

Des corsaires castillans à Marseille: mercenaires de la mer ou acteurs du commerce méditerranéen (XIV^e et XV^e siècles)?

*Castilian Corsairs in Marseille: Mercenaries of the Sea or
Mediterranean trade actors (14th-15th centuries)?*

Laure-Hélène Théodora GOUFFRAN

Author:

Laure-Hélène Théodora Gouffran
Aix-Marseille Université (Marseille,
France)
laurehgouffran@yahoo.fr
<https://orcid.org/0000-0002-6872-166X>

Date of reception: 15/11/21

Date of acceptance: 18/01/22

Citation:

Gouffran, L.-H. T. (2022). Des corsaires
castillans à Marseille : mercenaires
de la mer ou acteurs du commerce
méditerranéen (XIV^e et XV^e siècles) ?.
*Anales de la Universidad de Alicante.
Historia Medieval*, (23), 87-104.
<https://doi.org/10.14198/medieval.21329>

© 2022 Laure-Hélène Théodora Gouffran

Licence: This work is licensed under
a Creative Commons Attribution 4.0
International License (CC BY 4.0).



RESUME

À partir de la fin du XIV^e siècle, la présence à Marseille de corsaires venus de la Couronne de Castille apparaît de plus en plus importante dans les archives provençales. Ceux que les documents notariés appellent «yspani» profitent des guerres menées par les souverains angevins ainsi que du conflit qui oppose après 1423 la Provence à la Couronne d'Aragon pour venir prêter leurs services aux rois de la seconde maison d'Anjou et au gouvernement urbain de Marseille. En s'appuyant sur un corpus documentaire inédit provenant des archives municipales de Marseille et des archives départementales des Bouches-du-Rhône, cet article s'interroge sur la place et le rôle de ces hommes dans le contexte marseillais des années 1380-1430. À travers quatre trajectoires singulières, il est possible d'identifier deux «modèles» de corsaires: d'une part les grands mercenaires castillans qui s'engagent auprès des souverains et auprès du pape et qui peuvent être considérés comme des experts de la guerre maritime et, de l'autre, des patrons de navires qui exercent également comme marchands et qui profitent après 1423 des opportunités commerciales fournies par

une ville en guerre pour venir s'installer à Marseille. Par leurs mobilités et par les liens profonds qu'ils entretiennent avec les cités, ces corsaires peuvent être considérés comme des acteurs de la connectivité méditerranéenne.

MOTS-CLES: Corsaires; commerce; Marseille; Couronne de Castille; XIV^e-XV^e siècles; mobilités.

ABSTRACT

From the end of the 14th century, the presence in Marseille of privateers coming from the Crown of Castile appears increasingly important in the Provençal archives. Those whom notarial documents called «yspani» took advantage of the wars led by the Angevin sovereigns as well as the conflict that opposed Provence to the Crown of Aragon after 1423 to come and lend their services to the kings of the second house of Anjou and to the urban government of Marseille. Based on an unpublished corpus of documents from the municipal archives of Marseille and the departmental archives of the Bouches-du-Rhône, this paper examines the position and role of these men in the Marseille context of the years 1380-1430. Through four singular trajectories, it is possible to distinguish two «models» of privateers: on the one hand, the great Castilian mercenaries who were committed to the sovereigns and the Pope and who could be considered experts in maritime warfare, and on the other, the ship's captains who also worked as merchants and who, after 1423, took advantage of the commercial opportunities provided by a city at war to come and settle in Marseille. These privateers, because of their mobility and because of the links they maintain with the cities, can be considered as actors of the Mediterranean connectivity.

KEYWORDS: Corsairs; trade; Marseille; Crown of Castile; 14th-15th centuries; mobilities.

Le 13 septembre 1401, devant la demande du viguier exposée par les syndics de Marseille de bien vouloir permettre l'avitaillement des navires du fameux corsaire Diego González de Valderrama, *alias* Barrasa, alors au mouillage dans les îles de Marseille, le conseil décide que «nul corsaire ou pirate des mers ne pourra en aucune façon être reçu dans la ville»¹. Aussi véhémement qu'elle soit, cette affirma-

1 «[...] Item audita expositione facta in dicto consilio per dominos syndicos super requisitione facta tam domino vicario quam dominis sindicis per parte Diago de Barracio presentialiter sistentis cum suis navibus armatis in sorgitorio insularum Massilie requirentis sibi dari de victualibus pro suis pecunis pro usu et provisione suarum navium attento quod non est inimicus presentis patrie et est famularis regnis. Placuit dicto consilio reformare et reformando requirere dictum dominum vicarum quantius preconisationes preheri facte imperio dicti domini vicarii videlicet quod dictus Diego nec aliquis alius corsarius nulla victualia habeant a civitate presenti nec portum faciat in eadem, et quod dicta preconisationes servant prout facte fuerunt inconcusse super quo dicti domini sindici et sex de guerra dicti Diego respontionem faciant graciosus quo poterunt prout eorum discretionem videbitur faciendum et quod nullus corsarius

tion, vraisemblablement motivée par la fâcheuse réputation du corsaire castillan au service de Louis d'Anjou depuis 1400, ne doit pourtant pas être considérée comme une position immuable et unanime (Ferrer i Mallol, 2000b). Ambivalente, l'attitude souvent accueillante des villes provençales envers les «corsopirates» (Prétou, 2016) croisant en Méditerranée nord-occidentale est suggérée *a contrario* par l'interdiction clairement stipulée faite aux habitants de Marseille de vendre à Barrasa des fournitures pour ses navires.

En effet, si les acteurs des violences maritimes ont longtemps été considérés par l'historiographie comme des individus marginaux, sans attaches et peu liés aux sociétés terrestres, plusieurs études menées sur différents espaces méditerranéens révèlent les formes que peut prendre l'appartenance de ces «hommes en mouvement» - qu'il s'agisse d'armateurs-marchands, de patrons de navires ou d'experts de la guerre sur mer - à leurs communautés d'origine et /ou à leurs communautés d'accueil (Bresc, 1980; Simbula, 1993; Ferrer i Mallol, 2000; Basso, 2013). Caractérisée par un mélange profond des intérêts publics et privés palliant la faiblesse navale des autorités souveraines, la course tient une place importante dans les dynamiques portuaires et sa pratique devient dans les derniers siècles du Moyen Âge une activité lucrative pour de nombreux individus et pour de nombreuses cités qui peuvent profiter des biens issus de la prédation en construisant un cadre légal pour la redistribution de certains butins (Valérian, 2013). À Marseille notamment, la guerre de course devient à la fin du Moyen Âge un secteur d'embauche pour les Provençaux, mais aussi pour des étrangers venus profiter des circonstances favorables fournies par les conflits dans lesquels est engagée la cité phocéenne (Autora, 2020).

