

NAVIGATION ATLANTIQUE DE TROIS GALÈRES CASTILLANES
AU DÉBUT DU XV^e SIÈCLE D'APRÈS *LE VICTORIAL* :
DE LA CHRONIQUE CHEVALERESQUE À
L'HISTOIRE MARITIME¹

*ATLANTIC NAVIGATION OF THREE CASTILIAN GALLEYS
IN THE EARLY FIFTEENTH CENTURY AFTER THE VICTORIAL:
FROM CHIVALROUS CHRONIC TO MARITIME HISTORY*

MICHEL BOCHACA
Université de La Rochelle - UMR 7266 LIENSs

EDUARDO AZNAR VALLEJO
Universidad de La Laguna - IEMYR

Résumé: Au-delà de la figure chevaleresque de Pero Niño et de ses faits d'armes lors des opérations navales conduites dans le golfe de Gascogne et en Manche en 1405 et 1406, *Le Victorial* livre des informations sur la navigation des trois galères castillanes envoyées par Henri III pour honorer les accords militaires avec la France. Le recouplement de ces données éparses et fragmentaires permet de reconstituer une partie de l'univers maritime dans lequel navires et équipages évoluent à la fin du Moyen Âge et qui échappe habituellement à l'historien faute d'écrits laissés par les gens de mer sillonnant les mers du Ponant.

Mots clés: galère ; navigation ; Atlantique ; bas Moyen Âge.

Abstract: Beyond the chivalrous figure of Pero Niño and its military exploits during the naval operations conducted in the Bay of Biscay and English Channel in 1405 and 1406, the *Victorial* provides interesting information on the navigation of three Castilian galleys sent by Henry III to honour the military agreements with France. The cross-checking of these dispersed and fragmentary data allows to reconstruct a part of the universe in which ships and crews are evolving in the late Middle Ages and which usually escapes the historian for lack of writings left by the sailors crossing the seas of Ponant.

Keywords: galley; shipping; Atlantic; Late Middle Ages.

¹ L'étude s'inscrit dans le cadre du projet I+D n° HAR 2009-08474, *De mar a mar*. "Los puertos castellanos en la Baja Edad Media", financé par le Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España et dirigé par Eduardo Aznar Vallejo.

SOMMAIRE

1. Introduction.– 2. Un exemple de navigation atlantique.– 2.1. Les préparatifs de départ.– 2.2. La navigation dans le golfe de Gascogne.– 2.3. Les opérations navales en Manche et le retour en Castille.– 3. Les galères de Pero Niño.– 3.1. Des navires de guerre entraperçus au détour de détails techniques.– 3.2. Équipages et manœuvre des navires.– 3.3. Commandement de la flotte et direction des opérations militaires.– 4. Une plongée dans l'univers des marins castillans du début du XVe siècle.– 4.1. Navigation et comportement à la mer des galères.– 4.2. Perception de l'espace maritime et de l'environnement marin.– 4.3. Des mers du Ponant difficilement praticables pour les galères.– 5. Conclusion.– 6. Bibliographie citée.

1. INTRODUCTION

Le Victorial, ou *Chronique de don Pero Niño, comte de Buelna*, a été rédigé par Gutierre Díaz de Games, porte-enseigne (*alferez*) de ce noble castillan. Connu par sept copies, dont la plus ancienne, datant de la deuxième moitié du XVe siècle ou du début du XVIe siècle, est conservée à la Bibliothèque nationale de Madrid (Ms 17648), il a fait l'objet de quatre éditions en castillan, parmi lesquelles nous retiendrons celle de Rafael Beltrán Llavador². Deux éditions en français sont également disponibles³. Sur le modèle d'une chronique chevaleresque, *Le Victorial* raconte les faits d'armes de Pero Niño, comte de Buelna (1378-1453). Issu d'une famille noble réputée, il fut élevé avec l'infant Henri, dont la mère de Pero Niño fut la nourrice. Il servit ensuite par les armes Henri III le Maladif (1379-1406). Celui-ci le chargea de mener des opérations de police navale en Méditerranée occidentale en 1404-1405⁴, avant de l'envoyer dans l'Atlantique apporter l'aide militaire promise au roi de France Charles VI. Pero Niño s'illustra contre les Anglais en 1405-1406 avant de revenir en Castille.

Gutierre Díaz consacre de longs développements aux opérations militaires sur mer auxquelles il a lui-même participé, offrant ainsi un témoignage de première main. Plus qu'à la guerre, l'étude s'intéressera aux aspects maritimes du périple atlantique : navires, équipages, techniques de navigation, perception de l'environnement marin⁵. Gutierre Díaz n'est pas un marin mais

² R. Beltrán (ed.), *El Victorial*. La 5e édition datant de 2005 sera prise pour référence. Pour le détail des autres éditions castillanes voir: R. Beltrán (ed.), *El Victorial*, p. 150.

³ A. de Circourt (éd.), *Le Victorial*.

⁴ M.T. Ferrer, *Els corsaris castellans*, pp. 265-338.

⁵ L'intérêt du *Victorial* pour l'étude de la navigation a été souligné par C. Martínez, *La nota marinera*, pp. 15-43, et par J.-C. Cassard, *Échos ponantais d'une navigation des galères castillanes*, pp. 237-239.

il s'est familiarisé avec le monde de la mer en servant sous les ordres de Pero Niño. Précis et bien informé, il rend compte de l'univers maritime dans lequel il évolue. Pour autant son témoignage ne suffit pas à pallier le manque d'écrits provenant des gens de mer et, par sa rareté, il souligne le déficit documentaire plus accusé pour les mers du Ponant que pour la Méditerranée⁶. Embarqué comme homme d'armes⁷, c'est un témoin et non un acteur direct de la conduite des navires au même titre que d'autres voyageurs, pèlerins⁸ ou ambassadeurs⁹, qui ont raconté leurs traversées maritimes. Son récit, centré sur les faits d'armes de son maître, capte la vie en mer de façon sélective et n'est en aucune manière un journal de bord tel que l'aurait tenu un marin, à l'exemple de celui de Luca di Maso degli Albizzi¹⁰. Si ce n'était le dénouement tragique du périple atlantique de la *Querina* en 1431, ajouté au fait qu'il s'agissait d'une nef marchande et non d'une galère, la narration de Pietro Querini d'une part, et celle de Cristoforo Fiorante et Nicolò de Michiel d'autre part offrent des similitudes avec la relation de Gutierre Díaz tant dans la forme que dans le contenu. Celle-ci s'en démarque cependant dans la mesure où elle narre les aventures de trois galères castillanes armées en guerre et envoyées dans les mers du Ponant pour y mener des opérations militaires. Cette mission donne à la navigation un tour particulier sans pour autant estomper le contexte nautique plus général que tout navire croisant dans les eaux du proche Atlantique rencontrait à la fin du Moyen Âge.

⁶ À la faveur de sources abondantes et détaillées, les navires, les gens de mer et la navigation en Méditerranée à la fin du Moyen Âge et au début de l'Époque moderne ont fait l'objet de nombreux travaux. Le déséquilibre des connaissances avec les mers du Ponant, moins bien documentées et, de ce fait, moins étudiées, est en l'état des recherches tellement important que toute comparaison un tant soit peu systématique entre ces deux mondes maritimes bute sur le fossé historiographique qui les sépare. Sauf à lire l'histoire maritime atlantique au seul prisme des connaissances acquises sur la Méditerranée, il importe d'abord de résorber l'écart et, pour cela, de multiplier les études de cas avant de pouvoir envisager des comparaisons. Dans cette perspective, le souci d'exploiter au mieux les informations fournies par Gutierre Díaz nous a conduit à nous centrer sur la navigation atlantique de Pero Niño dont l'étude occupe l'essentiel de l'espace du présent article qui, tout en étant appréciable, n'en est pas moins contraint par des normes éditoriales. La place faite aux comparaisons en est donc réduite. Cela ne concerne pas la seule Méditerranée, car il aurait fallu intégrer aussi les informations fournies par d'autres récits de navigation atlantique disponibles pour le xve siècle. Nous nous en tiendrons donc le plus souvent à des renvois bibliographiques.

⁷ R. Beltrán (ed.), *El Victorial*, p. 119. Gutierre Díaz pourrait avoir rempli les fonctions d'écrivain du bord, ce qui le plaçait dans une situation privilégiée pour conserver le souvenir des faits et gestes de Pero Niño.

⁸ A. Pouget-Tolu, *Navires et navigation*. En dépit de son titre général, cette étude traite exclusivement de la navigation en Méditerranée d'après les récits de pèlerins.

⁹ M. Bochaça, *Sea Travel at the End of Middle Ages*, pp. 436-447. Idem, *Navigation entre la France et l'Écosse*, pp. 35-54. Idem, *Un voyage par mer d'Angleterre à Bordeaux et retour en 1442-1443*, pp. 369-388.

¹⁰ M.E. Mallett, *The Florentine Galleys*, pp. 207-275.

Le Victorial fournit avec *Le Canarien*, dont il est contemporain¹¹, un des plus anciens récits de navigation atlantique conservés pour le bas Moyen Âge européen¹². Mais ces deux expéditions diffèrent dans leurs buts et les moyens navals mis en œuvre. Contrairement à Jean de Béthencourt, Pero Niño disposait de galères et non de nefes. Ces dernières étaient considérées comme mieux adaptées à la navigation atlantique. Gutierre Díaz souligne les dangers que les galères couraient. Pourtant, depuis le XIV^e siècle des galères vénitiennes, pisanes, florentines et majorquines s'aventuraient régulièrement hors de la Méditerranée pour rallier les ports de Flandre et d'Angleterre. Les galères ont surtout été étudiées dans leur environnement méditerranéen¹³. Leur présence sur les mers du Ponant a retenu l'attention à un degré moindre et souvent pour une période plus tardive¹⁴. Au regard des témoignages du Florentin Luca di Maso degli Albizzi et des Vénitiens Pietro Querini, Cristoforo Fioravante et Nicolò de Michiel *Le Victorial* offre un récit de navigation atlantique un peu plus précoce et donne la parole à un Castillan, c'est-à-dire à un représentant d'une autre nation à la vocation maritime affirmée.

2. UN EXEMPLE DE NAVIGATION ATLANTIQUE

Alors que Gutierre Díaz situe avec une relative précision géographique les déplacements par mer de Pero Niño entre la Castille, la France et l'Angleterre, leur chronologie se réduit à une succession de faits non datés. On peut cependant ordonner les opérations navales en quatre grandes phases. Les trois premières se déroulent du printemps à l'automne 1405¹⁵ : préparatifs de départ, navigation dans le golfe de Gascogne, premier raid sur les côtes anglaises, tandis que la dernière a lieu de l'été à l'automne 1406 : second raid sur les côtes anglaises et retour en Castille.

¹¹ E. Aznar *et al.* (eds.), *Le Canarien* ; E. Aznar *et al.* (eds.), *Le livre nommé Le Canarien*.

¹² Nous ne prenons pas ici en compte les Vies des saints du haut Moyen Âge qui, tel Brendan, naviguèrent au cours de leur *peregrinatio Christi*, ni les sagas scandinaves.

¹³ Faute de place nous reverrons aux études les plus significatives au fil de l'article.

¹⁴ E. Fasano-Guarini, *Au XVI^e siècle : comment naviguent les galères*, pp. 279-296. R. González, *Las galeras mercantiles de Florencia*, pp. 125-149. Idem, *Corso, comercio y navegación*, pp. 61-95. R.S. Lopez, *Majorcans and Genoese*, pp. 1163-1179. M.E. Mallett, *The Florentine Galleys*. A. Ortega, *Viajes a Flandes e Inglaterra*, pp. 229-249. Idem, *Navegación mediterránea por el Atlántico*, pp. 45-60. A. Tenenti, C. Vivanti, *Le film d'un grand système de navigation*, pp. 83-86. U. Tucci, *Sur la pratique vénitienne de la navigation*, pp. 72-86. W.B. Watson, *The Structure of the Florentine Galley Trade*, pp. 1073-1091.

¹⁵ R. Beltrán (ed.), *El Victorial*, pp. 39-48. P. Prétou, *Niño, don Pero*, pp. 586-587.

2.1. Les préparatifs de départ

À en croire Gutierre Díaz, Pero Niño se borne à obéir aux ordres d'Henri III et ne semble pas prendre une part directe à l'armement des trois galères dont le roi lui confie le commandement : *il [le roi] en hâte fit armer trois galères à Santander* (p. 206)¹⁶ ; *Là il [P. Niño] trouva les galères armées de bons marins et de rameurs, les meilleurs que l'on ait pu réunir* (p. 207). Le roi lui a fourni avant son départ de la cour *les choses nécessaires très largement et comme il avait coutume de le faire : des armes, des arbalètes et beaucoup de couronnes. Il lui donna jusqu'à des arbalétriers de sa maison pour monter sur les galères* (p. 207). Henri III répond à la sollicitation de Charles VI de lui envoyer *suivant les traités de fraternité qui existaient entre eux, des secours de galères, nefes et gens de guerre* (p. 206)¹⁷. L'aide militaire castillane, essentiellement navale, a pris des formes différentes : mise à disposition d'une flotte royale pour un temps déterminé¹⁸ ou envoi d'une *armada* payée par le roi de France¹⁹. L'expédition conduite par Pero Niño relève du second cas. Henri III fournit trois galères armées et avitaillées au départ de la Castille et il facilite le recrutement des équipages, tant gens de mer qu'hommes d'armes, dont il paye la première solde. Son rôle s'arrête là, le roi de France assumant l'entretien de cette flotte durant les opérations. La *Chronique* ne livre aucun détail sur les engagements financiers qui incombaient au roi de France²⁰. Pero Niño prit sans doute une part plus active aux préparatifs que Gutierre Díaz ne le dit. À son départ de la cour Henri III l'avait pourvu de *beaucoup de couronnes* (p. 207), vraisemblablement employées pour payer l'équipement des navires et/ou la première solde.

