

**LAS RELACIONES MARÍTIMO-COMERCIALES ENTRE EL
MEDITERRÁNEO Y EL ATLÁNTICO**

El papel de Mallorca en el comercio entre Oriente y Occidente

Siglos XIV y XV

Antonio Ortega Villoslada

Universidad de las Islas Baleares

a D. José-Luis Martín

In Memoriam

Introducción

Hace unos años Luis Suárez Fernández comentaba que la cuestión de las relaciones de los países de la Corona de Aragón con las rutas del Atlántico es una de las más apasionantes que pueden plantearse a un historiador y, al mismo tiempo, de las peor conocidas.¹ Hoy en día la situación a mejorado pero continúa notándose la falta de estudios específicos. Para la ciudad de Barcelona ha visto la luz recientemente un trabajo sobre las relaciones, a finales del siglo XIV, entre esta ciudad y Brujas.² Para las relaciones del Reino de Mallorca con los puertos atlánticos no existen trabajos

¹ SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis. *La Corona de Aragón y el Atlántico: problemas y vías de investigación*. XIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón, tomo III, p. 179

² PIFARRÉ TORRES, Dolors. *El comerç internacional de Barcelona i el Mar del Nord (Brujes) a finals del segle XIV*. Publicacions de l'Abadía de Montserrat. 2002

específicos pero actualmente estoy redactando la tesis doctoral en donde estudio el comercio marítimo entre el Mediterráneo y el Atlántico en los siglos XIII y XIV.³

El comercio marítimo en los siglos XIII y XIV

En el último tercio del siglo XIII encontramos las primeras referencias documentales de navíos mediterráneos navegando directamente hacia los puertos de Londres y Flandes. Mucho se ha escrito sobre las dificultades que tendrían los navegantes para pasar por la siempre conflictiva zona del Estrecho de Gibraltar en su camino hacia los ricos mercados del norte europeo debido al continuo enfrentamiento entre los monarcas cristianos peninsulares y los musulmanes. La conquista de Sevilla y su región significaba la aparición de la flota castellana en el Atlántico sur y el inicio de los permanentes esfuerzos navales por controlar la zona del Estrecho. Sin embargo estos problemas militares no impedían el desarrollo del comercio interregional pues aunque se enfrentaban dos mundos política y religiosamente diferentes, compartían un mismo espacio económico del que ambos obtenían grandes beneficios.

A principios del siglo XIII Ceuta se había convertido en el principal centro comercial de la costa occidental norteafricana a donde acudían los cristianos en busca del oro centroafricano y otros productos. Ya desde 1232 se inician desde Mallorca los primeros viajes conocidos hacia la zona de Estrecho, con Ceuta como gran foco comercial. Durante este periodo se producen las primeras referencias sobre las relaciones entre

³ Realizada en la UNED y dirigida por D. José-Luis Martín bajo el título: *El Reino de Mallorca y el mundo atlántico*. Con anterioridad se han publicado algunos trabajos que han dado a conocer la importancia de este tipo de relaciones a lo largo de la Edad Media como el publicado por SEVILLANO COLOM, Francisco. *De Venecia a Flandes*. Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana (B.S.A.L). Palma de Mallorca, 1968. O SANTAMARÍA ARÁNDEZ, Álvaro. *La reconquista de las vías marítimas*. Anuario de estudios medievales. C.S.I.C., 1980

Mallorca e Inglaterra que se remontan al año 1237 cuando desde Mallorca se envían, vía terrestre, pieles de conejo a Londres. Ese mismo año se firma, en el mundo atlántico, la paz entre los barones de los Cinco Puertos y los hombres de Bayona a instancia del monarca lo que facilitaba las relaciones marítimas a través del Canal de la Mancha.

En 1241 Mallorca obtiene un privilegio⁴ de Gregorio IX que autorizará a los pobladores de las islas, cuyo reino -alejado de tierra firme- está *inter fauces hostium crucis Christi*, a comerciar libremente con los sarracenos con excepción hecha de los productos prohibidos –*coeses vedades*- considerados estratégicos como armas, hierro y demás productos que pudieran servir a los musulmanes en contra de los cristianos.