Ville de transit dont l'influence méditerranéenne a fortement diminué depuis la fin du XIII^e siècle (Lesage, 1950; Baratier, Reynaud, 1951), Marseille est située sur les lignes commerciales génoises et catalano-aragonaises et accueille en ses murs de nombreux marins, patrons de navires et commerçants étrangers. Venus des territoires de la Couronne de Castille, ceux que les documents notariés marseillais nomment généralement «*yspani*²» pour les différencier des Catalans de la Couronne d'Aragon, demeurent sans doute peu nombreux dans le port provençal en comparaison des Italiens. Tous secteurs d'activité confondus, les sujets de la Couronne de Castille ne représentent que 4% des travailleurs présents dans la cité phocéenne entre 1248

seu pirrata maris in presenti civitate nullo modo receptetur et quod fiat preconisatio quod nullus portet necque vendat victualia navibus sub penis contentis in preconisationibus predictis. [...]». Archives municipales de Marseille (désormais AMM), BB 32, fol. 50.

2 *Yspanus* est l'appellation généralement utilisée dans les sources. À quelques exceptions près - comme dans le cas de Basco Gomes de Saint Jacques (voir ci-dessous) -, les actes notariés précisent rarement la provenance exacte de ces hommes. Malgré son imprécision, nous conserverons donc dans la suite de cet article le mot *yspani* pour désigner les sujets provenant des territoires placés sous l'autorité des rois de Castille, sauf lorsque les sources ont fourni des données complémentaires sur l'origine des individus cités. Il semble que la plupart d'entre eux viennent soit de la région de Séville, soit de la côte cantabrique.

et 1400 (Michaud, 2016, p. 83). Si leur population reste difficilement mesurable, leur présence dans la documentation semble surtout notable parmi les gens de mer et paraît s'accroître à partir du XIV^e siècle (Michaud, 2016, p. 82). Au cours du règne de Louis II (1384-1417) en particulier, plusieurs Castellans participent ainsi à l'effort de guerre des Angevins pour reconquérir le trône de Naples. Par la suite, après le sac de Marseille par les troupes d'Alphonse d'Aragon en 1423, des patrons de navires venus de la Couronne de Castille - Galiciens notamment - profitent d'un contexte de guerre ouverte pour venir participer aux opérations corsaires engagées par les Marseillais contre les navires catalans. Tirant sans doute également avantage des opportunités économiques fournies par une ville où beaucoup de navires ont été détruits et dans laquelle de nombreux marchands n'ont plus la capacité de déployer leurs affaires vers un commerce international (Baratier, Reynaud, 1951), certains *yspani* développent des affaires commerciales qui leur permettent de s'insérer profondément dans les réseaux économiques de la cité.

La présence de ces étrangers dans une ville cosmopolite comme le demeure Marseille à la fin du Moyen Âge n'est pas surprenante, mais le cas spécifique des sujets de la Couronne de Castille en Provence, dont l'immigration paraît s'appuyer sur le développement de la guerre de course à partir des années 1380, permet de s'interroger plus finement sur les mobilités liées à cette dernière. À travers quelques trajectoires singulières renseignées par les sources notariales des archives départementales des Bouches-du-Rhône, on peut en effet questionner les rapports qu'entretient la cité avec les corsaires étrangers, mais aussi rendre compte de la présence croissante de corsaires castillans à Marseille, et surtout s'interroger sur les fonctions de ces hommes, tantôt militaires, tantôt prédateurs, tantôt marchands, qui apparaissent *in fine* comme des acteurs de la connectivité méditerranéenne. L'abondante bibliographie produite sur l'espace ibérique permet de croiser cette documentation inédite avec les données issues de ces études, afin de reconstituer le parcours économique, social et politique de ces personnages, dont l'identité fluide et les pratiques mouvantes restent trop souvent associées à l'idée d'une marginalité urbaine.

1. D'UN ROI À L'AUTRE: LA CIRCULATION DES EXPERTS DE LA GUERRE MARITIME EN MÉDITERRANÉE

Bien connue par ailleurs (Ferrer i Mallol, 2000a; Hernández Sande, 2019), l'implication des Castellans dans les conflits méditerranéens s'explique par le développement puis la consolidation de la marine sévillane durant la guerre de Cent Ans (Aznar Vallejo, 2009) et par les exils liés aux troubles politiques entourant le début du règne d'Enrique III de Castille (1390-1406) qui créent un terreau fertile pour l'émergence de certains professionnels de la course, contraints de chercher fortune dans d'autres royaumes. La lutte que se livrent Génois et Catalans pour l'hégémonie

économique en Méditerranée occidentale contribue en effet à créer un marché de l'emploi favorable pour ces hommes qui interviennent notamment au service des rois d'Aragon pour contrôler les grandes îles autour desquelles se noue une grande partie des tensions entre les deux puissances (Simbula, 1993). À partir de la fin du XIV^e siècle, les corsaires deviennent également pour les Angevins des auxiliaires nécessaires à leur politique méditerranéenne et trouvent chez les prétendants au trône de Naples et auprès de la papauté avignonnaise des employeurs accommodants.

1.1. Des corsaires auprès de la seconde maison d'Anjou

En 1252, l'arrivée en Provence du nouveau comte Charles d'Anjou et l'affirmation de ses ambitions méditerranéennes entraînent un développement significatif de la militarisation du port de Marseille (Lesage, 1950). Au-delà de la mise en place du Plan Fourmiguier, où sont construits les navires destinés au commerce comme aux opérations militaires, les conflits dans lesquels est engagé le nouveau comte de Provence - notamment après les Vêpres siciliennes - favorisent le recours à des hommes possédant une expertise maritime reconnue. Si l'on connaît des Niçois parmi ces hommes recevant des gages du lieutenant de Provence, ce sont surtout les Marseillais qui jouissent dès le XIII^e siècle de la confiance du comte de Provence (Pryor, 2008, p. 122). La fin du XIV^e siècle et l'avènement de la seconde maison d'Anjou en Provence constituent un tournant dans le recrutement des forces angevines, mobilisées à la fois dans les campagnes menées en Italie méridionale, mais aussi dans l'espace provençal où la Guerre de l'Union d'Aix (1383-1388) qui oppose les partisans de Louis d'Anjou à Charles de Duras, se déploie également dans des affrontements maritimes (Brun, 1935)³.