Le choix de Santander comme base de départ est un fait conjoncturel : *il [le roi] ordonna d'armer la flotte à Séville. Mais comme les galères de Séville ne pouvaient arriver que tardivement à cause de la distance, il en fit armer trois à Santander* (p. 206). Le gros de la flotte de galères stationnait à

¹⁶ Afin d'alléger les notes les références sont indiquées dans le texte. Les numéros de pages renvoient à l'édition d'A. de Circourt et de Puymaigre, consultable en ligne : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1053820> [accès : 03/09/2011]

¹⁷ G. Daumet, *Étude sur l'alliance de la France et de la Castille*.

¹⁸ L. Suárez, *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya*. Appendice, n° X, 12 juin 1388, flotte conjointe de la Castille et de la France, payée à moitié.

¹⁹ *Las Partidas* distinguent la *flota*, galères et nefes servant le roi sur le modèle de l'ost terrestre, de l'*armada*, groupe de navires rassemblés pour l'occasion.

²⁰ Fin 1405-début 1406, Pero Niño, qui "avait déjà dépensé l'argent qu'il avait emporté de Castille", ne réussit pas se faire payer ses gages malgré ses protestations devant le conseil du roi de France. Il avait emprunté de l'argent à des marchands pour l'hivernage de ses galères (pp. 326-328). Faute de moyens financiers, il ne put aider Charles de Savoisy qui se retira de l'expédition en 1406 (p. 387).

Séville²¹, mais Henri III savait qu'il pouvait en équiper d'autres à Santander²². Cet arsenal, de petite taille, comptait 4 nefs (emplacements couverts) contre 17 pour celui de Séville²³. Il ne pouvait pas offrir les mêmes possibilités, d'autant que les galères représentaient une faible part des navires atlantiques mobilisables²⁴. Le choix de Santander tient aussi à sa proximité avec les futurs théâtres d'opérations. L'envoi de galères depuis Séville, outre l'allongement du voyage, n'était pas exempt de dangers. Bien qu'une trêve ait été signée avec le Portugal en 1399, l'hostilité persistait entre les deux royaumes²⁵. Par ailleurs, les corsaires anglais sévissaient le long des côtes ibériques, en particulier en Galice²⁶. Parallèlement aux trois galères de Pero Niño, la concentration de nefs sous les ordres de Martín Ruiz de Avendaño témoignait de la prépondérance de la côte cantabrique pour la mobilisation de voiliers (*barcos mancos*) au service de la politique navale du roi de Castille.

Pero Niño ne s'en remet pas au seul bon vouloir du roi et ne se cantonne pas à un rôle passif. La présence d'un arsenal assurait à l'entreprise l'appui d'officiers royaux. Une fois nommé, le commissaire royal enrôlait les hommes d'armes dont il avait besoin, sans être soumis au contrôle de l'amiral ou de toute autre autorité. Sa latitude était plus réduite pour recruter marins et rameurs qui étaient fournis par les officiers de l'arsenal. En revanche, il lui appartenait de nommer les patrons. Pero Niño choisit ses deux seconds parmi ses gentilshommes formés à la guerre : il donna l'une à Fernando Niño, son cousin²⁷, l'autre à Gonzalo Gutierrez de la Calleja²⁸ (p. 207). Le fait qu'il était

²¹ E. Aznar, *La organización de la flota real de Castilla*, pp. 323-325. Idem, *La guerra naval en Castilla*, pp. 167-192.

²² L. Fernández, *Santander : una ciudad medieval*, pp. 380-384.

²³ G. Braun, *Civitates orbis terrarum*, vol. II, pl. 9, Santander. L'édifice est en ruine mais les arcs des 4 nefs sont visibles.

²⁴ Archivo General de Simancas, Estado (Castilla), leg. 1, 2°, n° 122, 4 septembre 1484, déclaration de Pedro García de Argumedo, voisin du Port de Santa María, sur l'organisation des armadas. À une date inconnue, sans doute 1419 ou 1420, une armada de 20 galères fut équipée pour soutenir la France contre l'Angleterre, dont 16 de Séville et 4 de Santander. La campagne de Pero Niño en 1404-1405 montre que l'arsenal de Séville jouait un rôle important dans les opérations méditerranéennes.

²⁵ En 1406, Pero Niño fait valoir cette trêve pour dissuader Charles de Savoisy d'attaquer quatre nefs portugaises devant l'Écluse (p. 372).

²⁶ La trêve entre la Castille et l'Angleterre expira le 24 juin 1404, ce qui permit aux Anglais, dont Harry Pay, de multiplier les attaques.

²⁷ Fils de Rodrigo Niño et cousin de Pero Niño qui lui confia le commandement d'une des deux galères lors de l'expédition en Méditerranée. J. de Vargas, *Vida de don Pedro Niño*, Appendice, n° 5 et notes; A. Franco, *Los Niño*, pp. 127-213.

²⁸ Lope García de Salazar écrit dans le livre XXI de ses *Bienandanzas e Fortunas* : «el linaje de la Calleja su fundamento fue de unas casas que son açerca de Santander, que llaman la Calleja, e de él sucedieron los de la Calleja, que valieron mucho, pero siempre fueron obedientes a los d'Escalante e los catavan mejoría. E d'estos, del que ay mayor memoria que más

regardé dans cette contrée comme un des seigneurs natifs, du chef de sa mère, qui était de la maison de la Vega, lui permit de recruter des troupes : il fit venir des gens de terre et choisit les meilleurs arbalétriers qu'il put engager, et de bons hommes d'armes propres à l'aider au fait où il était commis (p. 207). Il est possible que Gonzalo Gutierrez de la Calleja, *un bon gentilhomme du pays*, lui ait servi sur place de relais. L'enrôlement d'équipage à la guerre ne différerait pas de celui des hommes embarqués au commerce ou à la pêche²⁹. Le nom et la renommée du maître de navire, tenus pour des gages du succès de l'entreprise, permettaient de tirer parti des réseaux de relations fondés sur la proximité géographique. On peut penser que ce sont des Cantabres qui ont fourni le gros des hommes embarqués par Pero Niño, tant gens de mer (marins et rameurs) que soldats, attirés par l'aventure et l'espoir de butin.

2.2. La navigation dans le golfe de Gascogne

Rien n'est dit des trois galères armées à Santander, dont on ne connaît pas même les noms. Tout au plus peut-on glaner quelques détails techniques au fil de la narration de Gutierre Díaz. Fidèle aux ordres reçus, Pero Niño navigue d'abord le long de la côte cantabrique à la recherche des nefs commandées par Martín Ruíz de Avendaño. Il les cherche en vain à *Laredo*, à *Castro* [Urdiales] et à *San Vicente* [de la Barquera] (p. 208), alors qu'elles étaient à Santoña, port situé juste en face de Laredo. Puis il se rend à Pasajes, d'où il appareille pour la France. On peut s'interroger sur ces allées et venues et sur ce rendez-vous manqué avec Martín Ruíz de Avendaño en violation des ordres donnés par Henri III qui avait expressément commandé aux deux capitaines de s'attendre et de naviguer de conserve (p. 207). Le narrateur donne le beau rôle à Pero Niño et rejette la faute sur le Biscayen. Il n'est pas sans ignorer qu'il aurait été difficile de maintenir le contact en mer en raison de caractéristiques nautiques différentes : *encore que nefs et galères ne puissent se tenir ensemble, puisque chaque nuit les galères cherchent la terre tandis que les nefs tiennent le large, à moins qu'il ne soit convenu que les unes et les autres devront s'attendre dans un même port* (pp. 206-207). Contrairement aux nefs, plus aptes à naviguer en haute mer, les galères, du fait de leur faible tirant d'eau et de l'utilisation des rames, serraient la côte

valió fue Gonzalo Gutierrez de la Calleja, el que fue ome honrado. E fue criado de Juan Gutierrez d'Escalante e ovo mucho bien de él". Sur les lignages aristocratiques de Santander voir : J.A. Solórzano, *Santander en la Edad Media*.

²⁹ B. Arízaga, *La pesca en el País Vasco*, pp. 3-28. Eadem, *Las actividades económicas*, pp. 195-243.

de près où elles rencontraient des eaux et des vents plus calmes³⁰. Elles prenaient plus volontiers un mouillage pour passer la nuit.

Attendant à Pasajes *jusqu'à ce que s'éleva un vent de terre bon pour franchir la mer d'Espagne et aller droit à La Rochelle*, les galères partirent seules pour la France (p. 208). De ce point de vue, la flottille se comporte comme des navires naviguant au commerce en appareillant *du premier temps convenable* selon l'expression consacrée³¹. On peut imaginer que la décision appartenait aux maîtres des galères. Une fois en haute mer les conditions météorologiques changent. Avançant tour à tour à la voile et à la rame ou employant conjointement les deux modes de propulsion, les galères affrontent de forts vents d'ouest, sans doute accompagnés de houles de même secteur, qui menacent de les drosser à la côte. L'île de Ré est enfin reconnue. Après les dangers et les privations de la traversée, elle apparaît comme une terre promise *très abondante en vivres, en vaches, brebis, pain, vin et fruits* (p. 210) et sert d'amer pour gagner La Rochelle³². Gutierre Díaz n'étant guère précis quant à la chronologie, il est difficile de déterminer la durée exacte de la traversée Pasajes-La Rochelle (pp. 208-210).

Utilisant La Rochelle comme base d'opération, Pero Niño tente un coup de main sur Bordeaux aussi téméraire que spectaculaire, bien dans l'esprit de sa quête de renommée chevaleresque. Gutierre Díaz consacre un long développement à ce raid dont l'effet fut plus psychologique que militaire en montrant que la capitale du duché d'Aquitaine n'était pas à l'abri d'une attaque (pp. 266-269). Pero Niño se faufile avec ses trois galères dans les passes de la Gironde jusqu'à Royan puis Talmont. Renforcé par des hommes d'armes français et deux chaloupes, dont on peut penser qu'elles lui servirent de guide, il remonte l'estuaire puis la Garonne, de nuit en s'aidant du courant de flot, et parvient au matin près de Bordeaux sans se faire repérer. Mais au lieu de fondre sur les bateaux ancrés devant Bordeaux en profitant de l'effet de surprise, les hommes débarquent avant la ville pour *piller plusieurs maisons qui se trouvaient sur les bords du fleuve* (p. 267)³³. L'alarme ayant été donnée et l'adversaire commençant à s'organiser, Pero Niño préfère rembarquer ses

³⁰ E. Aznar et al., *Le Canarien*, vol. I, pp. 119 et 216, notice du *Libro del conocimiento* : "desde el Cabo Bojador hasta el Río de Oro sólo se cuentan unas 860 millas, que equivalen aproximadamente a 150 leguas (...) siendo tres días de navegación para un barco o para una nave, pues las galeras, que navegan siempre costeano, hacen una ruta más larga".

³¹ M. Bochaca, M. Tranchant, *Du golfe de Gascogne à la Picardie*, p. 141.

³² B. Arízaga, M. Bochaca, *Savoir nautique et navigation dans le golfe de Gascogne*, pp. 91-107.

³³ L'endroit exact de la descente à terre est inconnu. S'agit-il du faubourg des Chartrons ou plus vraisemblablement, comme le suggère Guilhem Pépin, qui date l'attaque du 26 septembre, de secteurs ruraux situés 3 à 4 kilomètres en aval de Bordeaux? Voir : G. Pépin, *The French Offensive of 1404-1407*, pp. 14-15.

hommes plutôt que d'affronter les Anglo-Gascons, plus nombreux et connaissant mieux le fleuve. La sortie de l'estuaire faillit tourner au drame en raison des mauvaises conditions de mer et de vent qui empêchent les galères de progresser. L'une d'elles se met en travers des lames et menace de sombrer. À cela s'ajoute la crainte d'être surpris dans cette mauvaise posture par une flotte anglaise venant du large. On ignore si cette menace est réelle ou si elle est mise en avant à des fins de dramatisation du récit. Les galères réussissent à se dégager et, longeant la côte saintongeaise, elles rallient La Rochelle saines et sauvées.

À son retour à La Rochelle, Pero Niño reçoit le renfort d'un gentilhomme français, Charles de Savoisy, qui a armé en guerre à ses frais deux galères (pp. 270-271)³⁴. La recherche du butin comme ressource économique était essentielle. Elle explique la participation volontaire de Charles de Savoisy à l'entreprise de Pero Niño comme plus tard l'adjonction d'équipages normands³⁵. Sous couvert de la guerre avec l'Angleterre et du service du roi de France, ces particuliers arment des navires en espérant réaliser des profits grâce aux prises faites en mer sur l'ennemi.

