chapitres de la *Crónica de Pedro I* sont les chapitres VII et XX qui présentent une courte narration des faits : [2032]. La collection Sanz de Barutell présente, dans plusieurs numéros de l'article 2 et dans certains de l'article 7, des aspects relatifs à la mobilisation, [2041], p. 292 sq., offre l'analyse détaillée des événements, qui servent de base à notre analyse.

30 Il s'agit de la première information sur l'artillerie navale, voir [2040].

31 Ce terme est étonnant pour une source castillane. Nous considérons la définition suivante comme correcte : « *medio de transporte de tropas et caballos, con castillos defensivos* » (moyen de transport de troupes et de chevaux avec des châteaux défensifs) (Eberen). Cela explique que ses dimensions avaient tendance à être importantes, mais pas forcément

musulmane, capturée à l'époque d'Alphonse XI, dont les grandes dimensions permettaient d'embarquer 40 chevaux. Étant devenue le refuge du roi castillan, on y embarqua 160 hommes d'armes et 120 arbalétriers, et on y arma trois châteaux avec leurs respectifs *alcaldes* (gouverneurs). Le document revêt une double importance. Tout d'abord, il nous informe sur les caractéristiques de l'embarcation et ses possibilités d'adaptation. Ensuite, il nous montre le rôle des activités de guerre dans l'échange technique entre des domaines politiques et culturels différents. La fuite des galères aragonaises par le fleuve de Denia, en découvrant les nefes castillanes postées à Calpe, constitue un autre exemple significatif, issu ici de la chronique castillane. Celle-ci met l'accent sur la fonction défensive des eaux peu profondes pour les galères. Durant le même épisode, un aspect caractéristique de l'imaginaire collectif est relevé : le roi castillan refuse de combattre contre une escadre où ne se trouve pas le monarque aragonais, car une éventuelle victoire n'aurait pas servi à accroître son *honor*. Cette situation contraste avec celle de Barcelone, où Pierre I<sup>er</sup> espérait voir sa réputation grandir après avoir vaincu la flotte envoyée par son royal ennemi.

Après la guerre que nous venons d'analyser, le rétablissement des relations entre les deux royaumes offrit une conclusion digne d'intérêt. À ce moment-là, la Castille demanda à l'Aragon d'envoyer des gens plutôt que des galères « *ya que los moros no tenían armada que fuese superior a la del rey de Castilla* »<sup>32</sup> (« car les Maures n'avaient pas d'*armada* qui fût supérieure à celle du roi de Castille »).

La participation castillane à la Guerre de Cent Ans ajoute des témoignages d'origine différente. L'exemple le plus clair est celui des chroniques, particulièrement celles de Jean Froissart, bien connues. Cet auteur offre un récit du combat naval de La Rochelle qui, paradoxalement, semble peu vraisemblable<sup>33</sup>. Les galères castillanes sont transformées en embarcations de haut bord, qui lancent, depuis le bord, des pierres, des barres de fer et du plomb pour faire couler les embarcations anglaises. Leur nombre passe de 12 galères à 40 grands navires et 13 barques, sans doute à cause de la confusion engendrée par l'*armada* de Ruy Díaz Rojas, également envoyée à La Rochelle, mais qui n'a pas mené de combat naval. Ce fait permet au chroniqueur de

---

plus grandes que la galère. C'est pour cela qu'il ne faut pas nous étonner de voir que, dans les inventaires de la collection Sanz de Barutell, la galère *Santo Ángel* figure avec 194 rames, alors que l'*uxer San Pedro de Roma* en a seulement 120 (note n° 47).

32 [2041], vol. 4<sup>o</sup>, IX, XXXVII, p. 430.

33 Froissart, *Anthologie*, en espagnol, éditée à Madrid, en 1988, par J. E. Ruiz Doménech et V. Cirlot. La défaite anglaise à La Rochelle est décrite aux pages 275 à 282 de cette édition et peut être comparée à celle publiée dans [2030], p. 12.

parler de la supériorité numérique des Castellans. De plus, en transformant leurs navires en voiliers, ceux-ci peuvent *barloventar* (cintrer au vent), et naviguer vent en poupe pour contourner les vaisseaux anglais.