Dépourvu de marine comtale, Louis I^{er} hérite avec la Provence d'un territoire «riche en marins et navires de guerre et de commerce» sur lesquels il s'appuie déjà lors de sa campagne de 1382 destinée à secourir Jeanne II et pour laquelle quinze galères sont armées à Marseille (Masson, 2014, p. 99). La préparation de la campagne de 1384 montre une participation toujours soutenue des Marseillais aux opérations militaires de Louis d'Anjou. Le 15 juillet, se trouvent alors dans le port deux ou trois galères marseillaises ainsi que huit galères venues de la péninsule Ibérique (Brun, 1935, p. 41). Bénéficiant du soutien financier de Clément VII, Louis I^{er} profite également des relations maritimes du pape qui s'était déjà attaché le service de certains corsaires étrangers, notamment ceux du Majorquin Père En Gayte (Favier, 1987). Très investi dans la constitution des flottes destinées à soutenir les opérations de son

3 Au cours de l'année 1383, plusieurs lettres des correspondants Datini présents dans la cité phocéenne informent des dangers guettant les navires marchands dans les eaux provençales, mais également des tentatives pour mettre en place des escadres chargées de poursuivre les galères du parti de Duras. On fait pour cela construire des galères et des patrons étrangers catalans et castillans, sont sollicités.

champion angevin en Italie méridionale, Clément VII recrute le 21 novembre 1383, trois patrons *yspani* pour les envoyer à Naples et, la même année, obtient que Jean I^{er} de Castille, récemment devenu clémentin, lui fournisse six galères qui devaient être financées par une décime sur le clergé castillan. Le 8 décembre 1383, l'inquiétude de N. di Bonacorse, qui écrit à Pise que les galères armées à Marseille risquent de se rançonner «sur la marchandise des commerçants» (Brun, 1935, p. 35), met cependant en lumière le nœud gordien que constitue le financement des armements en course et les dangers du recours aux acteurs privés dont les souverains ne peuvent pourtant se passer.

Si Louis I^{er} ne semble pas avoir montré un intérêt particulier pour la constitution de sa flotte, son fils Louis II s'appuie davantage sur sa force maritime et s'entoure plus significativement de corsaires étrangers pour tenter de s'imposer sur le trône de Naples (Masson, 2017, p. 66). Le cas de Diego de Barrasa est l'un des mieux connus, car les archives permettent de retracer le parcours de cet *escudero*, depuis sa naissance dans les années 1365 dans la région de Séville jusqu'à sa mort spectaculaire en 1410, relatée dans la chronique du génois Giovanni Stella (Ferrer i Mallol, 2000b). Bien qu'il ne passe probablement que peu de temps au service des Angevins, Barrasa bénéficie d'un soutien assez assuré de la part du comte de Provence pour affirmer en 1401 devant le viguier de Marseille qu'il «n'est pas un ennemi de ce pays et qu'il est familier du royaume»⁴. En 1402, son arrestation par les Lomellini déclenche une intervention plus déterminée de Louis II qui n'hésite pas à faire arrêter en Provence les messagers génois chargés de négocier la paix avec les Catalans en échange de la libération du corsaire (Ferrer i Mallol, 1998, p. 133-134). Comme Barrasa, d'autres corsaires originaires du royaume de Castille deviennent également des adjuvants appréciés du second comte d'Anjou.

1.2. Juan González de Moranza: le seigneur

Certains parmi ces étrangers poursuivent une longue carrière au service de Louis II et s'ancrent fermement en territoire provençal ainsi que dans l'entourage des princes angevins. C'est le cas de Juan González de Moranza, *yspanus* d'origine inconnue, appelé «Jean Gonsalvi de Morans» en Provence, qui est en 1393 capitaine d'une galère et d'une galiote au service du roi⁵, et devient conseiller et capitaine général de mer de Louis II en décembre 1394. Sans nul doute reconnu pour son expertise maritime, il est chargé du ravitaillement des navires royaux jusqu'en 1398 au moins (Masson, 2014, p. 111). Bien que l'on ne connaisse pas le détail de ses déplacements, on peut supposer qu'il accompagne Louis II en Italie dès 1390,

4 AMM, BB 32, fol. 59. Texte cité en note 1.

5 Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AD BdR), B 590.

gagnant ainsi la reconnaissance du roi qui lui confie la seigneurie d'Ysclé dans les terres du Lavour en Campanie en 1392, puis la châtellenie d'Antibes pour les dix mois de service de ses galères. S'attacher les services d'un tel homme a un coût. Et l'exorbitante somme de 15.660 florins qui doit encore lui être remboursée en 1394 met une nouvelle fois en lumière les difficultés de financement de ces forces maritimes qui ne bénéficient plus sous Louis II des dispendieuses largesses de Clément VII (Masson, 2017). En l'absence de détail concernant le règlement de cette somme, il faut donc supposer qu'une partie de la solde de ce corsaire est réglée par des donations. Gonzálvez de Moranza obtient ainsi le gouvernement du baillage de Toulon en 1394 et le fief de Solliès dont il gagne l'entière possession en 1400 (Lambert, 1886, p. 114-155; p. 120-121), à quoi s'ajoutent une part de la gabelle des Saintes en 1396 et de celle du Rhône en 1397 (Pourtal, 1970). L'inscription de ce personnage dans l'espace provençal est ainsi assez significative pour être soulignée et prend une dimension supplémentaire lorsqu'il est nommé viguier de la ville de Marseille en 1404⁶. En devenant ainsi l'officier principal du comte de Provence à Marseille, Gonzálvez de Moranza affirme son insertion dans la politique et dans les réseaux de confiance angevins. Il meurt avant 1424 laissant en Provence deux fils, Alphonse de Morans (Lambert, 1886, p. 233) et Jean Gonsalvi le Jeune⁷, ainsi qu'une fille qui bénéficie d'une position économique et sociale confortable. L'importante dot de 1.000 florins accordée à Jacquette de Morans par son père témoigne de l'aisance financière acquise par le corsaire au cours de sa carrière⁸.

Si les archives font apparaître en creux l'identité nobiliaire de ce personnage qui possède de nombreux biens immobiliers dans la ville de Toulon dont un quartier finit par porter le nom à la fin du XV^e siècle (Lambert, 1886, p. 332-333), on ne doit toutefois pas douter de la nature des activités pratiquées par Juan Gonzálvez de Moranza. Homme de guerre, il reçoit du pape lors de la première campagne de Louis II un bassinet ainsi qu'un harnois de bras et de jambes (Masson, 2014, p. 159) et, en août 1400, il est envoyé aux côtés du corsaire majorquin Arnau Aymar et de Guerau Desguanecs pour aller secourir Arrigo de la Rocca en Corse (Ferrer i Mallol, 2003, p. 73). À côté de ces expéditions officielles, il profite, à n'en pas douter, de toutes les opportunités que la mer peut lui offrir: en 1404, il capture ainsi une nef chargée de marchandises génoises (Ferrer i Mallol, 1998, p. 513).

Dans son sillage, Gonzálvez de Moranza semble avoir attiré en Provence d'autres aventuriers castillans sans doute intéressés par les possibilités offertes par les nombreuses campagnes angevines. Maria-Teresa Ferrer i Mallol suggère l'existence d'un

6 AMM, BB 32, fol. 99-102.

7 Jean Gonsalvi le Jeune et son frère Alphonse sont respectivement bailli et capitaine châtelain de Toulon en 1434.

8 En 1430, son fils Jean Gonsalvi le Jeune vend une terre de prix située à Solliès à Jacques Remanès, l'époux de sa sœur Jacquette afin de pouvoir régler cette dot. AD BdR, B 648.

lien de parenté entre Gonzálvez de Moranza et Diego Barrasa, ce qui pourrait expliquer la venue de ce dernier auprès de Louis II et l'accueil favorable qu'il reçoit à Toulon quelques semaines après s'être vu refusé l'entrée au port de Marseille (Ferrer i Mallol, 2000, p. 138).