C'est une flottille de cinq galères qui appareille de La Rochelle sous le commandement de Pero Niño. Longeant la côte du Bas Poitou, elle passe devant Oléron et Olonne³⁶ puis traverse l'embouchure de la Loire pour mouiller à Guérande (p. 271). Reprenant la mer, elle double Belle Île et fait escale à Brest. Pero Niño y rencontre Martín Ruíz de Avendaño et, selon Gutierre Díaz, une violente altercation oppose les deux hommes (pp. 273-274). Deux conceptions irréconciliables s'affrontent. Elles épousent le clivage entre nobles et gens du commun qu'incarnent les deux capitaines et s'articulent autour du cliché quelque peu manichéen du service du roi et de la recherche désintéressée de l'honneur pour les premiers face à la quête du profit économique personnel pour les seconds. On peut penser que la mission d'Avendaño était différente de celle de Pero Niño. Au-delà de l'appui naval à la France, elle visait à protéger les intérêts castillans sur la route menant en Flandre en prévenant les attaques des Anglais³⁷. Avendaño ne pouvait pas

³⁴ En juillet 1404, une rixe opposa des écoliers à des serveurs de Charles de Savoisy (v. 1390-1420), noble bourguignon, chambellan de Charles VI. L'université de Paris porta plainte mais ne put obtenir réparation. Le duc d'Orléans protégeait C. de Savoisy et le Parlement jugea la plainte irrecevable. Le roi recouvra la raison en août et la situation se retourna au profit de l'Université. Condamné à payer une amende, C. de Savoisy partit en exil.

³⁵ E. Aznar, *La guerra naval*, p. 178. Des Catalans se joignent à Pero Niño en 1404 lors de sa campagne en Méditerranée.

³⁶ G. Díaz inverse l'ordre des deux amers.

³⁷ L. Suárez, *Navegación y comercio*, p. 87. Les Castillans appuyaient la France, mais leur principal objectif était la ruine de la Hanse, alliée de l'Angleterre. Une fois ce but atteint, les relations franco-castillanes se refroidirent.

accompagner Pero Niño dans ses raids sur la côte anglaise. Non sans mauvaise foi, Gutierre Díaz fait mine d'ignorer les états de service du capitaine biscayen qui s'était illustré sur mer³⁸. Lorsque les deux hommes se retrouvent à Harfleur au début de l'hiver 1405-1406, Pero Niño lui reproche à nouveau sa conduite (p. 315).

2.3. Les opérations navales en Manche et le retour en Castille

Appareillant de Brest, Pero Niño et Charles de Savoisy doublent la pointe Saint-Mathieu et débouchent dans la Manche (pp. 271-273). Surprises par une violente tempête, les galères se dispersent et perdent le contact (pp. 276-278). Celle de Pero Niño trouve refuge à l'Aber-Wrach³⁹ (p. 278), bientôt rejointe par la deuxième galère de Charles de Savoisy (p. 279). Cherchant Pero Niño de port en port les trois autres galères rallient peu à peu l'Aber-Wrach. Il faut néanmoins quinze jours pour que la flottille soit à nouveau réunie au complet. On déplore des pertes humaines et des réparations sont nécessaires.

Pero Niño reprend la mer et se dirige vers la Cornouaille. Il capture quelques barques de pêche dont les hommes lui fournissent des indications (p. 281). Une descente à terre lui permet de piller Saint-Yves et de capturer dans le port deux navires qui sont envoyés à Harfleur (pp. 281-282). Les Anglais étant sur leurs gardes, ils ne peuvent débarquer à Dartmouth (p. 283). Le refus de Charles de Savoisy de tenter un coup de force entraîne un refroidissement des relations avec Pero Niño. Finalement les deux hommes se réconcilient (p. 287). Ils longent Plymouth mais ne trouvent pas d'endroit favorable pour débarquer (p. 294). Il en est de même devant Exeter (p. 295). L'expédition a plus de chance avec l'île de Portland qui est mise à sac (pp. 296-299). Les galères longent ensuite *la côte et reconnaissant les ports* en faisant de brèves escales pour se ravitailler et piller :

Les gens des galères descendirent à terre pour faire de l'eau et du bois et voyant des troupeaux de vaches et de moutons, ils s'en emparèrent et en tuèrent pour leur provision. Ils s'en allaient ainsi le long de la côte, brûlant chaque jour et pillant beaucoup de maisons, emportant étoffes et hardes ; et ils avaient de fréquentes escarmouches avec les habitants de ce pays (pp. 299-300).

³⁸ E. García, *El linaje Avendaño*, pp. 527-561. Martín Ruiz de Avendaño, lié à plusieurs amiraux de Castille, participa à diverses expéditions navales depuis Lanzarote jusqu'à la Flandre.

³⁹ Fleuve côtier du nord de la Bretagne.

Arrivés devant Poole, Pero Niño exerce un droit de vengeance contre Harry Pay, marin anglais originaire de cette ville, qui avait ravagé la côte de la Galice et qui s'en prenait aux navires castillans passant en Manche⁴⁰. Les Castillans descendent à terre pour brûler la ville. Mal soutenu par Charles de Savoisy qui tarde à débarquer ses hommes, ils l'emportent néanmoins sur les Anglais accourus en nombre. Le frère d'Harry Pay figure parmi les morts (pp. 300-306).

La flottille poursuit sa route jusqu'à Southampton mais les troupes débarquées sur l'île de Wight doivent se retirer devant les hommes d'armes anglais (pp. 312-314). Pero Niño se résout alors à rentrer en France et gagne le port d'Harfleur (pp. 314-315). Une tentative de reprendre la mer avec l'appui de trois baleiniers français tourne court à cause du mauvais temps. Après avoir séjourné à Harfleur, Pero Niño décide d'hiverner plus à l'intérieur des terres, à Rouen, où le clos des galées du roi de France lui permet de réparer ses navires et de les désarmer en toute sécurité⁴¹.

Pero Niño passe l'hiver 1405-1406 à Paris, où il apparaît à la cour du Charles VI (pp. 317-363). Il retourne à Rouen –vraisemblablement au début du printemps 1406– où il retrouve ses galères et ses équipages avant de gagner Harfleur (pp. 363-364). La flottille, composée des trois galères castillanes, des deux galères de Charles de Savoisy et de deux baleiniers français, longe la côte du pays de Caux et va mouiller au Crotoy en Picardie où elle complète son avitaillement (p. 366). Elle se dirige ensuite vers Abbeville en Ponthieu (pp. 367-368). Pero Niño et Charles de Savoisy, informés que les Anglais se tenaient sur leurs gardes en Cornouaille, décident d'attaquer *l'autre côte d'Angleterre qu'on appelle devers le nord* (p. 369).

Une tempête les surprend alors qu'ils traversent la Manche (p. 369). Ils paraissent devant Orwell, près d'Ipswich (pp. 370-371) et essuient une nouvelle tempête (pp. 371-372). Après une escale forcée à L'Écluse (p. 372) la flottille croise devant Calais (p. 373) avant de rencontrer au large d'Ambleteuse une flotte anglaise commandée par Harry Pay à laquelle Pero Niño, contre l'avis de Charles de Savoisy, livre bataille (pp. 374-379). Le manque de vent donne d'abord l'avantage aux galères, avant que la brise ne se lève obligeant Pero Niño à rompre l'engagement sans avoir eu le temps de remporter un succès décisif. De retour au Crotoy, il y reste bloqué un mois par le mau-

⁴⁰ P. Prétou, *Pay, Harry*, pp. 619-620. J. Eddison, *Medieval Pirates*, pp. 131-135.

⁴¹ "Rouen (...) est bien fournie de toutes les choses dont les galères avaient besoin (...) Le roi de France avait là, de l'autre côté du fleuve, un arsenal qui contenait des galères et des taforées, qui sont de très grandes galères emmenant sur mer chevaux et beaucoup de monde. Le capitaine fut logé à Rouen, dans un hôtel fort beau, et ses gens dans d'autres auberges aux environs de sa demeure" (pp. 316-317).

vais temps (pp. 386-387). Le départ de Charles de Savoisy, à court d'argent⁴², est compensé par le renfort de navires normands. Avec l'aide de Bretons il pille l'île de Jersey et signe son dernier fait d'armes (pp. 388-408).

En octobre 1406, Pero Niño quitte Brest pour la Castille où Henri III l'a rappelé (pp. 409-410). Après un difficile franchissement des raz bretons (pp. 411-412), les trois galères se ravitaillent à La Rochelle avant d'entreprendre la traversée du golfe de Gascogne. Elles rencontrent en mer deux nefes qui transportent une ambassade française en route pour la Castille. Ayant pris à son bord les deux ambassadeurs, Pero Niño fait escale à Pasajes avant de gagner Santander où prennent fin ses aventures maritimes (pp. 424-427).

3. LES GALÈRES DE PERO NIÑO

L'intérêt du récit de Gutierre Díaz est de fournir des renseignements techniques sur les galères, leurs équipages et la manière dont elles manœuvrent, enfin sur le commandement de l'armada et sur la direction des opérations militaires.

3.1. Des navires de guerre entraperçus au détour de détails techniques

Comme en Méditerranée en 1404-1405, Pero Niño utilise des galères pour son expédition atlantique, navires de guerre par excellence dont le rôle est cependant allé décroissant au cours du XVe siècle⁴³. La galère médiévale, embarcation mixte combinant la propulsion à la voile et à la rame, représente une évolution de la *navis longa* antique⁴⁴. Sa longueur ne pouvait excéder 40 mètres pour garantir la résistance de la coque à la flexion sous l'effet des vagues. La stabilité fut améliorée par la réduction du nombre de files de rameurs qui, de trois sur les galères antiques, passa à deux sur les *dromons* byzantins

⁴² La raison véritable semble autre. C. de Savoisy, rentré en grâce, réapparaît à la cour de France en septembre 1406.

⁴³ D. de Valera, *Epístolas de mosén Diego de Valera*, n° XXI, pp. 72-82 ; M. Jiménez de La Espada, *La Guerra del Moro a fines del siglo XV*, pp. 171-212. Valera suggère une escadre formée par 2 caraques de plus de 500 tonneaux ou une de plus de 600, 2 nefes de 250 tonneaux, 2 baleiniers de 60 ou 80 tonneaux, 6 caravelles latines et, pendant l'été, 4 galiotes. À la place des galères, coûteuses et qui ne peuvent servir en hiver, période durant laquelle il est important de surveiller les Maures, il propose d'utiliser des caravelles en hiver et des galiotes en été, seules capables d'intercepter les petits navires.

⁴⁴ L.M. Coin, *Innovaciones tecnológicas en los sistemas de navegación*, pp. 139-146.

puis à une sur les galères occidentales médiévales. Le gain de stabilité combiné à l'utilisation de la voile latine permet d'améliorer la marche à la voile avec un vent portant.

Le *Victorial* offre une vision fugace et partielle des trois galères castillanes. Elles ne sont à aucun moment désignées par leur nom, pas plus d'ailleurs que ne sont nommées et mieux décrites les deux galères de Charles de Savoisy ou les baleiniers français qui apportèrent un soutien à Pero Niño. Gutierre Díaz parle toujours de façon impersonnelle des "galères", au mieux de "la galère du capitaine" lorsqu'il veut désigner celle de Pero Niño (p. 275). Sa narration livre cependant de temps à autre des détails techniques. Il faut rappeler qu'il n'est pas marin et que son propos n'est pas de décrire les navires, la façon de les manœuvrer et la vie à bord. La direction du vent ou des vagues est en général indiquée par rapport à la partie de la coque exposée aux éléments : la proue, la poupe, une des deux joues ou les hanches⁴⁵. La première tempête essuyée à l'entrée de la Manche en 1405 donne lieu à quelques développements où apparaissent le tillac et les écoutilles fermant les chambres situées sous le pont où les personnes non nécessaires à la manœuvre ont pris place. Les bancs des rameurs et une chaloupe, dont on comprend qu'elle était arrimée sur le pont, sont emportés par des lames, ce qui souligne le peu de protection dont bénéficiaient les rameurs avant les améliorations apportées au siècle suivant sur les galéasses (pp. 277-279)⁴⁶. Lors du retour vers la Castille, le passage mouvementé des raz bretons en octobre 1406 oblige à envoyer tout le monde sous le pont et à fermer les écoutilles (p. 412).

La description du mode de propulsion est plus précise. Lorsque les conditions de mer et de vent le permettaient, les galères naviguaient à la voile ce qui économisait les rameurs⁴⁷. Trois types de voiles sont cités : bâtarde, misaine et artimon, mais on déduit de leur utilisation que les galères portaient deux mâts seulement. Il s'agissait de voiles latines, de forme triangulaire, gréées sur des "antennes" (p. 316). Les deux premières étaient employées seules ou associées à l'utilisation des rames. Gutierre Díaz mentionne par deux fois l'association de la bâtarde avec la misaine, une combinaison qui semble correspondre à de bonnes conditions de mer et de vent : *on hissa les bâtardes et les misaines et l'on marcha tout le jour au grand largue, faisant route vers l'ouest* (p. 208) ; *Les*

⁴⁵ "Une forte brise qui venait du côté des Ânes prenant les galères par la proue" (p. 268) ; "le vent fraîchit et devint contraire, donnant à mi-proue" (p. 275) ; "Et il en venait de si hautes [vagues] par la poupe, que quelques-unes entraient dans la galère" (p. 278) ; "le vent soufflant de l'ouest par la joue des galères" (pp. 275-276) ; "Les vagues étaient si fortes qu'elles frappaient les hanches de la galère" (p. 277).

⁴⁶ Pero Niño fait distribuer du vin aux hommes "sur la coursive" (p. 375).