Le dernier grand moment de la guerre navale castillane au Moyen Âge correspond au règne des Rois Catholiques. Au cours de celui-ci, la flotte servit à consolider les intérêts du Royaume dans les territoires d'outre-mer et dans le détroit de Gibraltar, ainsi qu'à faciliter l'implantation de nouvelles alliances politiques dans l'Atlantique nord et dans la Méditerranée.

380 La consolidation de ces intérêts connut des précédents durant les règnes de Jean II (1406-1454)<sup>34</sup> et Henri IV (1454-1474) [2009, p. 85 et sq.]. Pendant le premier règne, au moment des campagnes dans le Déroit pour empêcher l'arrivée de l'aide en faveur du royaume de Grenade, on appuya la présence castillane dans les Canaries et sur la côte africaine, et de nouveaux efforts furent consentis pour régler la course et prévenir la piraterie. Le royaume de son successeur connut également quelques interventions dans le Déroit, comme celle qui déboucha sur la prise de Gibraltar, et dans l'océan Atlantique. Mais les problèmes internes du Royaume étouffèrent ces initiatives, en conférant à cette période un sentiment de renonciation que les chroniqueurs partisans des Rois Catholiques se chargèrent de souligner<sup>35</sup>. De tous ces efforts, ceux qui eurent le plus de répercussions furent déployés dans l'Atlantique sud<sup>36</sup>. La convoitise des Castellans pour cet espace géographique avait démarré dès la période antérieure et s'était d'abord manifestée dans les collaborations avec des marins méditerranéens. Ces perspectives s'affirmèrent au xv<sup>e</sup> siècle, époque où commença la colonisation de la région. Les Castellans prirent l'initiative dans les Canaries, en autorisant en 1402 l'installation des barons français Béthencourt et De La Salle : tandis que les Portugais en firent de même sur le Continent en conquérant Ceuta en 1415.

Ces deux conquêtes provoquèrent des réactions de part et d'autre. Du côté castillan, elle fut moindre, malgré la théorique intrusion lusitanienne

34 Les événements maritimes du royaume dans la *Crónica de Juan II*, année 1<sup>o</sup> (1406), chap. XXV et XXVIII ; année 12<sup>o</sup> (1418), chap. III ; année 14<sup>o</sup> (1420), chap. XXII ; année 23<sup>o</sup> (1429), chap. XXXV. La documentation concernant les préparatifs de l'*armada* contre l'Aragon et la Navarre fut publiée par Fernández de Navarrete, [1997], t.I, p. 276-292. La préoccupation pour la course figure dans la disposition des Cortès de Ocaña de 1422, incorporée par la suite aux « Ordenanzas Reales de Castilla », Livre VI, titre VIII, loi I, *Los Códigos españoles...*, VI.

35 Par exemple, [2021], p. 217 : « *la osadía de estos envalentonados marineros /portugueses/ a que dio pábulo la apatía del rey D. Enrique* » (l'audace de ces effrontés marins / portugais/ que l'apathie du roi D. Enrique a encouragée).

36 Voir les détails dans [1978].

dans un territoire qui lui avait été assigné par la convention de Monteagudo (1291), lorsque fut répartie l'Afrique du Nord entre la Castille et la Couronne d'Aragon. Cela s'explique par la priorité placée dans la revendication des Canaries, et par l'effet positif que l'occupation portugaise pouvait avoir sur le royaume de Grenade, dont la conquête lui était réservée.

L'occupation des Canaries provoqua, en revanche, une plus grande réaction de la part des Portugais. Cela s'explique par l'importance de cet archipel dans la navigation portugaise vers l'Afrique, et par les possibilités insulaires plus importantes. Tout cela se traduit par des tentatives d'occupation de certaines îles de l'archipel des Canaries (Gran Canaria, La Gomera). Ces frictions débouchèrent officiellement sur le traité de Medina del Campo-Almeirin (1431). Malgré tout, la lutte politique, s'appuyant sur des relations diplomatiques ou sur des actions militaires, ne s'arrêta pas là.