1.3. Juan de Castrillo: l'aventurier

L'hypothèse de mobilités corsaires favorisées par l'existence de relations unissant les grands mercenaires du XIV^e siècle est renforcée par les mentions de collaboration entre certains patrons de navires. En 1402, un certain Juan de Castrillo, entré d'abord au service de l'Aragon (Ferrer i Mallol, 2000a, p. 269), est le patron d'une galère appartenant à Juan Gonzálvez de Moranza chargée de transporter certaines marchandises à Cagliari pour le roi Martin l'Humain (García Isaac, 2017, p. 6). Les liens entre les deux corsaires suggèrent l'existence d'un réseau méditerranéen dont les contours restent à préciser. Dans la première décennie du XV^e siècle, Juan de Castrillo, bien que longtemps ignoré par l'historiographie, s'affirme comme un corsaire actif et occupe à ce titre une place notable dans les pages que son contemporain Gutierre Díaz de Games consacre aux ennemis méditerranéens de Pero Niño (Díaz de Games, 2000). Malgré une documentation dispersée, il est possible de tracer les grandes lignes du parcours de ce chevalier exilé du royaume de Castille, car, durant les luttes civiles perturbant la minorité d'Enrique III, il avait assassiné un partisan du comte Alfonso Enriquez (García Isaac, 2017). Possédant son propre navire dès 1389, il fait partie des Ibériques entrés au service du pape au tournant des années 1390 (Ferrer i Mallol, 2003). Entre 1402 et 1404 il navigue de conserve avec le Majorquin Arnau Aymar qu'il a peut-être rencontré lors de l'expédition napolitaine de 1390. Les deux corsaires attaquent aux alentours de Carthagène deux navires castillans en décembre 1402 (Ferrer i Mallol, 2003, p. 74). Si l'on ne possède pas beaucoup de données sur les agissements de Juan de Castrillo, les quelques lignes qui lui sont consacrées dans *El Victorial* témoignent de sa réputation, dont Pero Niño entend parler en 1404 alors qu'il se trouve à Carthagène (Díaz de Games, 2000, p. 279). Poursuivis par Pero Niño en 1404, Juan de Castrillo et Arnau Aymar se réfugient dans le port de Marseille où la présence de leur employeur du moment, le pape Benoît XIII, leur permet de s'enfuir sans être capturés par l'escadre castillane (Díaz de Games, 2000, p. 279 et al.). En mai 1405 selon le chroniqueur corse Giovanni della Grossa, Juan de Castrillo est au service du roi de Sicile, Martin le Jeune aux côtés de Vincentello d'Istria (Colombani, 2015, p. 304)⁹. Il se rend la même année

9 «E il re (...) li diede una galera sua e dinari per armarla, e scrisse lettere a Re martino di Sicilia che era il suo figlolo primo genito, che lo dovesse havere per raccomandato. (...) E Vincentello cresciè di fama per tutte le parti e fecie conserva con Jovanni dil Castello, e fecie amistà con dui padroni di una galeotta e così furno tre galere e una galiotta».

coupable d'une violente attaque au Cap Palos sur une galère chargée de marchandises appartenant à des Valenciens (García Isaac, 2017). Détesté deux ans plus tôt par le roi de Castille, il fait cependant partie des corsaires qu'Enrique III entend s'attacher en 1406 en vue d'un possible affrontement avec Grenade (García Isaac, 2017). Les constants changements d'employeur de Juan de Castrillo témoignent ainsi de la mobilité de ces corsaires qui peuvent trouver, selon les circonstances, un nouvel employeur auprès de l'un de leurs précédents ennemis. Quelques années plus tard, on retrouve de Castrillo à Marseille en décembre 1409 comme chambellan du roi Louis II d'Anjou, seigneur et patron de galées armées alors au port¹⁰. Deux officiers angevins, l'ancien viguier de Marseille Pierre de Bornan et le nouveau viguier Arnaud Jocale, sont alors chargés par le roi lui-même d'engager pour quatre mois le corsaire et ses deux galées armées pourvues, de marins, de rameurs et de quarante arbalétriers pour une somme de 1.200 francs par mois, afin de partir en course contre les ennemis du royaume partout où le roi le souhaitera. Le pacte prévoit que le roi obtiendra un tiers du butin¹¹.

C'est ainsi que malgré une réputation sans doute sulfureuse, Juan de Castrillo met à profit une expertise reconnue par les contemporains et les différents souverains méditerranéens auprès desquels il ne semble pas avoir de difficultés à vendre ses services. La *fama* de ces mercenaires castillans les précède sans doute dans les cités et, si Barrasa avait reçu un accueil glacial à Marseille en 1401, d'autres comme Juan Gonzálvez de Moranza ou Juan de Castrillo, paraissent avoir été plus familiers du port provençal. Illustrant de façon prégnante comment la guerre sur mer peut devenir un secteur lucratif générateur de promotions sociales, ces deux trajectoires mettent par ailleurs en lumière deux modèles d'ascension sociale: l'un, presque traditionnel, articulé sur une implantation dans l'espace provençal qui permet à Gonzálvez de Moranza de développer une identité nobiliaire et seigneuriale, l'autre s'appuyant sur une identité maritime forte. S'engageant au gré des opportunités auprès de différents rois, Juan de Castrillo est le détenteur légitime de l'usage de la violence d'État et ne vend ses services qu'auprès des autorités souveraines. Par ailleurs l'existence de connexions entre ces patrons s'adosse certainement à des liens familiaux et à des liens construits autour de la pratique de la mer dont nous ne percevons aujourd'hui que des traces ténues.

10 «[...] egregius et nobilis vir dominus Johannes de Castrilho miles de Yspania et cambellanus dicti domini nostri regis, dominus et patronus unius galee armate nunc in portu Massilie existentis [...]». AD BdR, 355 E 303, fol. 66.

11 AD BdR, 355 E 303, fol. 66.

2. ENTRE COURSE ET AFFAIRES MARCHANDES: LES PATRONS CASTILLANS APRÈS 1423

Dans la nuit du 20 novembre 1423, une flottille d'une trentaine de bateaux, menée par le roi Alphonse le Magnanime, chassé de Naples début octobre au profit de son rival Louis III d'Anjou, attaque Marseille. Pillée pendant trois jours et trois nuits, la ville mettra des décennies à se reconstruire économiquement. Cette attaque constitue par ailleurs un tournant important dans les relations entre Marseille et les villes catalanes de la Couronne d'Aragon. Parallèlement, ce contexte conflictuel qui perdure jusqu'à la première trêve de 1431, favorise les migrations des Castellans à Marseille et participe à renouveler les formes de la course urbaine en Provence.