⁴⁷ "Le vent soufflant de l'ouest par la joue des galères on hissa les voiles et on eut beau temps" (pp. 275-276).

galères partirent de là et eurent mer calme et bon vent pour leur voyage. Elles naviguèrent sous la bâtarde et la misaine, par moments à la rame (p. 280). Les mentions de l'artimon sont associées à des conditions de fort vent. Cette voile était employée seule, hissée sur le mât de misaine, aussi appelé artimon sur les galères : *alors le vent fraîchit et devint contraire, donnant à mi-proue, on hissa les artimons et l'on établit les gouvernails* (p. 276) ; *Ils guindèrent les artimons et rentrèrent les avirons. Le vent était au sud-est, les galères l'avaient en poupe et filaient rapidement* (p. 369). Les renseignements sur la manœuvre des voiles sont rares. Lors de la première tempête subie en Manche en 1405, la formule : *il n'y avait pas de voile hissée plus haut que la taille d'un homme* indique que l'antenne était callée bas, avec une possible réduction de la voilure par prise de ris, afin de garder le navire manœuvrable tout en réduisant la composante de gîte et le risque d'enfournement par la proue (p. 277). En 1406, pour franchir les raz bretons alors que le courant était contraire au vent, les patrons ont fait hisser toute la toile possible et fait filer les écoutes afin de forcer le passage au portant⁴⁸. Sous voile, les galères étaient gouvernées au moyen de deux rames latérales, ou "timones", placées près de la poupe et qui permettaient de les diriger même avec peu d'erre, contrairement aux voiliers qui nécessitaient de la vitesse pour que leur gouvernail d'étambot soit efficace (pp. 276, 281).

Les galères utilisent parfois simultanément les deux modes de propulsion : *dès l'aube jusqu'à l'heure de vêpres on fit force de rames et de voiles* (p. 210). Mais c'est l'alternance qui semble le plus souvent de mise afin d'adapter la marche aux conditions météorologiques :

le vent soufflant de l'ouest par la joue des galères on hissa les voiles et on eut beau temps. Le jour venu le vent se calma, on borda les avirons et l'on rama jusqu'au soir ; alors le vent fraîchit et devint contraire, donnant à mi-proue, on hissa les artimons et l'on établit les gouvernails (pp. 275-276) ;

Les galères partirent de là et eurent mer calme et bon vent pour leur voyage. Elles naviguèrent sous la bâtarde et la misaine, par moments à la rame (p. 280).

Les rames étaient employées pour pallier l'absence de vent : *Le jour venu le vent se calma, on borda les avirons et l'on rama jusqu'au soir* (p. 276). Elles servaient aussi à affronter des situations adverses. Les galères se dégagèrent à la force des rames de la côte gasconne (p. 209) et du golfe d'Exeter (p. 295). La sortie de la Gironde fut particulièrement laborieuse :

⁴⁸ "Le vent était très fort en poupe et luttait contre le courant sur la proue (...) Toutes les voiles étaient dehors, les poges filées" (pp. 409-410).

Le soir les galères retournèrent à Talmont et ne cessèrent pas de ramer toute la nuit, car il s'était levé une forte brise qui venait du côté des Ânes prenant les galères par la proue (...) on faisait grande force pour gagner la haute mer (...) On resta ainsi luttant contre le vent et le courant pendant bien deux heures, et sans avancer beaucoup (pp. 268-269).

Les efforts produits pendant une période prolongée obligeaient à ménager des temps de repos pour les rameurs : *Les galères sortirent du port au commencement de la nuit. Pendant tout le premier quart elles firent rames pour gagner la haute mer (...) et mouillèrent ensuite jusqu'au quart de l'aube pour laisser reposer le monde* (p. 275).

Obligées de serrer la côte de près pour bénéficier de conditions de mer et de vent calmes et tenues à des haltes fréquentes, les galères prenaient régulièrement un mouillage où elles se tenaient à l'ancre (pp. 278, 366, 411). Ne pouvant entrer à Pasajes à cause de la nuit et du mauvais temps, elles mouillent *par soixante brasses de fond et passèrent toute la nuit à empenner des ancres et à rafraîchir les câbles*⁴⁹, *car le grand vent les faisait chasser* (p. 427). Une fois elles attendent *sur un grappin* (p. 275), employé aussi pour l'abordage d'un autre navire (p. 378).

3.2. Équipages et manœuvre des navires

Le nombre d'hommes dont Pero Niño disposait au départ de Santander sur ses trois galères, tant gens de mer que de guerre, est inconnu. Indépendamment de renforts embarqués ponctuellement à Royan et à Talmont avant la remontée de la Garonne jusqu'à Bordeaux (p. 266), ou de l'appoint en hommes et en navires fourni par Charles de Savoisy, par des Normands et par des Bretons, on ignore si Pero Niño a cherché à combler les pertes causées parmi les Castellans par la maladie, des accidents survenus en mer et des morts au combat. Après avoir mis des marins à bord des navires capturés à Saint-Yves pour les convoier jusqu'à Harfleur, il est privé de ces hommes durant toute la suite du raid de 1405 sur les côtes anglaises (p. 282). Les a-t-il réincorporés par la suite ? On entrevoit deux catégories de personnes à bord des galères, elles mêmes subdivisées en plusieurs groupes. Il y a d'abord les gens de mer desquels dépendent la bonne marche des galères, tant à la voile qu'à la rame, et à qui incombe la navigation. Viennent ensuite les gens de

⁴⁹ L'empenelage consiste à placer une deuxième ancre sur un orin fixé au bout de l'ancre principale afin d'améliorer sa tenue. On filait aussi le câble de mouillage (rafraîchissement) pour qu'il tire sur l'ancre le plus possible à l'horizontale.

guerre : Pero Niño et ses “gentilshommes”, des “hommes d’armes” et des “arbalétriers”⁵⁰.

On perçoit un net partage des tâches et des responsabilités. Pero Niño, en général en accord avec Charles de Savoisy, décide de l’endroit où il veut aller : en 1405 *ils résolurent entre eux de traverser la mer et passer en Angleterre* (p. 275). Par contre la conduite et la manœuvre des navires incombent aux gens de mer. Ils décident du moment pour appareiller à Pasajes (p. 208) et à Saint-Malo (p. 275). À l’Aber-Wrach *les marins examinèrent le temps et le vent. Les galères partirent de là, et eurent mer calme et bon vent pour le voyage* (p. 280). Leur avis l’emporte en mer lorsque, à l’entrée de la Manche, les conditions météorologiques se dégradent. Gutierre Díaz rapporte la scène :

Les apparences du temps étaient mauvaises. Le patron regardait de tous côtés, le visage blême, soupirant, consultant la boussole et la carte marine⁵¹ ; il parlait tout bas avec les marins et ceux-ci s’étaient déjà fait lestes. Le capitaine les considérait et voyait dans tout cela des signes de tourmente. Il appela les marins au conseil et leur demanda ce que signifiaient ces changements ; le pilote lui dit : *Seigneur, laissez tout soin à nous autres qui avons à faire la besogne ; il ne vous servirait rien de l’apprendre* (p. 276).

Le savoir nautique des gens de mer est plusieurs fois souligné et s’impose au moment d’arrêter un choix tactique qui conditionne la marche ou la sécurité des galères. Cela avait déjà été le cas lors de la traversée Pasajes-La Rochelle alors que les vents et les courants d’ouest poussaient vers la côte gasconne : *Les avis furent divers (...) on conclut qu’il fallait ramer toujours pour s’élever au large* (p. 209). Lors des préparatifs de départ de La Rochelle,

messire Charles et ses gens de mer dirent ensuite qu’il y aurait grand danger à courir sur le cap d’Ouessant parce qu’ils pourraient donner en pleine mer au milieu de la flotte anglaise et que si le temps devenait mauvais il en résulterait beaucoup de péril ;

⁵⁰ J.M. Marchena, *La vida y los hombres de las galeras de España* ; F.F. Olesa, *La galera en la navegación y el combate*.

⁵¹ Les références à ces deux instruments de navigation sont rares dans les sources écrites de la fin du Moyen Âge. Les cartes marines servaient à se repérer en mer au cours d’une navigation à l’estime. Ici, à partir d’une position à peu près connue, le maître et le pilote évaluent l’espace dont ils disposent pour prendre la cape ou mettre en fuite devant la tempête, à défaut de pouvoir trouver refuge dans un port. Les roses des vents figurant sur la carte leur indiquent le cap à suivre (rumbos en ancien français, *rumbos* en castillan), à partir duquel ils peuvent diriger les navires au moyen de la boussole et calculer leur position en estimant la route parcourue. Voir : P. Gautier Dalché, *Cartes marines*, pp. 9-32, et R.J. Pujades i Bataller, *Les cartes portolanes*.

que si le capitaine le trouvait bon il serait préférable de longer les côtes de Bretagne et qu'ensuite on aurait à faire une moins longue traversée (p. 270).

Charles de Savoisy ne faisait qu'appuyer l'option proposée par les marins de son bord.

Les gens de mer chargés de la conduite des galères sont désignés sous l'appellation générale de marins (*marineros* ou *mareantes*). Ils se répartissent en plusieurs groupes. Les maîtres, patrons (p. 276) ou "comitres" (p. 310) étaient les officiers chargés d'entretenir et de diriger les galères royales. La navigation incombait aux pilotes (*pilotos* ou *lem[an]es*), dont la fonction allait au-delà de celle de timoniers (p. 276). La capacité d'interpréter les signes atmosphériques faisait partie des connaissances nautiques des patrons et des pilotes. Avant d'appareiller de Brest : *ils examinèrent le ciel ; les signes étaient favorables : le soleil se coucha bien et la lune était nouvelle de cinq jours ; elle avait une des pointes du croissant tournée vers la mer* (p. 275)⁵². À la fin de l'automne 1405, les pilotes et les patrons appelés au conseil par Pero Niño insistèrent pour aller hiverner en France au nom d'arguments techniques (besoins de réparations, arrivée des tempêtes et du froid) (p. 310). Enfin les équipages se composent de "matelots" (p. 275) et de "rameurs" (p. 282) qui apparaissent peu dans la chronique. Les premiers préparent les galères lors de l'appareillage de Brest : *le soir même les matelots mirent toutes les choses en l'état qu'il fallait pour naviguer* (p. 275). Certains d'entre eux montent à bord des deux nefes capturées à Saint-Yves pour les conduire à Harfleur (p. 283).

La vie à bord des galères nous échappe pour une large part dans la mesure où elle ne sert pas le propos de l'auteur. En mer, en dehors des manœuvres à la voile ou à la rame, le rythme quotidien est réglé par les "quarts" ou "guettes"⁵³. En raison de la place limitée à bord des galères et du nombre d'hommes embarqués, l'avitaillement en eau et en vivres est une préoccupation constante. Ainsi, lors du raid de 1405 sur les côtes sud-ouest de l'Angleterre, *les galères partant de là [Portland] s'en furent longeant la côte et reconnaissant les ports. Les gens des galères descendirent pour faire de l'eau*

⁵² Un savoir nautique empirique avait permis d'établir une correspondance entre les phases de la lune et le régime des vents : "comme on était au premier quartier de la lune et que les vents de la partie du Ponant pouvaient devenir assez violents" (p. 209) ; "une grande tempête se préparait. La lune est nouvelle et déjà avancée dans son quartier ; le vent se met à l'ouest – nord-ouest" (p. 276).

⁵³ "On navigua ainsi jusqu'à la seconde guette" (p. 208) ; "vers le quart du matin" (p. 209) ; "les galères quittèrent Talmont à la seconde guette de la nuit" (p. 267) ; "Les galères sortirent du port au commencement de la nuit. Pendant tout le premier quart elles firent rames pour gagner la haute mer (...) et mouillèrent ensuite jusqu'au quart de l'aube pour laisser reposer le monde" (p. 275).

et du bois, et voyant des troupeaux de vaches et de moutons, ils s'en emparèrent et en tuèrent pour leur provision (pp. 299-300)⁵⁴. Au retour en France, Pero Niño et Charles de Savoisy firent un détour par Jersey et Guernesey avant de regagner Harfleur, au motif qu'il y avait *beaucoup de troupeaux dont elles* [les galères] *prirent le nécessaire pour se fournir de viande* (p. 313)⁵⁵. En 1406, la flottille, qui a appareillé de Harfleur, fait escale au Crotoy en Picardie pour compléter son avitaillement avant de s'élancer vers la mer du Nord. On apprend qu'ils y *firent provision d'eau, de biscuit et des autres choses dont ils avaient besoin*, formule malheureusement évasive (p. 366)⁵⁶. Le retour en Castille s'accompagne d'une escale à La Rochelle où Pero Niño fournit ses galères *de toutes les choses qu'elles avaient perdues en mer, et au temps des tourmentes. Le capitaine se munit d'eau et de vivres* (pp. 424-425)⁵⁷.