Les débuts du règne des Rois Catholiques furent marqués par les conséquences de la guerre de succession en Castille, où les combats en mer eurent un rôle prépondérant. La première conséquence en fut l'affrontement avec le Portugal. Les opérations sur les côtes des deux royaumes s'élargirent à la zone de l'Atlantique sud donnant lieu à un authentique conflit « colonial »<sup>37</sup> ; ensuite, il fallut repousser les attaques des Français aux frontières, notamment celle de Guipúzcoa ; enfin, il fallut empêcher la conjonction entre les deux flottes, comme dans le cas de l'amiral Coulon<sup>38</sup>.

Une fois consolidés sur leur trône, Ferdinand et Isabelle continuèrent d'utiliser les ressources navales, aussi bien dans les actions traditionnelles de la Castille que dans d'autres entreprises en rapport avec les intérêts méditerranéens de la couronne d'Aragon. Pour la défense de ces derniers, afin de freiner l'avancée des Turcs, ils mirent en place en 1481 une escadre, dans le but de sauvegarder la Sicile et de récupérer la place forte d'Otrante<sup>39</sup>. Ces objectifs furent complétés à la fin du siècle avec l'intervention dans le royaume de Naples, au début des guerres d'Italie<sup>40</sup>.

Durant la décennie 1480, les opérations de conquête du royaume de Grenade commencèrent. L'*armada* y fut employée pour maintenir le traditionnel blocus du Détroit, pour le siège des ports et pour le ravitaillement des troupes terrestres<sup>41</sup>. La conquête de Grenade, achevée en 1492, la guerre se déplaça en Afrique du Nord, d'abord pour la défense du royaume de Grenade, ensuite

37 *Ibid.*

38 L'épisode de Coulon est recensé dans [2021], p. 307 et *sq.*, et [2039], p. 77-78.

39 Les événements politiques sont présentés dans [2036]. Voir également [2014, 1980].

40 Pour connaître le contexte, voir [2036]. Des aspects novateurs de la guerre dans cette zone sont présentés dans [2010, 2013].

41 Voir la participation de l'*armada* dans [2033, 2013].

comme un objectif en soi<sup>42</sup>. Dans ce dernier cas, les résultats pratiques se diluèrent dans le temps et se limitèrent à l'occupation de quelques places fortes.

382

Cette troisième période est celle pour laquelle nous disposons de plus d'informations, étant donnée la conjonction de deux facteurs : l'augmentation générale de la documentation sur l'époque et la croissance de l'administration royale. Il s'agit d'une période de changements importants dans la flotte royale, dont le noyau constitutif ne sont plus les galères, dotées par la monarchie et commandées par les hommes de l'Amiral, mais les voiliers de particuliers, engagés pour l'occasion<sup>43</sup>. De tels changements ont entraîné un déclin des arsenaux royaux et du rôle des gardes-chiourmes, dont la fonction n'était plus qu'une charge honorifique. Même la figure de l'Amiral se trouva affectée, en devenant le patrimoine de la famille Enríquez. L'autre conséquence de cette politique furent les incitations pour la construction de grands navires, dont les propriétaires se voyaient récompensés par la monarchie<sup>44</sup>. Ce soutien représentait le corollaire des précédents *Actas de Navegación*, qui favorisaient la formation d'une puissante flotte nationale qu'on pouvait utiliser pour la guerre en cas de nécessité.

Le premier aspect de cette amélioration de l'information concerne l'organisation de flottes. Le passage du système de la flotte royale à celui de l'engagement d'embarcations n'a pas entraîné une diminution de la capacité d'action de la monarchie, qui a toujours conservé des moyens d'intervention et de contrôle. Cela n'est pas allé sans résistance, sous le couvert de privilèges locaux ou de l'usure produite par la réitération des requêtes royales. C'est le cas, par exemple, des résistances survenues dans les ports basques face aux sollicitations d'Alonso de Quintanilla pour la formation de la flotte contre les Turcs<sup>45</sup>.