2.1. Marseille: un port attractif pour les Castellans

Tout d'abord, contrairement à l'attitude de défiance manifestée par le conseil marseillais en 1401 devant l'arrivée des navires de Diego Barrasa, le gouvernement urbain accepte et organise désormais le recours aux corsaires dans le cadre d'une politique agressive menée «*ex justa guerra*»¹² contre les vaisseaux catalans (Autora, 2020). À partir de 1424, on assiste donc à une multiplication des armements en course, armements réalisés par le gouvernement urbain lui-même ou par des acteurs privés qui mettent leurs bateaux et leurs capitaux au service de la ville. C'est ainsi que la présence des Castellans, limitée à quelques individus dans les années précédentes, devient nettement plus visible dans les archives marseillaises qui révèlent la présence à Marseille d'*yspani* particulièrement actifs, notamment lorsque débute la guerre entre la Castille et l'Aragon en 1429. Ces hommes de mer sont sans doute d'abord recrutés pour leur expérience de la navigation. C'est le cas par exemple d'un certain Álvaro de Lan, «*yspanus*», à qui le marin marseillais Charles Arnaudi confie pour 40 florins, le 24 mai 1430, la barque de douze rames *La Bonaventure* pour faire la guerre aux sujets du roi d'Aragon¹³. Cet Álvaro, par ailleurs mal connu, est intéressant, car il appartient à une famille dont les contours restent encore flous, mais qui semble avoir fait souche à Marseille grâce aux activités maritimes. Dans l'acte de mai 1430, un certain Lupus de Lan, dont on peut sans trop de risques supposer qu'il était parent d'Álvaro, se porte fidéjusseur pour le patron au cas où celui-ci ne rentrerait pas au port. Ce Lupus de Lan n'était alors pas un inconnu pour les Marseillais: il avait acheté en janvier 1425 par le biais des syndics de la ville une navette catalane capturée sur la plage d'Aigues-Mortes¹⁴. Lupus de Lan accède à la citoyenneté avant

12 Par exemple: AD BdR, 392 E 5, fol. 9.

13 AD BdR, 355 E 93, fol. 36 v°.

14 AD BdR, 351 E 233, fol. 140v°.

1432¹⁵, ce qui nous laisse penser que son insertion dans la cité phocéenne était à cette date effectuée et entérinée formellement.

Comme les Lan, d'autres sujets venus de la Couronne de Castille se sont implantés à Marseille au cours des années 1420 et l'importance de leur communauté s'affirme par la création d'un consulat avant 1438. L'existence de ce consulat, créé lors de la deuxième vague d'établissements qui accompagne à partir de la fin du XIV^e siècle l'expansion commerciale de la Castille vers l'Europe (Casado Alonso, 2010), suggère l'importance des migrations castillanes en Provence. Bien que la documentation fasse défaut pour éclairer les raisons qui ont prévalu à la création de cette institution, il faut supposer que les Castillans étaient dans les années 1430 assez nombreux à Marseille pour avoir besoin d'être collectivement représentés.

Si la présence de quelques *yspani* à Marseille avant 1423 a pu contribuer à favoriser l'arrivée de nouveaux étrangers, l'arrivée croissante d'individus venus de la Couronne de Castille résulte sans doute surtout d'un double mouvement concomitant d'expansion commerciale de la Castille vers l'Europe (Casado Alonso, 2010) et de recours aux corsaires «espagnols» par l'autorité communale de Marseille. Or, cette concomitance contribue à redéfinir la course provençale qui participe désormais davantage d'une activité marchande. Le contexte de crise économique y a très probablement incité: la course constitue une véritable vanne «*by-pass*» de l'économie portuaire qui s'impose comme une solution stratégique en temps de crise, mais également comme un circuit parallèle d'échanges forcés, plus ou moins mobilisé pour améliorer l'ordinaire d'un armateur ou d'un équipage ou pour approvisionner les cités. Cette économie de la course apparaît comme une forme détournée des échanges économiques fondée sur une circulation contrainte des richesses dans laquelle les gouvernements urbains sont impliqués directement. De fait, contrairement à la péremptoire réponse du conseil de Marseille à Diego Barrasa en 1401, l'arrivée dans la ville de marchands et de patrons de navires qui, quand l'occasion se présente, se prêtent à la course, est une réalité admise par l'autorité urbaine. Le gouvernement voit dans ces nouveaux arrivants comme des relais stratégiques pour conduire ses opérations maritimes extérieures, mais aussi sans doute comme les pourvoyeurs d'une économie informelle.

2.2. Pierre d'Espagne: le «*marinarius*»

Davantage renseigné que les Lan, Pierre d'Espagne, «*yspanus*» et habitant de Marseille, a laissé plus de traces dans la documentation. Le simple qualificatif de «*marinarius*» que les notaires lui attribuent parfois ne doit pas faire douter de ses activités,

15 AD BdR, 351 E 241, fol. 212 v°.

dont les archives ont conservé la teneur¹⁶. Actif à Marseille dans les années 1420, il s'installe en Provence à une date indéterminée, et s'illustre dès le début du conflit contre l'Aragon comme le patron d'un brigantin armé qui n'hésite pas à s'aventurer jusque dans les eaux françaises du Languedoc pour y capturer des navires catalans. En mars 1426, il fait l'objet d'un instrument notarié qui l'oblige à rendre à un marchand de Toulouse l'équivalent numéraire d'une prise illicitement effectuée par son navire puis revendue à Marseille, sous peine de pouvoir être arrêté et présenté «devant toutes les cours du Dauphiné, du royaume de France, du comté de Savoie, du royaume d'Aragon et des judicats d'Arborée, de Gênes et de Savone, et des marches de Pise, de Florence, de Rome, de Venise, de Naples, de tous les districts d'Espagne, du royaume de Castille, du Portugal, de Biscaye»¹⁷. Cette affaire est particulièrement intéressante dans la mesure où elle esquisse par ailleurs les contours du réseau marseillais dans lequel Pierre d'Espagne évolue et révèle la porosité qui existe entre l'oligarchie urbaine et les activités illicites. Une partie du butin a en effet été revendue au marchand Raymond Blancardi¹⁸. Figure ambiguë de l'élite marseillaise, celui-ci exerce alors la fonction de syndic de la ville¹⁹, mais s'avère également impliqué à plusieurs reprises dans des armements corsaires²⁰. L'action, parfois jugée déviante, des patrons corsaires comme Pierre d'Espagne qui agit pour sa part à la tête d'un équipage d'une quinzaine d'hommes²¹, est paradigmatique de ces armements privés soutenus par les autorités municipales qui utilisent sans doute l'origine étrangère de ces corsaires comme un moyen d'échapper à l'escalade des représailles.