Gutierre Díaz n'est guère plus disert sur les avaries survenues pendant la navigation et les réparations de fortune effectuées en mer pour poursuivre la route. Une fois encore, c'est au caractère exceptionnel de la première tempête en Manche en 1405 que nous devons d'avoir quelques informations. En dépit d'une propension à l'exagération de la part du maître de la galère de Charles de Savoisy –*il avait cru voir le tillac aller dessous et la carène venir dessus, et qu'une fois il avait vu les étoiles entre le tillac la coques de la galère* (p. 279)–, les mesures prises par ce dernier pour empêcher que son navire, malmené par les vagues, ne fasse eau sont instructives. Il fit ceinturer la coque avec des cordages pour maintenir en place des paillets ou prélaris posés sur les planches disjointes du bordé afin d'aveugler les voies d'eau. Une fois les cinq navires regroupés à l'Aber-Wrach, *on se mit à raccommorder les galères et à les pourvoir de tout ce qui était nécessaire* avant de reprendre la mer (p. 280). On ne sait rien des travaux d'entretien qui ne manquèrent pas d'être effectués à Rouen pendant l'hiver 1405-1406. En octobre 1406, dans le "raz de Saint-Malo", la galère de Pero Niño perd brusquement sa "voile", on pense à la misaine, qui se déchire et dont l'antenne se brise. Cela oblige à border en hâte les rames, le temps de hisser la bâtarde pour rendre le navire à nouveau manœuvrable (p. 410).

⁵⁴ Pero Niño envisage un débarquement à Dartmouth pour se ravitailler en eau (p. 283).

⁵⁵ Lors de l'attaque contre Bordeaux, les Castillans "enlevèrent du bétail, vaches et brebis, et en gardèrent ce dont ils avaient besoin" (p. 267).

⁵⁶ En 1406, avant d'engager le combat contre la flotte d'Harry Pay, Pero Niño fait distribuer du vin pour animer ses hommes, une exception que note Gutierre Díaz : "parce que sur les galères on fait abstinence de vin, et quand on en boit, on en boit peu" (p. 375).

⁵⁷ Pour plus de précisions sur l'alimentation à bord des navires à la fin du Moyen Âge il faut se tourner vers la Méditerranée : M. Balard, *Biscotto, vino e topi*, pp. 241-254; U. Tucci, *L'alimentazione a bordo*, pp. 599-618 ; M. Scarlatta, *L'approvvigionamento alimentare*, pp. 305-310.

3.3. Commandement de la flotte et direction des opérations militaires

Pero Niño, officiellement investi par le roi de Castille du commandement des trois galères, est le chef militaire de l'expédition, raison pour laquelle Gutierre Díaz le désigne par le titre de "capitaine"⁵⁸. À aucun moment il n'est fait allusion à des instructions données par le roi de France⁵⁹. La présence à La Rochelle des deux galères de Charles de Savoisy, banni de la cour l'année précédente, et le renfort que celui-ci apporte à Pero Niño sont-ils une pure coïncidence ? Aux dires de Gutierre Díaz, Charles de Savoisy se serait placé volontairement sous les ordres de Pero Niño sans pour autant être à la solde de ce dernier :

Quant à messire Charles, il était si courtois chevalier, qu'il consentit à reconnaître Pero Niño pour capitaine, et il lui dit de faire allumer le fanal de la poupe de sa galère suivant la coutume des chefs d'escadre, l'assurant qu'il obéirait aussi exactement que ses propres galères (p. 271)⁶⁰.

On retrouve cet ordonnancement au départ de Brest : *Les galères sortirent du port au commencement de la nuit. Pendant tout le premier quart elles firent rames pour gagner la haute mer, le fanal allumé à la poupe de la galère du capitaine* (p. 275) ; puis un peu plus tard au sortir du raz de Sein, juste avant que la tempête disperse les galères :

Le capitaine ordonna de faire à messire Charles et aux autres galères le signal de venir à lui pour tenir conseil. Il leur fut demandé ce qu'il leur paraissait du temps et de ces pronostics. La

⁵⁸ Martín Ruiz de Avendaño avait lui aussi été nommé capitaine par le roi de Castille (pp. 206 et 274).

⁵⁹ Pero Niño rencontre le connétable Charles d'Albret après son arrivée à La Rochelle alors que la guerre avait repris avec l'Angleterre (p. 210). Il attaque Bordeaux peu de temps avant le déclenchement de l'offensive du duc d'Orléans contre le Bordelais en 1405. Ce dernier concentre ses efforts sur Blaye qu'il assiège en vain de décembre 1406 à janvier 1407 faute de pouvoir imposer un blocus fluvial. Durant l'hiver 1405-1406 Pero Niño rencontre l'amiral de France (p. 219). Il serait surprenant qu'il n'ait pas reçu des instructions orientant ses choix stratégiques.

⁶⁰ D'après Gutierre Díaz, Charles de Savoisy fit construire et équiper à ses frais deux galères à Marseille (p. 270). On imagine que cela s'est produit après son exil de la cour en août 1404. Sa présence à La Rochelle en 1405 suppose une affaire rondement menée, d'autant qu'il faut ajouter le périple autour de la péninsule Ibérique. Sur le modèle des accords entre chefs de routes opérant sur terre, C. de Savoisy s'associe à Pero Niño dont il reconnaît la prééminence dans le commandement des opérations. Celles de 1406 ayant été peu fructueuses, il fut dans l'incapacité de suivre Pero Niño : "Messire Charles étant épuisé d'argent et ne pouvant plus payer ses gens, tous s'en allaient de façon qu'il lui fut impossible de partir avec le capitaine (...) et Pero Niño de ne le pouvoir aider dans un tel besoin" (p. 387).

conclusion fut de naviguer comme on avait commencé à le faire, de tâcher à toute force d'aborder la côte d'Angleterre, et si l'on ne pouvait y parvenir de virer de bord mais de suivre tous le fanal aussi longtemps qu'on le pourrait (p. 277).

Lors du retour en Castille, ce fanal permet aux deux autres galères, *qui avaient été dispersées par la tourmente*, de rejoindre celle de Pero Niño pendant la nuit (p. 425). De jour, des “bannières” et des signaux permettaient de communiquer (p. 277)⁶¹. En 1406, *trois baleiniers de France bien armés* se joignent aux trois galères de Pero Niño que secondent les deux galères de Charles de Savoisy, qui agit toujours pour son compte tout en reconnaissant la prééminence du Castillan (p. 366). Gutierre Díaz précise en revanche que les Français ont été “retenus” par Pero Niño et sont venus se *mettre à ses ordres*. Pero Niño les a donc officiellement pris à son service, selon des modalités qui nous sont inconnues⁶². L'appoint des trois navires armés en guerre renforçait la flottille du point de vue numérique. L'association des galères avec des voiliers rapides et manœuvrables augmentait aussi son efficacité militaire comme le montra la rencontre avec la flotte anglaise d'Harry Pay.

Pero Niño décide des actions de guerre. Les équipages doivent alors manœuvrer les galères pour lui permettre de mettre en œuvre la tactique militaire arrêtée : débarquement, conduite des troupes à terre, rembarquement. Cela se vérifie en 1405 devant Saint-Yves :

Le capitaine ordonna à son monde de s'armer ; on jeta les planches et tous descendirent à terre avec le capitaine qui rangea bien

⁶¹ En 1406, alors qu'il aperçoit la flotte d'Harry Pay encalminée au large d'Ambleuse, Pero Niño prend l'avis des capitaines des autres navires : “Le capitaine ordonna de hisser une bannière comme c'est l'usage sur mer pour appeler au conseil” (p. 374). En 1406, la flottille se présente devant Orwell à la tombée de la nuit. Elle reste en mer pour ne pas être aperçue et un conseil se tient “à bord de la galère du capitaine”, ce qui suppose la mise à l'eau des chaloupes et un transbordement des capitaines (p. 371). Lors du retour en Castille, deux nef transportant des ambassadeurs français se placent sous la protection de Pero Niño. Celui-ci “fit alors hisser une bannière, et tous les navires se rallièrent autour de sa galère” (p. 426). Profitant du calme, les ambassadeurs passèrent à son bord pour dîner. Ils ne purent regagner leurs navires car un fort vent s'était levé.

⁶² On peut douter que Pero Niño, qui avait alors du mal à payer ses hommes, ait pris à sa solde les équipages français, dont on apprend plus tard (p. 388) qu'ils sont normands. Son renom comme capitaine et l'appât du gain ont pu inciter ces “Français” à armer en course à ses côtés. Ce sont eux qui conseillent à Pero Niño de prendre à son service les six baleiniers rencontrés devant Harfleur et d'attaquer Jersey après avoir obtenu le renfort de seigneurs bretons (pp. 386-389). Pero Niño qui n'a plus les moyens de payer ses gens et qui a vu Charles de Savoisy se retirer de l'entreprise pour les mêmes raisons, oublie la compassion affichée l'année précédente au motif que : “les habitants de ces deux îles [Jersey et Guernesey] sont pauvres et ne nuisent à personne” (p. 313). Gutierre Díaz y puise la matière d'une longue et dithyrambique épopée dominée par la figure d'un Pero Niño paré des qualités du parfait chevalier (pp. 389-406).

sa troupe ; il mit en avant une pavesade et derrière elle les arbalétriers. Le capitaine et messire Charles réunirent leurs gens et les disposèrent d'un commun accord. Il y eut un rude combat. À la fin, les Anglais furent enfoncés et beaucoup d'entre eux tués ou pris. Le capitaine ordonna que les bannières et les hommes d'armes restassent en bon ordre hors de la ville afin qu'ils ne fussent pas surpris si les Anglais venaient en plus grand nombre, et que les rameurs et les arbalétriers entrassent dans le bourg pour y faire butin, les uns combattant et les autres pillant (...) Les trompettes sonnèrent, tout le monde se rembarqua (p. 282).

C'est encore Pero Niño qui décide de la manière de mettre le butin à l'abri : *Cette nuit le capitaine mit à bord des nef[s] [prises à Saint-Yves] des marins et tout ce qui leur était nécessaire et leur ordonna de se rendre en France au port de Harfleur* (p. 283).

Pero Niño consulte habituellement Charles de Savoisy sur la stratégie à suivre. Il se rend à l'avis de ce dernier qui, sur le conseil de ses marins, suggère de longer les côtes françaises pour gagner les raz bretons, cette route convenant mieux à la navigation des galères et leur évitant le risque d'une rencontre fortuite avec des nef[s] anglaises (p. 270)⁶³. De même, après le raid sur Saint-Yves, *Pero Niño et messire Charles s'accordèrent sur l'avis de s'en aller rangeant les côtes d'Angleterre* (p. 283). Il arrive parfois qu'un désaccord s'élève entre les deux hommes. En tentant de dissuader Pero Niño de débarquer à Dartmouth, au prétexte que les Anglais les y attendaient en force et que l'endroit ne se prêtait pas à une descente à terre, Charles Savoisy irrita profondément le capitaine castillan (pp. 283-284). La situation se reproduit devant Poole :

Le capitaine dit à messire Charles qu'il serait bien de prendre terre à cet endroit et d'aller piller et brûler le bourg [de Poole]. Messire Charles répondit : *Monseigneur, mon avis est que nous ne descendions pas ici parce que outre qu'il y a beaucoup de bas fonds et de récifs et que les galères ne pourraient approcher de terre, il se trouve dans ce canton beaucoup de gens d'armes et d'archers. Le capitaine dit : Nous descendrons dans les chaloupes par petits groupes, successivement, et pendant que les uns combattront les autres débarqueront* (p. 301).

⁶³ En 1406, Pero Niño et Charles de Savoisy se concertent avant d'entreprendre le deuxième raid : "Le capitaine et messire Charles tinrent conseil (...) ils décidèrent de gagner l'autre côté de l'Angleterre, qu'on appelle devers le Nord, parce que les populations de ces contrées étaient sans méfiance, et qu'on pourrait prendre quelques villages avant qu'elles fussent averties" (p. 369). Alors que C. de Savoisy s'est retiré des opérations, Pero Niño tient "conseil avec les patrons [de ses galères] et les maîtres des baleiniers, leur proposant de passer en Angleterre" (p. 388). Il se range finalement à l'avis de Guillaume et Jacques Bouxnières, deux maîtres de baleiniers normands, qui lui suggèrent d'attaquer l'île de Jersey.

Pero Niño, faisant fi des conseils de prudence, fait débarquer ses hommes et engage le combat avec les Anglais qui se sont portés à sa rencontre. Il descend lui-même à terre pour diriger les opérations. Sans doute piqué au vif par la bravoure dont fait preuve le Castillan et voyant l'affaire mal engagée, Charles de Savoisy décide de le rejoindre avec ses hommes d'armes. Son intervention décide de la victoire. Les Anglais sont repoussés et Poole livré au pillage (pp. 301-306). Gutierre Díaz joue à fond sur le contraste des caractères. Afin de mettre en valeur la bravoure de Pero Niño, il oppose systématiquement la fougue de celui-ci, toujours prompt à aller reconnaître la moindre voile aperçue à l'horizon et à engager le combat s'il s'agit d'un ennemi, à la prudence de Charles de Savoisy et à celle des maîtres des galères plus cauteleux à l'approche de voiliers en haute mer, sachant qu'ils ont pour eux l'avantage du vent⁶⁴.

Les raids menés en 1405 sur les côtes méridionales de l'Angleterre et en 1406 sur Jersey visent avant tout à semer la terreur et la désolation chez l'ennemi. Si l'on excepte l'arraisonnement de barques de pêche avant l'attaque sur Saint-Yves, les opérations militaires se déroulent exclusivement à terre, la mer servant de voie de circulation. Un seul affrontement en mer est à mentionner, et encore la confrontation avec la flotte de Harry Pay tourne-t-elle rapidement court. Pero Niño a délibérément cherché cette rencontre, mais ses efforts sont vains.