Au plan de l'organisation, les garanties anciennement accordées par l'Amiral à travers le *pleito homenaje* (serment de fidélité) au représentant royal, étaient désormais exigées des capitaines<sup>46</sup>. Il est vrai qu'il manquait

42 Voir l'étude de ces épisodes dans [1980].

43 Voir les détails du processus dans [1982].

44 Real Academia de la Historia, Collection J. Bautista Muñoz, tome LXXV, fol. 144 : « *Real provisión exhortando a fabricar naos de gran porte y ofreciendo acostamiento a los que las hicieran entre 600 et 1.000 toneladas* ». De plus, elles seraient préférées au moment de la charge (20-III-1498). Également dans « *Recopilación de las Leyes del Reino* », loi 7, titre X, livre VII, *Códigos españoles*, VI.

45 Voir le récit dans [2026], p. 435.

46 Le modèle était le *pleito homenaje* fait à Ferrán Sánchez de Tovar par le Comte de Niebla, qui sera répété ensuite par l'amiral don Fadrique. Le rituel tournait autour de l'étendard royal, gardé dans l'église principale et conduit aux galères pour sa remise. Voir [1997], I, annexe I, n° 4, p. 285-286. On maintenait un rituel semblable pour la remise des galères aux

les formalités chevaleresques, symbolisées par la remise de l'étendard royal, et que les représentants du roi ne jouissaient pas de la condition de noble, mais les obligations étaient essentiellement les mêmes. En outre, dans les deux systèmes, le roi nommait les officiers qui garantissaient son service et ses intérêts, et d'abord les armateurs, chargés de l'organisation de la flotte. Il s'agissait de grands personnages de la Cour, qui remplaçaient en quelque sorte la figure de l'Amiral. Ils agissaient sous les ordres de l'autorité compétente, et leur travail était contrôlé par les *Contadores Mayores* (Grands Trésoriers).

Le deuxième aspect de l'amélioration de l'information sur la guerre navale fait référence aux équipages. Sur le plan hiérarchique, la première autorité de l'*armada* était l'Amiral. Pendant la première moitié du xv<sup>e</sup> siècle, sa participation personnelle y était habituelle, mais elle disparut complètement par la suite. Dans ces occasions, il recevait communément le titre de capitaine général. En cas d'absence, il se faisait représenter par un lieutenant, normalement un parent, qui recevait le même titre. Les Rois Catholiques ont également nommé des capitaines généraux. Lors de la désignation de Charles de Valera il est indiqué que la charge fut d'abord demandée à l'Amiral, mais, dans les concessions suivantes, cette démarche n'apparaît pas, même si le *Memorial* (mémoire) de Valera va au-delà et propose que le capitaine général choisisse le reste des capitaines, ce qui ne fut jamais fait. À côté de cette charge apparaît celle de *capitán mayor* (capitaine général) des mers. Il s'agit d'un poste multiple, à vie, et à caractère honorifique.

La participation aux activités de la guerre navale, par le biais de l'enrôlement dans la flotte royale ou à travers des actions de course-piraterie, a eu tendance à constituer des groupes humains homogènes<sup>47</sup>. Tout d'abord, parce que, pour beaucoup d'entre eux, il s'agissait d'une occupation habituelle. Ensuite, parce que le système d'engagement de navires contribua à maintenir l'esprit de groupe, à travers la relation hiérarchisée de leurs capitaines avec des parents et des voisins proches. Finalement, parce que les relations avec les zones d'opérations y ont favorisé l'installation et les liens avec certaines communautés locales.

Le paiement des services rendus répondait à trois concepts principaux : l'armement, le fret, et les soldes. L'armement comprenait les aliments, les armes et le matériel. Les aliments pouvaient être fournis en nature ou en espèces. Dans les deux cas, les livraisons répondaient à un calcul sur les

---

gardes-chiourmes. Dans ce cas-là, outre la remise de l'étendard, on explique que l'Amiral les habillait avec des « *paños bermejos* » (vêtements rouges), couleur qui rappelait le sang et le courage militaire ; *Las Siete Partidas...*, *Seconde partida*, titre XXIV, loi IV.