Comme les Lan, Pierre d'Espagne semble s'être établi durablement à Marseille où il épouse une locale, Jacquette Goioni, fille du marin Huguet Goioni, et y laisse une fille Laurence qui fait rédiger un testament le 6 juin 1452²². Si les contours de son réseau sont difficilement perceptibles, il paraît évident que ce patron a su profiter des opportunités fournies par une ville en guerre pour s'imposer comme un élément actif de la défense marseillaise, mais aussi pour développer d'autres activités: Pierre d'Espagne est devenu en 1448 pelletier et fournisseur officiel de la cour du roi René, sans que l'on connaisse les étapes de cette reconversion (Lecoy de la Marche, 1873, p. 228-229). On peut toutefois supposer que ses origines ibériques lui ont permis de participer dès les années 1430 à la reprise des trajets vers la Castille qui fournit des peaux aux tanneries marseillaises (Maurel, 1988).

16 AD BdR, 392 E 5, fol. 145, AD BdR, 392 E 5, fol. 148, AD BdR, 355 E 90, fol. 18.

17 AD BdR, 392 E 5, fol. 145

18 AD BdR, 392 E 5, fol. 148.

19 AD BdR, 351 E 234, fol. 47.

20 AD BdR, 355 E 118, fol. 79^v°.

21 Les notes du notaire Gaufrid Andree contiennent deux listes énumérant les gens de Johan Gallego et ceux de Pierre d'Espagne et contenant respectivement quatorze et quinze membres d'équipage. AD BdR, 355 E 126bis, note 5.

22 AD BdR, 392 E 5, fol. 145

2.3. Vasco Gomes de Santiago: le marchand

Pierre d'Espagne n'est pas le seul à mêler des affaires commerciales à des opérations corsaires. Fils de Gomes de Vilazide de Saint-Jacques²³, Vasco Gomes de Santiago, constitue un exemple bien renseigné de cette immigration ibérique du deuxième tiers du XV^e siècle pour qui la course ne constitue qu'une activité parmi d'autres.

Après avoir résidé quelque temps à Valence, ce marchand et patron de navire galicien, identifié dans les sources valenciennes comme «Vazquo Gomiz de Galicia» ou «Vazquo Gomiz, patró de nau de Marsella» (Ferreira Priegue, 1988, p. 775) et dans les sources marseillaises comme «Basco Gomes de Saint-Jacques», s'installe à Marseille entre 1423 et 1426 et participe à la timide reprise commerciale des années 1430. Durant les années qui suivent le sac de 1423 et alors que le conflit entre les Provençaux et les Catalans est à son apogée, il profite de son origine galicienne pour maintenir des liaisons commerciales avec la péninsule Ibérique, emploie des navires basques²⁴ (Heers, 1955; Vela i Aulesa, 2000) et s'illustre comme l'un des rares marchands galiciens présents sur les places internationales (Ferreira Priegue, 2000). Le 14 août 1427, il affrète par exemple *Le Saint-Nicolas*, un navire castillan commandé par Jean de Saint-Jean à destination de Valence²⁵. Participant lui-même au voyage, il reçoit en conduite de la part de deux marchands marseillais, Pierre Audebert et Antoine Massatelli, 400 florins en tartre, toiles et fils²⁶. Dans les années 1430, il prend également part aux quelques échanges qui se maintiennent en direction de l'espace italien: le 3 décembre 1431, il affrète *La Santa Maria*, une grande barque marchande commandé par Pierre Cavalli de Valence, pour faire charger du vin à Rome²⁷. En septembre 1434, les archives du royaume de Valence le signalent dans cette ville, chargeant aux côtés de Pierre Santa et de Jean Boti, un navire pour Marseille (Ferreira Priegue, 1988, p. 775). Dans les années 1440, profitant sans doute de l'affermissement de la présence castillane sur la façade atlantique (Bolumburu *et al.*, 2008), ses opérations marchandes s'étendent jusqu'au Portugal²⁸ et en Flandre. Vasco Gomes est alors associé avec les grands marchands marseillais Jean Forbin et Pierre Audiberti pour envoyer une importante quantité de pastel et de vin en Flandre sur les navires de Pedro Martinez de Jáurigui de Bilbao et Matteo de Arriola de Motrico²⁹. Bien inséré dans les réseaux économiques provençaux, il constitue un lien solide avec la péninsule Ibérique, armant des navires basques ou valenciens. Si son arrivée

23 AD BdR, 351 E 240, fol. 114.

24 Les navires basques sont de plus en plus présents dans les ports de la Méditerranée occidentale et en Atlantique à partir de la première moitié du XV^e siècle. On les trouve notamment à Barcelone puis, entre 1450 et 1465, comme des rouages importants du commerce génois.

25 AD BdR, 351 E 236, fol. 245.

26 AD BdR, 351 E 236, fol. 70.

27 AD BdR, 351 E 241, fol. 127.

28 AD BdR, 351 E 696, fol. 134 v^o.

29 AD BdR, 351 E 396, fol. 100, 103. AD BdR 351 E 272, fol. 27, 58, 60.

à Marseille semble coïncider avec le développement de son activité commerciale, Vasco Gomes continue, semble-t-il, de conduire des navires lorsque c'est nécessaire et en particulier lorsqu'il s'agit de partir en guerre contre les ennemis de la Provence.

Le 30 septembre 1430, il fait rédiger un testament sommaire par le notaire Aventureton Rodeti alors qu'il s'apprête à conduire une galée en course contre les Catalans. Son action s'insère ici dans une opération de plus large ampleur, coordonnée par le gouvernement marseillais: l'escadre de galères s'engage en effet à partir sous le commandement de Crapasius de Ysia, lequel s'était illustré dès 1424 comme patron de *La Gabine*, une galée chargée de défendre les eaux marseillaises³⁰. Les navires marseillais reviennent quelques semaines plus tard avec une nef catalane prise dans la mer de Vilafranca qui transportait du drap d'écarlate de Florence³¹. Faisant ainsi feu de tout bois, Vasco Gomes illustre comment la course peut constituer une activité concomitante au commerce dans la trajectoire de respectables marchands. L'insertion de Vasco Gomes dans les réseaux économiques marseillais se lit aussi au choix de ses exécuteurs testamentaires: l'un d'entre eux, Jean Botoni le Jeune, est un personnage bien connu de l'oligarchie marseillaise dont le père Jean Botoni *senior* s'était illustré comme le corsaire municipal le plus actif des années 1420 (Autora, 2020). Marchand et corsaire, Vasco Gomes de Santiago devient citoyen de Marseille avant 1433 et est également choisi avant 1438 comme consul des Castellans en Provence³². Il s'affirme ainsi comme un spécialiste de l'intermédiation.