El 21 de marzo de 1247 Inocencio IV⁵ confirma a Mallorca, dentro de su decidida política de apoyo a la reconquista, la facultad de comerciar con los sarracenos para poder garantizar el sustento económico de las islas excepción hecha de los ya mencionados productos prohibidos. Estos privilegios van a ser el origen de los futuros enfrentamientos entre navegantes mallorquines y castellanos pues éstos verán los buques de Mallorca como auténticos arietes capaces de romper el control comercial del Estrecho impuesto desde Castilla al comerciar libremente con los musulmanes, motivo por el cual se producirán frecuentes asaltos castellanos a las naves mallorquinas. Asaltos que se interpretan desde Castilla como ganados *de buena guerra* mientras que desde Mallorca se apelará sistemáticamente a estos privilegios para defenderse, no dudando en

⁴ *Gregorius episcopus... Nobilis vir Petrus, dominus regni Maioricarum, nobis humiliter supplicauit quod cum regnum ipsum ultra longas distantias maris inter fauces hostium crucis Xpi. positum, defensionibus multis indigeat et oportunis existat subsidiis destitutum, hominibus ipsius regni, quod eis mercimoni sua, exceptis armis, ferro et aliis quibus posset...* B.S.A.L n° 6, p. 129-130. Palma de Mallorca, 1895.

⁵ En esta ocasión especifica los productos: armas, hierro, caballos y madera: *Innocent, bisbe, serv dels servs de Deu, al honrat frare bisbe de Mallorques, saluts e apostolical benedictio. Los amats fils ciutadans de Malorques a nos humilment han soplegat que con per nouitat de habitacio en moltes coses sofiren fretura, curassem a els donar licencia, per lur sustentacio e que la terra pus profitosament e mils se poblas, de portar e de uendre uiandes a sarrayns... .. per ... auctoritat nostra donets licencia als dits ciutadans que pusquen portar en temps de pau e uendre uiandes als dits sarrayns, saul cauals e muls, armes e ferre e fusta, si atrobarets que sens prejudici del dit rey e dan de la terra fer se puscha. Data Lugduni, XII kalendas aprilis pontificatus nostri anno quinto.* B.S.A.L. n° 6, p. 130.

acudir al Papa como en el asalto a la nave del patrón Daniel Can en el cual se reclamará la ingente cantidad de 200.000 doblas de oro.

Por otra parte, el Reino de Mallorca comprendía un territorio continental en donde destacaban las villas de Perpiñán y la de Montpellier. Esta última tendrá una importancia vital dentro del desarrollo de la actividad mercantil del futuro Reino de Mallorca debido a sus contactos comerciales con las ferias de Champaña. Así, el 27 de diciembre de 1246 los cónsules de Montpellier nombran a Esteban Lobet cónsul de Montpellier en Francia. Nombramiento que será ratificado por el lugarteniente de Jaime I en la villa.⁶ Se inicia de este modo lo que será la futura base del desarrollo del Reino de Mallorca. Un Reino que si geográficamente constituía un cierto despropósito, comercialmente tenía grandes posibilidades al mantener contactos directos con los principales focos económicos de la época como eran las ferias de Champaña y el comercio por toda la cuenca mediterránea con frecuentes singladuras hacia Oriente como la de la nave de F. Ausell que en 1256 reconoce deber a Guillermo Fini 75 besancios de oro a pagar en Alejandría.⁷

Por otra parte, durante el siglo XIII se va desarrollando el intercambio comercial en la fachada atlántica. En Portugal se documentan las frecuentes relaciones marítimas con Francia. El 26 de diciembre de 1253 Alfonso III prohíbe a los mercaderes extranjeros exportar mercancías de su reino sin importar otras de igual valor. Esta exportación sólo se puede hacer por los puertos de mar so pena de perder las mercancías.⁸ Unos meses más tarde –el 17 de marzo de 1254– Alfonso de Portugal ordena que todos los navíos y barcas grandes y pequeñas que vienen de Francia, La Rochela u otras partes que lleguen

⁶ Archivo Departamental de Hérault (Montpellier), 8B 35. Pergaminos 1 y 2

⁷ Archivo del Reino de Mallorca (A.R.M). Escribanía de Cartas Reales (E.C.R.)-344, fol.s 75v a 77r

⁸ Entre las mercancías aparecen escarlatas flamencas e inglesas, paños de Gante, Brujas, Iprés, Lille, Arrás, Tournai y Saint Omer. *Descubrimientos portugueses...*, volumen I, p. 6.

a la ribera del Duero deben descargar la mitad en Gaia y la otra mitad en Porto.⁹ Durante el siglo XIV se producirán nuevos acuerdos entre los representantes del monarca portugués y las villas flamencas como el firmado en Brujas el 20 de marzo de 1388¹⁰ o los posteriores privilegios concedidos por Juan sin miedo, Duque de Borgoña, a los marinos y mercaderes portugueses que lleguen a Flandes.¹¹

Sin embargo es la salida castellana al Atlántico lo que permitirá el desarrollo definitivo del comercio entre el Mediterráneo y el Atlántico. Sevilla es conquistada en 1248 y el sur de Portugal en 1249. Poco después de la conquista, los genoveses obtendrán en Sevilla grandes ventajas económicas y jurídicas, así como barrio propio otorgado por Fernando III. Este asentamiento favorecerá el desarrollo comercial sevillano durante el siglo XIV, convirtiéndose en el gran puerto que será durante el siglo XV gracias al asentamiento de banqueros florentinos y genoveses como los Spinola, Centurioni, Grimaldi... futuros comanditarios en las primeras navegaciones a las Indias occidentales.