47 Une analyse de cet aspect, faisant référence aux Basques qui opéraient en Andalousie, est présentée dans [1981].

besoins journaliers ou mensuels. Le *Memorial* de Valera les estime à une livre de biscuit, un *azumbre* (pinte) de vin, et deux tiers de livre de viande ou de poisson par jour, remplaçables par du fromage, des oignons et des légumes secs, alors que dans l'*armada* de Biscaye on les évaluait à un ducat mensuel. Les armes fournies étaient très variables. Dans la flotte de Íñigo de Artieta, elles étaient abondantes, alors qu'elles étaient plus discrètes dans celle de Charles de Valera, et inexistantes dans les galères destinées à la guerre contre le Portugal. Quoi qu'il en soit, la dotation en armes n'a jamais été complète, car les embarcations et leurs équipages devaient s'en procurer une partie. Dans le matériel fourni, nous trouvons également de grandes fluctuations, exception faite du suif, qui figure dans l'immense majorité des accords. Le fret des embarcations était fonction du tonnage qui leur avait été assigné. Ce dernier pouvait être différent de son *aforamiento* (jauge) habituel, en raison des caractéristiques de l'expédition, ou bien à la suite d'un accord entre les parties. On avait coutume de lui assigner une quantité mensuelle.

Les soldes payées favorisaient les marins vis-à-vis des gens d'armes. Dans l'*armada* de Biscaye le rapport entre eux était de 6 000 maravédís pour 5 000, et dans le *Memorial* de Valera les soldats ne percevaient que les deux tiers de la solde des marins. Cette dernière constituait la base de calcul du paiement des différentes catégories professionnelles. Dans la flotte de Charles de Valera, le maître recevait quatre soldes, le pilote et le contremaître trois, le charpentier, le calfat et le *condestable* (sergent) deux. Le *Memorial* de Valera affirme que l'on avait coutume de donner aux marins deux *doblas* (« doubla ») par mois ; aux maîtres et aux pilotes autant qu'à deux marins ; aux contremaîtres autant qu'à un marin et demi ; aux hommes d'armes et aux mousSES un tiers de moins qu'aux marins. Le cas de la flottille de Arriarán-Lazcano était complètement atypique, en établissant un paiement unique de 900 maravédís par homme et par mois, dont se différenCIAient seulement les deux capitaines qui recevaient mille maravédís de plus par mois.

Certains membres de l'équipage pouvaient servir sans recevoir de rémunération, soit parce que c'étaient des forçats soit parce qu'ils étaient des *ventureros* (aventuriers). Les forçats servaient dans les galères, et ils ont laissé peu de traces de leurs actes, ce qui ne veut pas dire que tous les galériens avaient la condition de forçats ni que ceux-ci étaient les seuls membres de l'équipage des galères. Les *ventuneros*, quant à eux, servaient en échange d'une partie du butin. Même si les seules informations que nous ayons les concernant proviennent de l'*armada* de Charles de Valera, il est probable qu'ils participèrent à d'autres expéditions, en particulier vers le Détroit et



dans la « Méditerranée Atlantique », où le butin constituait la principale motivation pour les actions de course et *cabalgadas* (razzias).

Le butin était précisément le principal argument de la Couronne lorsqu'elle armait ses flottes de guerre, bien avant la solde. Dans l'*armada* de Biscaye, la distribution de celui-ci était de deux cinquièmes pour les monarques (un cinquième au titre de *quinto real* et un autre au titre d'armateur) et de trois cinquièmes pour les participants qui les répartissaient en fonction de leur catégorie militaire. Ce pourcentage ne figure pas pour les autres flottes, et il est possible qu'il ait été différent, puisque les apports de la monarchie y étaient moindres.

Nous disposons également d'une plus grande quantité d'informations sur les navires utilisés<sup>48</sup>. Cela est particulièrement vrai dans le cas des voiliers, qui imposèrent leur suprématie au détriment des embarcations mixtes. Nous trouvons l'explication de ce processus dans deux documents exceptionnels : le *memorial* de Valera sur la flotte du Détroit, et le mémoire anonyme « *sobre la guerra del moro* » (sur la guerre du Maure).