L'insertion de ces patrons castillans dans la société marseillaise s'appuie vraisemblablement sur la bonne volonté du gouvernement de Marseille qui voit dans l'arrivée de ces hommes, de leurs capitaux et de leurs relations, une aubaine pour l'économie urbaine. Il faut supposer que l'installation de ces corsaires a pu être facilitée par la présence, avant 1423, d'étrangers originaires de la Couronne de Castille qui ont pu jouer le rôle central de relai dans la construction et dans le maintien des réseaux marchands entre la péninsule ibérique et la Provence. L'aubergiste Pierre Barrera, actif dès le début des années 1420 et très lié à l'oligarchie marseillaise avec laquelle il collabore régulièrement, est le plus connu de ces intermédiaires. Ce Galicien, citoyen et habitant de Marseille, accueille dans les années qui précèdent le Sac de la ville, des Catalans et des Espagnols dans son auberge³³ et joue certainement un rôle important dans les processus d'intégration des étrangers sur le marché économique et dans la société marseillaise³⁴.

30 AD BdR, 351 E 240, fol. 114.

31 AD BdR, 351 E 240, fol. 135.

32 «(...) cives et habitator Massilie, consul Yspanorum in hoc principatu Provincie». AD BdR, 351 E 241, fol. 127.

33 «(...) ispanorum et cathalanorum quos consueverat in sua hostalaria hospitare (...)». AD BdR, 351 E 688i, fol. 23.

34 AD BdR, 351 E 242, fol. 110.

Vue de Marseille, la Méditerranée des XIV^e-XV^e siècles constitue bien un espace de circulations, de connexions et de fractures au sein duquel la grande complexité des légitimités souvent contestées répond à la fragmentation politique. Dans un contexte où se confrontent différents pouvoirs aux échelles d'action plus ou moins étendues, les corsaires jouent un rôle majeur en offrant aux différentes autorités leurs services, leurs navires et leur expérience maritime. Patrons d'un navire ou à la tête d'une petite escadre menaçante, ces mercenaires de la mer apparaissent dans certains cas comme des facteurs de déstabilisation des échanges maritimes et de l'ordre méditerranéen: c'est d'ailleurs ainsi que semble le concevoir le conseil de Marseille quand il refuse d'accueillir Diego Barrasa en 1401. Pourtant, le parcours des quelques corsaires castillans éclairés par les archives marseillaises permet d'entrevoir un tout autre modèle dans lequel, loin d'être de simples éléments perturbateurs d'un système cohérent, les corsaires apparaissent au moins entre 1380 et les années 1440 comme de réels acteurs de la connectivité méditerranéenne.

Au XIV^e siècle, les corsaires qui sont recrutés par le pape ou par les Angevins sont avant tout des experts de la guerre sur mer et leur parcours trace les contours d'une figure qui prend tout son relief au cours de la période moderne: celle du grand corsaire dont la renommée permet la mobilité, dont les valeurs guerrières constituent une part importante de l'identité et qui entretient des liens forts avec la noblesse méditerranéenne. D'autre part, on perçoit clairement après 1423 l'arrivée à Marseille de patrons de navires venus de la Couronne de Castille qui pratiquent des activités variées, associant tant et si bien la course au commerce qu'ils pourraient être qualifiés de «corsomarchands». Tous ces hommes apparaissent comme des hommes intégrés aux sociétés qu'ils fréquentent: les *yspani* sont toujours présents à Marseille durant le XVI^e siècle. (Collier, Billioud, 1951)³⁵. En aucun cas ils ne peuvent être considérés comme des individus «hors-sol» évoluant dans des milieux interlopes. Intégrés à la société urbaine par leurs activités économiques et par les liens qu'ils tissent dans la cité, certains d'entre eux obtiennent la citoyenneté à Marseille, occupent des fonctions politiques dans la cité phocéenne ou en Provence, fondent des familles et deviennent des relais pour l'accueil de nouveaux étrangers. À la fois commerçants, hommes de guerre et membres des élites urbaines, les corsaires apparaissent liés à plusieurs territoires et contribuent ainsi, dans un contexte de redéfinition des échanges commerciaux et dans un espace méditerranéen encore peu normé, à construire des ponts entre différents espaces et à structurer les échanges. Hommes de la mobilité, ces corsaires multiplient les attaches locales et apparaissent ainsi comme des agents actifs de la connectivité méditerranéenne.

35 La collecte documentaire qui a servi de socle pour cet article a été circonscrite aux années 1380-1440. Néanmoins, les Castillans apparaissent également bien présents à Marseille entre 1480 et 1599, comme marchands mais aussi comme artisans. L'attestation de leur présence à Marseille au début de la période moderne permet d'envisager une future étude plus ample sur cette thématique.

3. BIBLIOGRAPHIE

- AZNAR VALLEJO, E. (2009). La guerra naval en Castilla durante la Baja Edad Media. *En la España Medieval*, (32), 167-192.
- BARATIER, E., REYNAUD, F. (1951). *Histoire du commerce de Marseille*. T. II: De 1291 à 1480, Paris: Plon.
- BASSO, E. (2013). Pirateria, politica, ceti dirigenti: alcuni esempi genovesi del Tardo Medioevo. En N. Jaspert, S. Kolditz (Ed.), *Seeraub im Mittelmeerraum: Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit* (pp. 209-250). Paderborn: Wilhelm Fink–Ferdinand Schöningh. https://doi.org/10.30965/9783657778690_014
- BOLUMBURU, B., BOCACHA, M., TRANCHANT, M. (2008). Aspects du commerce franco-castillan à la fin du Moyen Âge: la progression castillane dans le golfe de Gascogne. En *Le commerce atlantique franco-espagnol: Acteurs, négoce et ports (xv^e-xviii^e siècle) [en ligne]*. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2008 (généré le 04 novembre 2021). Disponible sur Internet: <<http://books.openedition.org/pur/4936>>. ISBN: 9782753531062. <https://doi.org/10.4000/books.pur.4936>.
- BRESC, H. (1980). Course et piraterie en Sicile (1250-1450). *Anuario de Estudios Medievales*, (10), 751-757.
- BRUN, R. (1935). *Annales avignonnaises de 1382 à 1410: extraites des archives de Datini*. Mémoires de l'Institut historique de Provence, XII.
- CASADO ALONSO, H. (2010). Genèse et fin des réseaux de commerce castillans dans l'Europe des x^ve et x^{vi}e siècles. En *Réseaux marchands et réseaux de commerce: Concepts récents, réalités historiques du Moyen Âge au xix^e siècle [en ligne]*. Strasbourg: Presses universitaires de Strasbourg, 2010 (généré le 08 novembre 2021). Disponible sur Internet: <<http://books.openedition.org/pus/8456>>. ISBN: 9791034404520. <https://doi.org/10.4000/books.pus.8456>.
- COLLIER, R. y BILLIQUOD, J. (1951). *Histoire du commerce de Marseille*. T. III: De 1480 à 1599. Paris: Plon.
- COLOMBANI, P. (2015). *Les Corses et la Couronne d'Aragon fin XIII^e- milieu XV^e siècle. Projets politiques et affrontement des légitimités*. Thèse de doctorat. Université Pascal Paoli.
- DÍAZ DE GAMES, G. (2000). *El Victorial*, ed. de Rafael Beltrán Llavador. Madrid: Taurus (2^{de} édition).
- FAVIER, J. (1987). Les galées de Louis d'Anjou. En *Horizons marins, itinéraires spirituels (Ve-XVIII^e siècles). Volume II: Marins, navires et affaires [en ligne]*. Paris: Éditions de la Sorbonne, 1987 (généré le 08 novembre 2021). Disponible sur Internet: <<http://books.openedition.org/psorbonne/25905>>. <https://doi.org/10.4000/books.psorbonne.25905>.
- FERREIRA PRIEGUE, E. (2007). Gallegos en el Mediterráneo una aventura mercantil bajomedieval. En M. Barceló Crespi (Ed.), *El Regne de Mallorca: cruïlla de gents i*