4. UNE PLONGÉE DANS L'UNIVERS DES MARINS CASTILLANS DU DÉBUT DU XVe SIÈCLE

4.1. Navigation et comportement à la mer des galères

Compte tenu des routes maritimes que les trois galères castillanes ont suivies au cours de leur périple atlantique, elles ont tour à tour pratiqué une navigation hauturière à l'estime et une navigation côtière à vue comme cela était le cas pour tout navire qui fréquentait les mers bordières de l'Europe. Un

⁶⁴ En 1406, alors que Pero Niño remonte le long de la côte du pays de Caux, "six baleiniers bien armés, ayant bon vent dans leurs voiles" apparaissent. La première réaction des maîtres des galères est de chercher l'abri de la terre, mais Pero Niño "malgré l'avis de ses marins, ordonna de s'approcher d'eux pour reconnaître quels gens c'étaient" (p. 387). L'épisode montre une procédure de salutation en mer selon les règles de l'art : "Eux, apercevant les galères, amenèrent leurs voiles, hissèrent le pennon de France, et firent le salut, ce qui montra qu'ils étaient français. Le capitaine leur rendit le salut". Non sans exagération Gutierre Díaz insinue à propos des galères de Charles de Savoisy que "les pennons seuls valaient autant que les garnitures d'une galère ordinaire" (p. 270).

autre centre d'intérêt du récit de Gutierre Díaz est de livrer des informations sur la marche des galères en fonction des différentes conditions météorologiques rencontrées.

En 1405, la traversée du Golfe de Gascogne pour rallier La Rochelle depuis Pasajes s'effectue en droiture et impose une navigation à l'estime après avoir perdu la terre de vue⁶⁵. Ainsi à l'aube du deuxième jour : *quand le jour parut, on ne voyait plus ni la France ni l'Espagne* (p. 209). À défaut de pouvoir se repérer visuellement par rapport à la terre, les marins évaluent approximativement leur position en sondant les fonds marins. Pour cela ils recourent aux informations recueillies sur la profondeur (longueur de la ligne de sonde filée) avec des données sur la nature des fonds en s'aidant d'échantillons prélevés au moyen de suif ou de graisse dont la base du plomb de sonde était enduite⁶⁶. Dans le cas présent, les soixante brasses de fond et la remontée de sable indiquent qu'ils se trouvent sur la plateforme continentale (*mar de canto*)⁶⁷, très étroite le long de la côte gasconne, donc qu'ils sont proches de celle-ci. La mesure du temps de navigation au moyen d'une horloge à sable ou la course apparente d'un astre (soleil, lune, étoile), la prise en compte du cap ou des caps suivis lorsqu'il y avait des changements de direction, enfin l'évaluation empirique de la vitesse du navire et de sa dérive potentielle en fonction de son allure⁶⁸ et des courants de marées permettaient au maître du navire ou au pilote de calculer approximativement la route suivie sur le fond par le navire et donc d'estimer sa position géographique à un instant déterminé. Le repérage dans l'espace pouvait se faire à l'aide d'une carte marine et/ou d'un portulan⁶⁹,

⁶⁵ B. Arízaga, M. Bochaca, *Savoir nautique et navigation dans le golfe de Gascogne*, pp. 91-107.

⁶⁶ "On navigua tout ce jour sans savoir dans quels parages on se trouvait. Quand on jeta la sonde, on toucha le fond par soixante brasses et l'on reconnut que l'on était près de la terre parce que la sonde ramena du sable. S'apercevant qu'on avait été dressé sur la côte, on ne pensa qu'à gagner la haute mer, et pendant cinq jours on marcha ainsi sans oser se rapprocher de terre" (p. 209). "Ce qu'on y appelle les bancs de Flandre a reçu ce nom parce que le fond de la mer est là comme une suite de fossés. La mer les fait et défait, les creusant tantôt d'un côté, tantôt d'un autre. Quand on jette la sonde dans un endroit on y trouve quatre ou cinq brasses et dans d'autres cent ou davantage" (p. 370). "Les marins sondèrent et trouvèrent qu'ils étaient presque à sec sur fond de roches" (p. 412).

⁶⁷ R. Beltrán (ed.), *El Victorial*, p. 316.

⁶⁸ L'allure d'un navire est la route suivie par rapport à la direction du vent, depuis le près, "à orze" (p. 371) — on disait aussi naviguer à la bouline, du nom de l'écoute permettant de border la voile —, jusqu'au vent arrière, en passant par le vent de travers ou large.

⁶⁹ En 1405, à l'approche de la première tempête en Manche : "Le patron regardait de tous côtés (...) consultant la boussole et la carte marine" (p. 276). Il s'inquiète d'autant plus qu'il doit affronter la situation à bord d'une galère, moins apte qu'un voilier à étaler un coup de vent en haute mer : "le vent se met à l'ouest — nord-ouest et nous donne à mi-proue. Nous ne pouvons pas aller en Angleterre de ce voyage. Si nous retournons en France, nous tombons en travers du raz ; si nous marchons vers l'ouest nous ne pouvons point trouver de ports ; si le temps fraichit

deux documents au demeurant peu précis. Les marins faisaient aussi appel à leur connaissance de l'environnement maritime et littoral acquise par la transmission des anciens et leur expérience personnelle. Les maîtres des trois galères castillanes étaient rompus aux techniques de l'estime : *alors on calcula d'après le temps pendant lequel on avait fait route dans cette direction que l'on devait être hors de tous les dangers* (p. 209). Leurs observations et leurs prévisions étaient correctes car : *les galères mirent le cap vers le nord (...) au bout de trois jours on aperçut la terre de France (...) Les galères abordèrent à l'île de Ré* (p. 209). Une fois la terre reconnue, ce sont les techniques de la navigation côtière à vue qui prévalent pour rallier La Rochelle.

Ce deuxième type de navigation convenait mieux aux galères qui, basses sur l'eau et se déhalant surtout à la rame, avaient plus de difficultés que les nefes pour se défendre contre les vents violents et les fortes houles de l'Atlantique. Avant de raconter la traversée du golfe de Gascogne en 1405, Gutierre Díaz rappelle combien le comportement à la mer des galères est différent de celui des nefes : *encore que nefes et galères ne puissent se tenir ensemble, puisque chaque nuit les galères cherchent la terre tandis que les nefes tiennent le large* (pp. 206-207). Au départ de La Rochelle en 1405, le choix de longer les côtes saintongeaises, poitevines puis bretonnes s'explique aussi par des raisons militaires afin d'éviter de rencontrer une flotte anglaise en haute mer qui, avec du vent et de l'espace pour manœuvrer, aurait disposé d'un avantage tactique sur les galères (p. 270)⁷⁰. C'est l'option qui prévaut : *Ils partirent de La Rochelle, passèrent devant Olonne et l'embouchure de la Loire et touchèrent la ville de Guérande (...) Naviguant ainsi de port en port le long des côtes de Bretagne, ils doublèrent le cap de Samaïgo⁷¹ et entrèrent dans le raz* (pp. 271-272).

Une fois les raz franchis et la Manche traversée, les galères longent la côte anglaise d'ouest en est à partir de la Cornouaille, mais cette fois-ci pour se livrer au pillage⁷². La difficulté est alors de trouver des endroits où s'approcher de terre sans engager la sécurité des galères à cause des récifs et des courants de marée, afin de débarquer des troupes sans rencontrer de trop forte opposition de la part de habitants du lieu. L'attaque de Saint-Yves, port

encore, il nous faudra retourner en Espagne. Le trajet est long et dangereux, outre que nous pouvons rencontrer la flotte d'Angleterre en chemin. Il y a donc péril partout" (pp. 276-277).

⁷⁰ En 1406, Pero Niño engage le combat au large d'Ambleteuse, profitant de ce que la flotte anglaise d'Harry Pay est encalminée. Le retour du vent renverse la situation et met la galère de Pero Niño en difficulté. Elle est dégagée par la manœuvre hardie d'un baleinier français qui, jouant habilement avec le vent, percute et désempare le baleinier anglais qui l'avait prise en chasse, avant que les grosses nefes, plus lentes à se mouvoir, aient pu intervenir (pp. 374-379).

⁷¹ Pointe Saint-Mathieu ou Saint-Mahé en ancien français.

⁷² "Les galères s'éloignèrent de là [Plymouth] en suivant la côte" (p. 295) ; "Le lendemain, les galères partant de là [Portland] s'en furent longant la côte et reconnaissant les ports" (p. 299).

situé au fond d'un petit estuaire, est un succès bien que les galères entraînées par le flot aient eu du mal à manœuvrer lors de l'approche, puis à quitter les lieux malgré l'aide du jusant (pp. 281-283). Le débarquement "à la planche" suppose qu'elles ont réussi à s'approcher suffisamment près de la berge. En revanche, il fut impossible d'aborder sur la plage de Dartmouth solidement gardée par des hommes d'armes anglais (pp. 293-284). Les galères sont repoussées par des tirs de bombardes à Plymouth et elles trouvent devant Exceter *des roches très hautes entre lesquelles il n'existe point de passage et personne n'en connaissait*. À Poole, Pero Niño force le destin contre l'avis de Charles de Savoisy qui lui fait remarquer : *qu'il y a beaucoup de bas fonds et de récifs, et que les galères ne pourraient approcher de la terre* (p. 301). Il passe outre et fait descendre ses hommes à terre par petits groupes dans les chaloupes, les premiers soldats débarqués tenant la plage en attendant l'arrivée de renforts.

Prompt à décrire les situations adverses qui lui permettent de mettre en valeur les qualités de Pero Niño, Gutierre Díaz ne dit rien des conditions plus favorables que les galères rencontrèrent dans les ports amis où elles firent relâche, que ce soit La Rochelle, Brest, Harfleur, Rouen ou Le Crotoy. De la même façon, les épisodes de navigation par beau temps ne donnent pas lieu à de longs développements :

Il [P. Niño] y resta [à Pasajes] jusqu'à ce que s'éleva un vent de terre bon pour franchir la mer d'Espagne et aller droit à La Rochelle. Le vent passa ensuite au nord-est, et les galères entrèrent en haute mer ; on hissa les bâtarde et les misaines, et l'on marcha tout le jour grand largue, faisant route vers l'ouest. Quand vint le soir le vent tomba ; on amena les voiles et on mit la main aux rames (p. 208).

Le récit de la navigation sans difficulté majeure le long des côtes françaises depuis La Rochelle jusqu'aux raz bretons tient en trois phrases (pp. 271-272). Gutierre Díaz est en revanche plus prolix lorsque les conditions de mer et de vent se dégradent ou que la violence des courants entrave la progression des galères. On recense six épisodes de navigation difficile en 1405 : la remontée le long de la côte gasconne (p. 209) ; la sortie de l'estuaire de la Gironde (pp. 268-269) ; la tempête à l'entrée de la Manche (pp. 277-278) ; l'entrée et la sortie de l'estuaire lors de l'attaque de Saint-Yves (pp. 281-283) ; la traversée du golfe d'Exeter (p. 295) ; la tentative manquée de reprendre la mer au début de l'hiver (p. 316). Ils sont au nombre de cinq en 1406 : une tempête essuyée sur les bancs de Flandre (p. 369-370) ; une deuxième face à Orwell (p. 371) ; un mois de mauvais temps qui bloque les galères au Crotoy (p. 386) ; enfin, lors du retour en Castille, le difficile franchissement des raz bretons (pp. 409-413) et une tempête au large de la Gascogne (p. 425).

Les moments périlleux liés à un déchaînement des forces de la nature, ramènent les hommes à leur condition de chrétien. L'angoisse pour le salut de l'âme est exacerbée par la peur de mourir en mer et d'être privé d'une sépulture en terre consacrée⁷³. Il n'y a alors d'autre solution que de s'adresser aux saints intercesseurs et de s'en remettre à la providence divine ainsi qu'on peut le vérifier à plusieurs occasions : en 1405, lors de la sortie de la Gironde : *une galère se fût mise à la côte, si Dieu n'avait voulu la sauver, et ce fut un grand miracle de la ramener (...) mais Dieu permit qu'elles [les galères] pussent doubler le banc des Ânes* (p. 269) ; pendant la première tempête en Manche : *tous les hommes de l'équipage désespéraient de leur vie et priaient Dieu qu'il eût pitié de leurs âmes* (p. 278) ; ensuite devant Exeter :

un vent de mer très fort commença à souffler et donnait en plein sur les galères qu'il faisait aller par force vers les rochers. Il ne servait à rien de ramer ; il ne restait plus qu'à invoquer la vierge sainte Marie pour en être secouru. Les galères se virent en perdition. De plus, le courant était si rapide qu'il portait toujours au golfe ; mais il plut à Dieu que ce courant, qui les menait au golfe par un côté, les en fit sortir par l'autre, ce qui fut une grande merveille ; et tous rendirent bien des grâces à Dieu. Ensuite à force de rames et contre le vent, ils s'éloignèrent de la terre et entrèrent en pleine mer.

En 1406, lors du retour vers la Castille, les trois galères sont un moment en perdition devant la pointe Saint-Mathieu :

Alors dans la peur qu'ils avaient de mourir, les hommes faisaient vœux et promesses, les uns à saint Jacques de Galice, les autres à sainte Marie du Finistère, les autres à frère Pero Gonçalez du Puy, les autres à saint Vincent du Cap. Il plut à Dieu de les entendre. Le cap fut doublé (p. 412).

Ces brèves informations permettent d'entrevoir l'univers religieux des marins et des hommes d'armes embarqués avec eux. De façon classique, la Vierge et saint Jacques jouent à plein leur rôle de saints protecteurs majeurs⁷⁴. Toujours au chapitre des mentalités, on peut citer l'éclipse du soleil aperçue lors du départ de Harfleur en 1406 qui, interprétée comme un mauvais présage, terrorisa les équipages (p. 364).