Le premier propose une escadre formée de deux *carracas* (carraques) de plus de 500 tonnes et une autre dépassant les 600 tonnes, deux nefs de 250 tonnes, deux *balleneres* de 70 ou 80 tonnes, six caravelles latines et, pendant l'été, quatre galiotes. Il ajoute que les rois ne doivent pas « *empacharse* » (abuser) de galères : elles sont très coûteuses et peu profitables dans ces eaux-là, car elles ne peuvent servir en hiver lorsque passent les Maures. Il précise encore que le principal objectif de ces derniers est le transport de céréales dans des navires de petite taille, ce qui les pousse à choisir des embarcations vénitienes, génoises, florentines ou portugaises. Contre ces dernières il faut employer les *carracas*, *naos*, et *balleneres*. Par contre, s'ils leur préfèrent des vaisseaux, ils doivent utiliser des caravelles en hiver et des galiotes en été, les seules capables d'arrêter des bateaux aussi petits et légers.

Le *memorial sobre la guerra del moro* fut rédigé vers 1505 et destiné au cardinal Cisneros. Il était tourné vers la préparation d'*armadas* contre la Barbarie et était basé sur l'expérience des razzias contre cette région. Les embarcations proposées sont deux ou trois galères, cinq ou six galiotes, et six caravelles, outre deux ou trois *fustas* (fustes) pour le service de la flotte,

48 Outre les données consignées à la suite, nous disposons de représentations iconographiques plus abondantes et de plus grande précision. Les plus intéressantes sont celles qui correspondent à la prise d'Oran (1509) dans la Chapelle Mozarabe de la Cathédrale de Tolède. Nous pouvons y ajouter les tapisseries de la Collégiale de Pastrana, qui représentent la prise d'Arcila (Assilah) et de Tanger par les Portugais (1471), qui illustrent l'utilisation de moyens militaires après les débarquements, particulièrement de l'artillerie.

et deux ou trois *tafureras* pour le débarquement des cavaliers. On remarque, parmi toutes ces embarcations, la caravelle. Elle se distingue, tout d'abord, par sa capacité motrice, car elle peut armer une plus grande quantité de voiles que les bateaux *sutiles* (légers). Les embarcations mixtes présentaient l'alternative de leurs rames, même si elle était toute relative, puisque le vent était fort durant neuf mois de l'année, et que durant les autres trois mois (juin, juillet, août) il était tout de même présent. En outre, les caravelles disposaient d'un moyen pour neutraliser le défaut de rames, grâce à l'aide des barques. Celles-ci pouvaient embarquer et débarquer des personnes, en plus d'être remorquées par moment de calme. Leur vitesse empêchait la fuite de l'ennemi, ce qui, avec leur armement – 50 ou 60 hommes d'armes, plus l'artillerie –, les rendait invincibles. Les avantages des caravelles sur les embarcations musulmanes n'existaient pas sur les autres types de navires chrétiens. Cela venait de leur plus grand poids, dû au matériel employé (chêne vert, chêne rouvre, chêne-liège, et pin face au *lerce* – cèdre africain). C'est pour cela que le *memorial* propose d'utiliser le modèle immédiatement supérieur à celui des Musulmans : galères contre galiotes, galiotes contre *fustas*..., ou simplement des caravelles.

Tous ces avis soulignent la supériorité en capacité motrice et en maniement des voiliers qui armaient une plus grande quantité de voiles et de types très différents. De plus, ils jouissaient d'un poids à vide inférieur, puisqu'ils embarquaient moins d'hommes et de vivres. Il faut ajouter qu'ils offraient de meilleures conditions pour l'artillerie. De tels avantages, patents dans le détroit de Gibraltar, s'accroissaient dans la navigation sur l'Atlantique. Ce n'est pas pour rien que les galères – dotées de voiles latines – naviguaient près de la côte pour profiter des vents perpendiculaires à la ligne de la plage, mais avec le vent en poupe cela devenait instable, outre que la force de propulsion était moindre.