- de cultures (segles XIII-XV): XXVI Jornades d'Estudis Històrics Locals (pp. 29-42). Institut d'Estudis Baleàrics.
- FERREIRA PRIEGUE, E. (2000). Mercaderes gallegos en la Edad Media una aproximación pendiente. *Semata: Ciencias sociais e humanidades*, (12), 19-34.
- FERREIRA PRIEGUE, E. (1988). *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Fundación Pedro Barrié de la Maza, Conde de Fenosa ed. Universidad de Santiago de Compostela, Departamento de Historia Medieval, Moderna y Contemporánea.
- FERRER MALLOL, M. T. (2003). Arnau Aymar, capità i corsari de Mallorca (segles XIV-XV). *Randa*, (51), 51-76.
- FERRER I MALLOL, M. T. (2000a). *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*. Barcelona: Institución Milá y Fontanals. CSIC.
- FERRER MALLOL, M. T. (2000b). Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano: Diego González de Valderrama alias Barrasa (1410). En *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval* (pp. 99- 242). Barcelona: CSIC-Institució Milá y Fontanals.
- FERRER MALLOL, M. T. (1998). Transportistas y corsarios vascos en el Mediterráneo medievallas aventuras orientales de Pedro de Larraondo (1406-1409). *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, (2), 509-524.
- FERRER MALLOL, M. T. (1998). Antecedenti e trattative per la pace del 1402 fra la Corona catalano-aragonesa e Genova: un tentativo per porre fine alla guerra di corsa. *Archivio storico sardo*, (39), 99-138.
- GARCÍA ISAAC, J. M. (2017). Colección de documentos referentes al corsario castellano Juan de Castrillo (1402-1405). *De Medio Aevo*, (11), 2017.
- GOUFFRAN, L.-H. (2020). Marsella frente a los “abominables catalanes”: una implementación urbana de la guerra de corso en el Mediterráneo (1380-1431). *En la España Medieval*, (43), 223-244. <https://doi.org/10.5209/elem.68646>
- HEERS, J. (1955). Le commerce des Basques en Méditerranée au XV^e siècle (d'après les archives de Gênes). *Bulletin Hispanique*, (57), 3, 292-324. <https://doi.org/10.3406/hispa.1955.3441>
- HERNÁNDEZ SANDE, J. (2019). *Corso y piratería en el reino de Sevilla a finales de la Edad Media*. Universidad de Huelva. Tesis Departamento de Historia II y Geografía.
- LECOY DE LA MARCHE, A. (1873). *Extraits des comtes et mémoriaux du roi René pour servir à l'histoire des arts au 15^e siècle, publiés d'après les originaux des Archives Nationales*. Paris: A. Picard.
- LAMBERT, G. (1886). *Histoire de Toulon*. Toulon: imprimerie du Var.
- LESAGE, G. (1950). *Marseille angevine. Recherches sur son évolution administrative, économique et urbaine, de la victoire de Charles d'Anjou à l'arrivée de Jeanne Ière (1264-1348)*. Paris: De Boccard.

- MASSON, C. (2017). Financer des flottes de guerre. Administrations et usages français à l'époque du Grand Schisme d'Occident. *Revue d'Histoire Maritime*, (XXIIXXIII), 63-75. <https://doi.org/10.3917/herm.vaill.2017.01.0063>
- MASSON, C. (2015). Faire la guerre, faire l'État. Les officiers « militaires » sous les trois premiers souverains Valois de Naples. *Mélanges de l'École française de Rome-Moyen Âge* [En ligne], 127-1 | 2015, mis en ligne le 10 février 2015, consulté le 12 novembre 2021. URL: <http://journals.openedition.org/mefrm/2531>
- MASSON, C. (2014). *Des guerres en Italie avant les guerres d'Italie. Les entreprises militaires françaises dans la péninsule à l'époque du Grand schisme d'Occident*. Rome: École française de Rome.
- MAUREL, C. (1988). Grands marchands et “petites et moyennes industries” à Marseille au bas Moyen Âge. *Actes de la s.h.m.e.s.p.* (19/1), 105-112. <https://doi.org/10.3406/shmes.1988.1535>
- MICHAUD, F. (2016). *Earning Dignity: Labour Conditions and Relations during the Century of the Black Death in Marseille*. Turnhout: Brepols. <https://doi.org/10.1484/M.SEUH-EB.5.108451>
- POURTAL, P. (1970). *Marseille, port de course (1378-1400), Mémoire de maîtrise sous la direction de Charles de La Roncière*. Université de Provence.
- PRÉTOU, P. (2016), L'essor de la piraterie en Europe du xiii^e au xve siècles. En G. Buti y P. Hrodej (Ed.), *Histoire des pirates et des corsaires. De l'Antiquité à nos jours* (pp. 93-115). Paris: CNRS.
- PRYOR, J. H. (2008). Soldiers of fortune in the fleets of Charles I of Anjou, king of Sicily, CA 1265-85. En J. France (Ed), *Mercenaries and Paid Men. The Mercenary Identity in the Middle Age History of Warfare*, 47 (pp. 119-142), Brill. <https://doi.org/10.1163/ej.9789004164475.i-415.45>
- SIMBULA, P-F (1993). *Corsari e pirati nei mari della Sardegna*. Cagliari.
- VALÉRIAN, D. (2013). La course et la piraterie en Méditerranée occidentale à la fin du Moyen Âge: entre activité économique et instrument politique. En A. Nef (Ed.), *Les territoires de la Méditerranée. XI^e-XVI^e siècle* (pp. 35-49). Rennes: Presses Universitaires de Rennes. <https://doi.org/10.4000/books.pur.118919>
- VELA I AULESA, C. (2000). Naves y marinos vascos en Barcelona a partir de los registros de cosas vedades (1438-1449). *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, (3), 629-648.