⁷³ C. Treffort, *Le corps du noyé et le salut de son âme*, pp. 113-121.

⁷⁴ E. Ferreira, *Galicie en el comercio marítimo medieval*, pp. 229-231. L'invocation de la Vierge en général ou à travers les cultes qui lui sont rendus localement, notamment à Finistère (église Santa María das Aras), mais aussi celle de saint Jacques en font les principaux protecteurs des navires galiciens auxquels ils ont donné leur nom. Une dévotion particulière leur était rendue, raison pour laquelle les marins se tournaient en priorité vers eux dans les moments de danger.

4.2. Perception de l'espace maritime et de l'environnement marin

Bien que Gutierre Díaz ne soit pas un marin, son récit donne un aperçu suggestif des mers du Ponant qu'il a sillonnées. Les nombreux toponymes et repères spatiaux dont il fait état dénotent la perception relativement précise qu'il avait des lieux qu'il fréquenta en suivant Pero Niño dans son expédition. On ignore quelle connaissance il en avait avant de s'y rendre et quel fut l'apport de l'expérience vécue, tant par l'observation personnelle qu'au contact des marins qu'il côtoya.

Le cadre politique et géographique est posé à travers des noms qui évoquent les royaumes : Castille, France et Angleterre (pp. 208-209). Espagne peut avoir un sens général renvoyant à l'Hispanie romaine, mais aussi désigner la Castille en tant que royaume le plus important, matrice de la "nation espagnole". Certaines entités régionales composant ces royaumes sont clairement identifiées à l'exemple de la Gascogne (p. 208), du duché de Guyenne (p. 210), de la Bretagne (p. 270), de la Normandie, de la Picardie (p. 366) et de la Flandre (p. 370). En Angleterre, il distingue le "pays de Cornouaille" (p. 281), le Pays de Galles et ses Marches (p. 307), ainsi que la côte "devers le nord" par opposition à celle de Cornouaille (p. 369). Une nébuleuse de villes et de bourgs, dont la plupart sont des ports, délimitent en pointillé les contours de l'espace maritime dans lequel Pero Niño et ses compagnons évoluent : San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo, Castro Urdiales et Pasajes sur la côte nord de la Castille (p. 208) ; Royan, Talmont, La Rochelle (p. 208), Olonne, Guérande (p. 270), Brest (p. 272), Saint-Malo, Harfleur, Rouen, Camiers, La Fosse-à-Cayeux, Le Crotoy, Abbeville et Nieulay le long de la côte atlantique de la France. De même que Bordeaux et Blaye (p. 266), Calais est perçu comme une "possession de l'Angleterre" (p. 369), tandis que L'Écluse et Bruges relèvent de la Flandre. En Angleterre, il s'agit principalement de Saint-Yves (p. 281), de Dartmouth (p. 283), de Plymouth (p. 294), de Poole (p. 300), de Southampton (p. 310) et de Douvres (p. 369). Des îles jouent le rôle d'amers en avant de la côte, ainsi Ré, Oléron, Ouessant et Belle Île entre La Rochelle et la pointe Saint-Mathieu (p. 270), Batz et le Mont Saint-Michel dans la Manche (pp. 410-411). Ce sont parfois des possessions avancées de l'ennemi bonnes à piller, à condition de déjouer la vigilance de leurs habitants et de trouver un lieu de débarquement : Portland (p. 296), Wight (p. 311) ou les *petites îles qui tiennent à la Bretagne bien qu'elles soient du domaine d'Angleterre. Ce sont quatre îles, dont deux grandes et fortes et deux petites ; on les appelle Chausey, Aurigny, Guernesey et Jersey la Grande* (p. 312). Estuaires et embouchures des fleuves servent de refuge en pays ami, à l'exemple de l'Aber-Wrach et de la Seine. Chez l'ennemi, ils se transforment en voies d'invasion souvent d'un accès difficile en raison des courants et des vents : Gironde, bras de mer conduisant à Saint-Yves.

Gutierre Díaz est parfois imprécis dans la restitution orthographique de toponymes français et anglais qu'il écorche au point d'en rendre certains méconnaissables : "Saïmago" semble être le Saint-Mahé de l'ancien français ou Saint-Mathieu en français moderne (p. 272) ; "Chita" paraît correspondre à Saint-Yves sur la côte nord-ouest de la Cornouaille, à moins qu'il ne s'agisse du port voisin de Saint-Erth (p. 281). Quelques passages sont obscurs : après la pointe de Saint-Mathieu (Saïmago) et le raz de Sein, l'arrivée à Brest fait suite à la mention du passage du raz Blanchard (p. 273). Inexactitude imputable à l'auteur ou au copiste ? Gutierre Díaz commet des erreurs manifestes. Il parle des rochers du Casquet –situés entre les îles d'Aurigny et de Guernesey– à propos d'écueils à l'entrée du golfe d'Exeter (p. 295), et prend Southampton pour Londres, sans que l'on sache s'il commet cette confusion à dessein ou non (p. 308)⁷⁵.

Il a en revanche une bonne connaissance des grands ensembles maritimes sur lesquels il évolue. La "mer d'Espagne" (pp. 208, 277) correspond au golfe de Gascogne, tandis que le "canal de Flandre", c'est-à-dire la Manche, commence au sortir des raz bretons et *se prolonge jusqu'à la tour de Lamua en Flandre* (pp. 273, 366, 369). Les seuils et les frontières qui marquent les limites entre les principales dominations politiques sont perçus avec justesse : Pasajes se trouve là où se séparent la Gascogne et la Castille, ce qui est assez exact (p. 208). Royan et Talmont sont bien *deux villes françaises qui sont situées sur la rive [de la Gironde], du côté de La Rochelle*, la rive opposée, du côté du Médoc, et son vis-à-vis à partir de Blaye étant sous domination anglaise (p. 266). En Manche, les littoraux tenus par les Anglais et les eaux sur lesquelles l'expédition est susceptible de rencontrer des ennemis sont évalués avec le plus grand soin. Au droit du cap de Sangate, il note que *là commençait le pays de Calais*, tandis que La Fosse à Cayeux et Le Crotoy sont "en Picardie", région tenue par le roi de France (p. 366). De même, *ils passèrent entre Calais et Douvres, deux possessions de l'Angleterre* (p. 369).

Gutierre Díaz ne se limite pas à situer géographiquement les faits rapportés. Il agrmente sa chronique de détails sur la topographie des localités et sur la vie des populations littorales (activités économiques, mœurs et coutumes). Il est souvent bien informé et a eu l'occasion de vérifier *in situ* ses informations. Il écrit à propos de l'île de Wight : *Cette île est riche. On dit qu'il y habite bien quinze mille hommes, et que la plupart sont archers ; et de fait en côtoyant la terre, on y découvrirait beaucoup de monde* (pp. 311-

⁷⁵ Il s'agit peut-être de soutenir la comparaison avec l'amiral Fernando Sánchez de Tovar qui, avec l'amiral français, Jean de Vienne, mena trois raids dévastateurs sur les côtes sud de l'Angleterre en 1374, 1377 et 1380. Lors du dernier, Castillans et Français remontèrent la Tamise jusqu'à Gravesend.

312). La mobilisation des îliens fut efficace car elle empêcha tout débarquement. La présentation d'Harfleur, avec un luxe de détails sur le site portuaire, la topographie urbaine et l'économie locale (pp. 314-315), et la description des abords maritimes du Crotoy (pp. 367-368) sont des modèles du genre. Gutierre Díaz possède une assez bonne connaissance de la Bretagne. Au détour de détails et d'anecdotes qui donnent vie au récit on découvre un esprit curieux, capable de capter l'altérité des mondes avec lesquels il entre en contact, même s'il livre ses informations en vrac, sans les hiérarchiser. Il a perçu la distinction entre Bretons bretonnants et gallots (pp. 284-285) et, en même temps, il est au courant de l'existence d'une île de l'archipel d'Ouessant sur lequel les femmes ne peuvent pas accoucher (p. 271) et peut narrer les faits d'armes de Guillaume du Chastel (pp. 284-286). Même s'il fait à tort de la Baie de Bourgneuf un "port", du moins il sait qu'on y charge du sel (p. 388).

4.3. Des mers du Ponant difficilement praticables pour les galères

Gutierre Díaz rend parfaitement compte de la navigation des galères en fonction de l'état de la mer et des conditions de vent qu'elles rencontrent, notamment dans des conditions météorologiques difficiles. Il a compris les effets favorables ou adverses de la double dynamique de l'eau et de l'air. Plusieurs secteurs dangereux sont parfaitement décrits, ce qui laisse à penser qu'il tient ses informations de marins autant que de sa propre observation. Il écrit à propos des bancs de Flandre que :

cette mer est très dangereuse et ce qu'on y appelle les bancs de Flandre a reçu ce nom parce que le fond de la mer est là comme une suite de fossés. La mer les fait et défait, les creusant tantôt d'un côté, tantôt d'un autre. Quand on jette la sonde dans un endroit on y trouve quatre ou cinq brasses et dans d'autres cent ou davantage (p. 370).

Les raz bretons qu'il franchit par deux fois l'ont profondément marqué. Il possède une bonne connaissance de la disposition générale et de la dangerosité des lieux :

Ils doublèrent le cap de Saimago [Saint-Mathieu] et entrèrent dans le raz qui a vingt lieues de long. Ce raz est très dangereux. On croirait que la mer y bout à gros bouillons, comme l'eau d'une chaudière placée sur le feu ; non pas qu'elle soit chaude cependant, mais la mer y est telle qu'elle n'y fait que des tourbillons. Par gros temps le péril est extrême en cet endroit, et le navire qui

est dressé à la côte est coulé en un instant. Là ne servent ni rames ni voiles : il faut de bons gouvernails de caisse, car les courants y sont si forts et emmènent si raide le navire, que lorsque Dieu le garde des récifs, en trois ou quatre heures il fait ces vingt lieues (pp. 272-273).

Si le raz Blanchard est lui aussi dangereux, il est par contre plus court que celui de Saint-Mathieu (p. 273).

Puisant dans son expérience personnelle, tout en sachant prendre de la hauteur, Gutierre Díaz établit une intéressante comparaison entre les conditions de navigation en Méditerranée et dans l'Atlantique, qu'il appelle respectivement "mer du Levant" et "mer du Ponant" (p. 411). Avec ses forts courants de marée, ses vents violents et ses grandes profondeurs qui empêchent de mouiller, *la mer du Ponant est très méchante, surtout pour les galères*. Près des côtes, il n'y a guère d'abris sûrs car le jusant a tôt fait de mettre les navires à sec *si l'on n'y prend garde*, ou pire de les échouer *sur fond de roches, ce qui est très dangereux* comme l'illustre la mésaventure survenue près du Mont Saint-Michel. Les galères, qui ont pris leur mouillage de nuit, se retrouvent au matin dans une zone semée de rochers en plein jusant et alors que le vent porte à terre. En dépit de la *science des marins* la flottille doit son salut, au dire de Gutierre Díaz, à la présence d'esprit de Pero Niño qui ordonne à tous les hommes de se mettre à l'eau pour alléger les galères et les pousser vers la haute mer avant qu'elles ne s'échouent complètement (pp. 411-412).

Quelques chapitres plus tôt, alors que le mauvais temps contrariait les débuts de la campagne de 1406, Gutierre Díaz apostrophe le vent dans une longue envolée poétique et se laisse aller à une réflexion philosophique sur les bonnes et mauvaises fortunes, dont celles survenues en mer (pp. 379-382). Il conclut avec des accents sombres mais au combien chargés de sens pour un marin :

Ô fortune ! ô vent ! tu déchires les toiles les mieux tissées ; tu brises et abats les plus grands mâts et les antennes ; tu submerges les grandes caraques, les coques et les hourques. Les vaisseaux que les hommes puissants ont fabriqués et que les hommes intelligents ont mis longtemps à construire à grands frais, tu les démolis en un instant, et tu les fais disparaître dans la mer. Que de braves gens tu as tués ou rendus misérables ! Apaise-toi, et cesse de nous tourmenter, vent, fortune ! (p. 382).