L'information sur la tactique militaire employée durant cette période ne provient pas de sources directes. C'est pourquoi nous devons nous contenter de données isolées, d'indices contenus dans les *memoriales* déjà cités, ou attendre le deuxième tiers du XVI<sup>e</sup> siècle et l'*Espejo de Navegantes*, [1991] rédigé par Alonso de Chaves. Avant cette date, les auteurs de traités se limitaient à reproduire les considérations des *Partidas* ou à copier le traité de Vegocio<sup>49</sup>. L'exception se trouve dans l'ordonnance de l'amiral don Fadrique pour le gouvernement de l'*armada* sous ses ordres en 1430<sup>50</sup>. Bien que la

49 Un exemple de cette influence est fourni par *Doctrinal instrucción del arte de la caballería* de A. de Cartagena, Burgos, 1497, dont il existe une copie manuscrite dans la Collection Sanz Barutell, art. 23, n° 16. Le traité de Vegocio a été traduit en espagnol pour le compte d'Henri IV : voir [1990], II, p. 578, note 44. Une version actuelle dans [1985], p. 227-237.

50 [1997], I, annexe I, n° 4, p. 287-292.

plupart des dispositions y fassent référence à des questions de procédure, on y trouve des dispositions portant sur le combat naval. Y sont donc présentées les actions de surveillance des flottes ennemies, la répartition du butin, la marche à suivre durant les attaques, la discipline à bord, etc.

Pendant cette troisième période, la politique des monarques a continué à associer leurs sujets à l'effort de guerre à travers les actions de course. Pour cela, la Couronne régula ces activités, aussi bien en ce qui concerne l'autorisation obligatoire que la perception du *quinto real*<sup>51</sup>.

Dans les conflits entre Chrétiens, le permis pouvait être soumis à la réalisation d'une condition afin de garantir les intérêts royaux. C'était le cas, par exemple, de l'exigence de cautions aux armateurs de Guipúzcoa, pour garantir le respect des alliances accordées par les rois<sup>52</sup>. Lorsqu'il s'agissait d'une guerre déclarée, les licences étaient souvent collectives, voire même générales.

Dans les affrontements avec les Musulmans, l'autorisation était considérée comme tacite, même si nous connaissons certaines licences contre des Maures<sup>53</sup>. C'est ainsi que les prises sur les Maures provenaient généralement de l'initiative de particuliers. Il s'agissait même d'un style de vie pour certaines populations côtières. À titre d'exemple, citons Cadix, dont les rentes comprennent cette activité en 1485<sup>54</sup>. Entre février et décembre de cette année-là, les Gaditans réalisèrent sept prises, rapportant 200 captifs, quatre embarcations et des marchandises diverses. La taxation de six prises s'éleva à 1 480 454 maravédis et le *quinto* seigneurial pour six prises (qui ne coïncidaient pas avec ces dernières) à 1 54 924 maravédis. Il convient de préciser qu'avant le prélèvement du *quinto*, certaines sommes étaient déduites, sans oublier que les armateurs percevaient un tiers du *quinto*. L'importance de ces chiffres est d'autant plus grande si nous la comparons avec les rentes de la ville durant cette année-là, qui furent de 1 000 475 maravédis, réduits à 914 563 à cause de la peste.

Le prélèvement du cinquième (*quinto*) des butins était une norme qui provenait du droit romain et qui avait été maintenue pendant tout le Moyen Âge, comme nous avons pu le constater. C'est pourquoi, lorsque la monarchie des Rois Catholiques dut lutter contre les usurpations seigneuriales, elle s'appuya sur le texte des *Partidas*<sup>55</sup>. Le *quinto real* servit à rémunérer l'Amiral, qui avait coutume d'en récupérer un tiers pour lui, en tant que vassal et pour

51 Panorama général dans [1987].

52 *Provisión* du 24 juillet 1487 : voir [1998], Annexe (année 1487) et [2005], p. 97.

53 Archivo General de Simancas, *Registro General del Sello*, 28-VII-1481.

54 Les détails dans [2014]. Pour plus d'informations voir [1980], p. 93 sq.

55 « *Ordenanzas Reales de Castilla* », Livre VI, titre VIII, loi II, *Códigos españoles*, VI.

stimuler le contrôle de ces opérations<sup>56</sup>. Il fut aussi utilisé pour encourager certaines entreprises, comme la conquête des Canaries ou la défense du royaume de Grenade, considérées d'intérêt général<sup>57</sup>.

---

56 Une analyse de cette question dans [1979].

57 *Ibid.*