Las primeras referencias a la navegación mediterránea hacia los puertos atlánticos está documentada a partir de 1277 cuando dos genoveses se contratan como marinos –por 5 libras y 14 sueldos genoveses- en la galera del genovés Dugus Spínola en su viaje a Flandes. Al año siguiente Benedicto Zacarías fleta, junto a su hermano Nicolás y a Ugetus Ebriacus, 3 galeras –llamadas *San Juan*, *San Antonio* y *Alegranza*- para transportar 1297 cantarias¹² de alumbre bizantino, vía Sevilla, hasta Inglaterra.¹³ Tres

⁹ ...*Et mando uobis quod de omnibus nauibus et de omnibus Barcis magnis et paruis que uenerint de francia uel de Rupella uel etiam de aliis locis cum pannis uel cum madeira uel cum ferro...faciatis medietatem aportare in meam villam de Gaya et aliam medietatem faciatis aportare in villam Ecclesie et ubi Barca siue nauis descarregauerit ibi encarreguent eam... Descubrimientos portugueses...*, volumen I, p. 7. En 1282 el rey Denís se aviene con el obispo de Porto sobre este mismo asunto, debiendo descargar los mercaderes extranjeros 2/3 de sus mercancías en Porto y el 1/3 restante en Gaya. *Descubrimientos portugueses...*, p. 13 a 16.

¹⁰ Archivo Departamental *du Nord* (Lille). *Chambre des Comptes de Lille*. B-856, nº 11.812.

¹¹ Archivo Departamental *du Nord* (Lille). *Chambre des Comptes de Lille*. B-856, nº 15.199

¹² La cantaria equivalía a unos 50 kilos

años más tarde, en 1281, encontramos la galera del mallorquín Guillem de Bona en Londres. Ese mismo año Alfonso X concedía a los mercaderes de la Corona de Aragón en Sevilla *...aquellas franquezas que pertenecían al fecho de mercadería...* muy similares a las otorgadas 30 años antes por Fernando III. En 1284 Sancho IV les donaba un barrio con lonja y horno al igual que los genoveses.

Para poder rentabilizar los largos viajes entre los centros comerciales orientales y occidentales era necesario encontrar los productos adecuados para estibar las galeras. Los genoveses habían tomado el control sobre las más importantes minas de alumbre. En 1264 Benedetto y Manuele Zaccaria obtienen del emperador bizantino Miguel Paleólogo el control de las minas de Focea, mientras que en la misma época otro genovés explota en el Mar Negro las minas de Karahissar cerca de Trebisondo. Además de estos alumbres, que eran los mejores del momento, los comerciantes genoveses exportaban alumbre de buena calidad de Castilla y África del noroeste, y otro de más baja calidad procedente de la isla de Vulcano cerca de Sicilia.¹⁴

La desarrollada industria lanera flamenca se convertía en el principal destino del preciado alumbre de mejor calidad. Por su parte Inglaterra contaba con un valioso producto de exportación como era su apreciada lana capaz de abastecer el mercado italiano cuando éste aumentó su demanda. Hacia 1268 los florentinos compraban

¹³ DOEHAERD. *Les galeres génoises...*, documentos 12 y 13. El contrato incluía preparar las galeras *con suficientes hombres y con ballestas y otras armas para hacer dicho viaje e ir salvo con dichas galeras*. El total de alumbre se distribuye entre cinco mercaderes: Ugoni aporta 220 cantarias; Manuel 300, Percival 285, Mateo 392 y Vivaldi 100. Una de las características de este viaje era que sólo dos de las tres galeras continuarían ruta después de Sevilla: *...y el mismo alumbre llevar en dichas galeras a Sevilla y cuando estemos allí, prometemos llevar dicho alumbre con dos de las dichas galeras que elegiremos hasta las dichas partes de Inglaterra, a vuestra voluntad o de la mayoría de vosotros...* La descarga de la tercera galera se hará dentro de los tres próximos días, periodo de tiempo durante el cual los mercaderes deben decidir el destino definitivo del alumbre –una vez sondeado el mercado en Sevilla-. El coste del flete asciende a 20 sueldos genoveses, es decir, una libra por cantaria por lo que el coste total de dicho flete ascienden a 1297 libras genovesas.