5. CONCLUSION

Habituellement lu comme une chronique chevaleresque, *Le Victorial* s'avère être aussi une source d'histoire maritime d'un grand intérêt. Gutierre Díaz, qui s'est "amariné" au cours des opérations navales de 1404-1405 en Méditerranée et de 1405-1406 dans l'Atlantique, a parfaitement restitué l'environnement marin dans lequel il évolue. Au-delà de ce décor qu'il utilise pour mettre en scène les faits d'armes de Pero Niño, il nous fait pénétrer dans l'univers difficile des gens de mer et montre la vie à bord de navires croisant dans les mers du Ponant. Ce témoignage intéressant, plus détaillé que *Le Canarien* (1406) sur le plan de la navigation atlantique, fait écho au récit des Vénitiens Pietro Querini, Cristoforo Fioravante et Nicolò de Michiel, mais sans s'élever au rang du drame de mer avec la tragique destinée de la nef *Querina* en 1431⁷⁶. Émanant d'un terrien aventuré sur la mer océane pour le service de son roi, il est à rapprocher des récits d'ambassadeurs français et anglais qui, pour les besoins de leur mission, empruntèrent un navire. Tel est le cas de Regnault Girard qui conduit de 1434 à 1436 une ambassade en Écosse, de Thomas Beckington qui fait l'aller et retour entre l'Angleterre et Bordeaux en 1442-1443 et de Roger Machado qui, parti de Southampton, gagne Laredo avant de revenir en Angleterre depuis Lisbonne en 1489, puis qui traverse deux fois la Manche à destination de la Bretagne en 1490. Ces différentes relations montrent le caractère aléatoire du voyage par mer qui dépend en premier lieu des conditions météorologiques. Lorsqu'elles sont bonnes, le narrateur ne s'attarde guère surtout s'il s'agit d'un terrien trop heureux de retrouver rapidement la terre ferme. Le récit se nourrit de l'adversité rencontrée et s'enfle avec les dangers affrontés. Face aux calmes ou aux vents contraires qui bloquent les nefes au port ou retardent leur progression en mer, les galères de Pero Niño s'en sortent un peu mieux en se déhalant à la rame. Bien que préférant se faufiler près des côtes, elles tiennent assez bien la mer et peuvent affronter des conditions difficiles quand bien même les nefes semblent mieux armées pour lutter contre les éléments. Les tempêtes qui mettent en péril les corps et les âmes sont vécues avec les mêmes peurs par des passagers embarqués sur les nefes comme sur les galères. Les conditions matérielles de vie à bord, les relations avec les équipages et les manœuvres que ces derniers exécutent nous échappent pour l'essentiel. Cantonné dans un rôle passif, Gutierre Díaz, comme la plupart des autres auteurs de récits de navigation, donne son point de vue en tant que passager. Il capte avec plus ou moins de précision des instants de vie à bord et il

⁷⁶ Deux éditions récentes : C. Judde de Larivière (éd.), *Naufragés*, et P. Nelli (éd.), *Il naufragio della Querina*.

rapporte des informations nautiques qu'il tient vraisemblablement des marins du bord. Ces menus détails mis bout à bout permettent d'esquisser par petites touches un tableau de la navigation dans le proche Atlantique à la fin du Moyen Âge. Toutefois, en l'état des travaux disponibles, celui-ci est moins précis que pour la Méditerranée. Avant d'entreprendre une synthèse ouverte à une large comparaison avec les connaissances déjà acquises sur le monde maritime méditerranéen, il faut encore multiplier les approches centrées sur l'Atlantique. Pour cela il reste à chercher d'autres récits de navigation dans les archives et à les étudier un à un. Les informations ainsi collectées demanderaient à être croisées entre elles et recoupées avec les renseignements nautiques contenus dans les cartes marines et les portulans ou routiers de la mer. La présente étude s'est fixée pour objectif de contribuer à cette étape préalable. Celle-ci passe par des avancées certes modestes mais qui n'en sont pas moins indispensables.

6. BIBLIOGRAPHIE CITÉE

- Arízaga Bolumburu, Beatriz, *La pesca en el País Vasco en la Edad Media*, "Itsas Memoria. Revista de Estudios marítimos del País Vasco" 3 (2000), pp. 3-28.
- Arízaga Bolumburu, Beatriz, *Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular*, dans *Las Sociedades urbanas en la España medieval*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 2003, pp. 195-243.
- Arízaga Bolumburu, Beatriz; Bochaca, Michel, *Savoir nautique et navigation dans le golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge d'après le Grant routtier, pylottage et enrage de la mer de Pierre Garcie dit Ferrande*, "Cuadernos del CEMYR" 15 (2007), pp. 91-107.
- Aznar Vallejo, Eduardo, *La organización de la flota real de Castilla en el siglo XV*, dans *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIV-XV*, Sevilla, Sociedad Española de Estudios Medievales, 2006, pp. 323-339.
- Aznar Vallejo, Eduardo; Corbella, Dolores; Pico, Berta; Tejera, Antonio (eds.), *Le Canarien. Retrato de dos mundos*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 2006, 2 vols.
- Aznar Vallejo, Eduardo; Corbella, Dolores; Pico, Berta Privat, Maryse; Tejera, Antonio (eds.), *Le livre nommé Le Canarien. Textes français de la conquête des Canaries au XVe siècle*, Paris, CNRS, 2008.
- Aznar Vallejo, Eduardo, *La guerra naval en Castilla durante la Baja Edad Media*, "En la España Medieval" 32/8 (2009), pp. 167-192.
- Balard, Michel, *Biscotto, vino e topi: dalla vita di bordo nel Mediterraneo medievale*, dans *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale: da Ulisse*

- a Cristoforo Colombo*, Gênes, Nella sede della Società Ligure, 1992, pp. 241-254. (Atti della Società Ligure di Storia Patria; 32 :106).
- Beltrán Llavador, Rafael (ed.), *Gutierre Díaz, El Victorial*, Madrid, Taurus, 2005.
- Bochaca, Michel ; Tranchant, Mathias, *Du golfe de Gascogne à la Picardie et à la Flandre maritime : le déplacement par mer des hommes et des marchandises à la fin du XVe siècle*, dans *Se déplacer du Moyen Âge à nos jours*, Calais, Les Amis du Vieux Calais, 2009, pp. 135-146.
- Bochaca, Michel, *Sea Travel at the End of Middle Ages Based on the Account of the Embassy to Spain and Portugal Given by Roger Machado (1480)*, “The Mariner’s Mirror” 98/4 (2012), pp. 436-447.
- Bochaca, Michel, *Navigation entre la France et l’Écosse d’après le récit de l’ambassade de Regnault Girard auprès de Jacques Ier Stuart (1434-1436)*, “Annales de Bretagne et des Pays de l’Ouest” 119/4 (2012), pp. 35-54.
- Bochaca, Michel, *Un voyage par mer d’Angleterre à Bordeaux et retour en 1442-1443 d’après A Journal by one of the Suite of Thomas Becketington*, “Annales du Midi” 125/283 (2013), pp. 369-388.
- Braun, Georg, *Civitates orbis terrarum*, Cologne, 1575, vol. II.
- Cassard, Jean-Christophe, *Échos ponantais d’une navigation des galères castillanes en 1405-1406*, “Bulletin de la Société archéologique du Finistère” 133 (2004), pp. 237-239.
- Circourt, Albert de; Puymaigre, comte de (éd.), *Le Victorial. Chronique de don Pero Niño, comte de Buelna, par Gutierre Díaz de Gamez son alférez (1379-1449)*, Paris, Victor Palmé, 1867.
- Coin Cuenca, Luís Miguel, *Innovaciones tecnológicas en los sistemas de navegación en la Baja Edad Media*, dans *IV Congreso de Arqueología medieval española*, Alicante, Asociación española de arqueología medieval, 1993, vol. I, pp. 139-146.
- Daumet, Georges, *Étude sur l’alliance de la France et de la Castille au XIVE et au XVe siècles*, Paris, E. Bouillon, 1898.
- Eddison, Jill, *Medieval Pirates. Pirates, Raiders and Privaters 1204-1453*, Stroud, The History Press, 2013.
- Fernández González, Lorena, *Santander: una ciudad medieval*, Santander, Estudio, 2001, pp. 380-384.
- Ferreira Priegue, Elisa, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, Fundación Pedro Barrie de la Maza, 1988.
- Ferrer i Mallol, Maria Teresa, *Els corsaris castellans i la campanya de Pero Ninyo al Mediterrani (1404). Documents sobre El Victorial*, “Anuario de Estudios Medievales” 5 (1968), pp. 265-338.

- Fasano-Guarini, Elena, *Au XVIe siècle : comment naviguent les galères*, “Annales, Économies, Sociétés, Civilisations” 16/2 (1961), pp. 279-296.
- Franco Silva, Alfonso, *Los Niño. Un linaje de la oligarquía municipal de Toledo en el siglo XV*, dans *Estudios sobre la nobleza y el régimen señorial en el reino de Castilla*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 2006, pp. 127-213.
- García Fernández, Ernesto, *El linaje Avendaño : causas y consecuencias de su ascenso social en la Baja Edad Media*, “Anuario de Estudios Medievales” 37/2 (2007), pp. 527-561.
- Gautier Dalché, Jean (éd.), *Le Victorial. Chronique de don Pero Niño comte de Buelna (1378-1453)*, Turnhout, Brepols, 2001.
- Gautier Dalché, Patrick, *Cartes marines, représentation du littoral et perception de l'espace au Moyen Âge. Un état de la question*, “Castrum” 7 (2001), pp. 9-32.
- González Arévalo, Raúl, *Curso, comercio y navegación en el siglo XV : Castilla y las galeras mercantiles de Florencia*, “En la España Medieval” 34 (2011), pp. 61-95.
- González Arévalo, Raúl, *Las galeras mercantiles de Florencia en el Reino de Granada en el siglo XV*, “Anuario de Estudios medievales” 41/1 (2011), pp. 125-149.
- Jiménez de La Espada, Marcos, *La Guerra del Moro a fines del siglo XV*, “Boletín de la Real Academia de la Historia” 25 (1894), pp. 171-212.
- Judde de Larivière, Claire (éd.), *Pietro Querini, Cristoforo Fioravante & Nicolò de Michiel, Naufragés*, Toulouse, Anacharsis, 2010.
- Lopez, Roberto S., *Majorcans and Genoese on the North Sea Route in the Thirteenth Century*, “Revue belge de philologie et d'histoire” 29/4 (1951), pp. 1163-1179.
- Mallett, Michael E., *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century, with The Diary of Luca di Maso degli Albizzi Captain of the Galleys 1429-1430*, Oxford, Clarendon Press, 1967.
- Marchena Gimenez, José Manuel, *La vida y los hombres de las galeras de España (siglos XVI-XVII)*, Madrid, Universidad Complutense, 2010.
- Martínez Valverde, Carlos, *La nota marinera en la crónica de don Pero Niño*, “Revista de Historia Naval” 8 (1985), pp. 15-43.
- Olesa Muñido, Francisco F., *La galera en la navegación y el combate*, Madrid, Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto, 1971, 2 vols.
- Ortega Villoslada, Antonio, *Viajes a Flandes e Inglaterra ¿Cabotaje o recta via?*, “Espacio, Tiempo y Forma” 16 (2013), pp. 229-249.

- Ortega Villoslada, Antonio, *Navegación mediterránea por el Atlántico. El caso de Mallorca (1230-1349)*, “*Miniús. Revista do Departamento de Historia, Arte e Xeografía*” 21 (2013), pp. 45-60.
- Pépin, Guilhem, *The French Offensive of 1404-1407 against Anglo-Gascon Aquitaine*, “*Journal of Medieval Military History*” 9 (2011), pp. 1-40.
- Prétou, Pierre, *Niño, don Pero*, dans Buti, Gilbert ; Hrodej, Philippe (dir.), *Dictionnaire des corsaires et pirates*, Paris, CNRS éditions, 2013, pp. 586-587.
- Prétou, Pierre, *Pay, Harry*, dans Buti, Gilbert ; Hrodej, Philippe (dir.), *Dictionnaire des corsaires et pirates*, Paris, CNRS éditions, 2013, pp. 619-620.
- Pouget-Tolu, Anne, *Navires et navigation aux XIVe et XVe siècles d'après les récits de voyages*, Paris, L'Harmattan, 2002.
- Pujades i Bataller, Ramon Josep, *Les cartes portolanes. La representació medieval d'una mar solcada*, Barcelone, Institut Cartogràfic de Catalunya, 2007.
- Querini, Pietro; Michiele, Nicolò de; Fioravante, Cristofalo, *Il naufragio della Querina: Veneziani nel circolo polare artico*, a cura de Paolo Nelli, Roma, Nutrimenti, 2007.
- Scarlatta, Marina, *L'approvvigionamento alimentare di una nave negli scali mediterranei del XIV secolo*, “*Archeologia Medievale*” 8 (1981), pp. 305-310.
- Solórzano Telechea, Jesús Ángel, *Santander en la Edad Media. Patrimonio, parentesco y poder*, Santander, Universidad de Cantabria, 2002.
- Suárez Fernández, Luis, *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la casa de Trastámara*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1959.
- Tenenti, Alberto; Vivanti, Corrado, *Le film d'un grand système de navigation : les galères marchandes vénitiennes (XIVe et XVe siècles)*, “*Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*” 16/1 (1961), pp. 83-86.
- Treffort, Cécile, *Le corps du noyé et le salut de son âme dans la tradition chrétienne occidentale*, dans Chauvaud, Frédéric (éd.), *Corps submergés, corps engloutis. Une histoire des noyés et de la noyade de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Creaphis, 2007, pp. 113-121.
- Tucci, Ugo, *Sur la pratique vénitienne de la navigation au XVIe siècle*, “*Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*” 13/1 (1958), pp. 72-86.
- Tucci, Ugo, *L'alimentazione a bordo*, dans Tenenti, Alberto ; Tucci, Ugo (eds.), *Storia di Venezia*, vol. XII, *Il mare*, Rome, Istituto della Enciclopedia italiana, 1991, pp. 599-618.
- Valera, Diego de, *Epístolas de mosén Diego de Valera*, Madrid, M. Ginesta, 1878.

Vargas y Ponce, José de, *Vida de don Pedro Niño, primer conde de Buelna*, Madrid, Imprenta Real, 1807.

Watson, W. B., *The Structure of the Florentine Galley Trade with Flanders and England in the Fifteenth Century*, "Revue belge de philologie et d'histoire" 39/4 (1961), pp. 1073-1091 et 40/2 (1962), pp. 317-347.

Fecha de recepción del artículo: enero 2012

Fecha de aceptación y versión final: marzo 2013