¹⁴ LÓPEZ, R.S. *Majorcans and Genoese...* En 1264 Benedetto Zaccaria va a la capital bizantina en misión diplomática (*Annales Januenses*, ed. Belgrano-Imperiale, IV, 65-66) unos meses después tenía un hijo al cual llamó Paleólogo para expresar su gratitud al emperador bizantino, Miguel Paleólogo (*Archivio di Stato, Genoa*. Cartulario de Simone Vataccio, III B, fol. 100 v.), y no mucho más tarde se menciona exportando alumbre (A. SG, Cartulario de Guglielmo di San Giorgio, III, fol. 21 v.).

principalmente lana española en Génova, pero pronto pasaron a abastecerse en el mercado inglés. Si en 1273 compraron en Inglaterra una cantidad suficiente como para poder manufacturar 24.000 piezas de lana cruda, a principios del siglo XIV el total de las 70.000 o 80.000 piezas de lana manufacturadas en Florencia ya se confeccionaban con lana inglesa.¹⁵ En el mismo periodo, la demanda flamenca e inglesa de especias y otros géneros orientales continuó creciendo tal y como lo hacía la demanda italiana por la tela de calidad de Flandes, Brabante e Inglaterra.¹⁶

El alumbre para el viaje de ida y la lana para el de vuelta se convertían de esta manera en los productos que abrieron el camino de las navegaciones entre ambos focos comerciales al conformar el grueso de la carga. No tenían el valor de mercancías preciosas como las especias pero constituían la parte más valiosa del flete pues alumbre mas una pequeña cantidad de estas mercancías para el viaje de ida, y lana con un número pequeño de telas de calidad para el de regreso hacían el viaje más que rentable.¹⁷ Veamos algunos ejemplos. En 1298 Paleólogo Zacarias y su padre Benedicto Zacarias venden a Enricus Suppe y Balianus de Grillo 650 cantarias de alumbre de Focea, valoradas en 3000 libras genovesas, de aquellas que tiene almacenadas en el

¹⁵ LÓPEZ, R.S. *Majorcans and Genoese...*

¹⁶ Para el comercio de productos de lujo orientales e italianos y las telas inglesas y francesas en las ferias de Champagne, ver DOEHAERD, *Relations*, I, p. 212.

¹⁷ LÓPEZ, R.S. *Majorcans and Genoese...* Tres contratos genoveses de 1298, 1311 y 1312 indican que 650 cantarias de alumbre de Focea se vendieron en Génova por 4 libras y 10 sueldos por cantaria, el precio incluye todo el coste del transporte desde Génova a Brujas; 1145 cantarias de alumbre de Karahissar se vendió en Génova a 4 libras genovesas la cantarias; 3000 cantarias de alumbre de Génova se vendió por 2 libras y 10 sueldos genoveses. En contraste con estos altos precios, 400 cantarias de alumbre rojo de Vulcano en 1226 no valía más de 4 sueldos genoveses la cantaria. (Ver DOEHAERD, *Galères...*, p. 37 y 58) Los precios de la lana también variaban según calidad y origen tal y como demuestra un documento inglés en el que se especifican los precios mínimos a pagar a lo productores y en el que se citan 51 calidades diferentes que van desde las 9 libras, 6 dineros y 7 sueldos hasta las 2 libras y 10 sueldos por saca. Por otra parte, en Génova el promedio de precios de la cantaria de lana era más alto que una cantaria de alumbre: ya hemos visto que los cargos de flete para el transporte de 1297 cantarias de alumbre de Génova a Inglaterra, vía Sevilla, en 1278 era de 1 libra por cantaria; mientras que los cargos del flete por el transporte de 2700 cantarias de lana de Inglaterra a Génova en 1306 eran de 1 libra y 10 sueldos genoveses por cantaria. A menudo los documentos genoveses mencionan galeras cargadas de entre 1000 y 1500 cantarias de mercancía. Aunque es imposible hacer una estimación exacta, lo que se puede decir es que una galera cargaba casi toda su capacidad con el mejor alumbre, lo que representaba unos costes de la carga de unas 5000 libras genovesas y los costes de flete unas 1000 libras genovesas, como se confirma en obras como *Las Partidas* o los *Roles de Olerón*, en donde se especifica, como ejemplo de beneficio comercial, que un buque que va a Flandes con 200.000 libras regresa con 1 millón.

recientemente creado puerto de Aigües Mortes, y se compromete por contrato a fletar dos galeras para transportarlo desde allí hasta Brujas u otro puerto de las partes de Normandía, Picardía o Flandes.¹⁸ En dirección contraria encontramos en 1306 un contrato por el cual Manuel y Leonardo Pesagno, fletan a Janinus Marocellus, Loterius de Aiguerigo y Leo Morigia, de Milán, 2 galeras para llevar desde Inglaterra a Génova 2700 cantarias de lana inglesa. Las galeras parten de Génova y una vez en Inglaterra deberán cargar la lana en Londres, Sandwich o Southampton –a elección de los mercaderes- e iniciar el regreso a mediados de agosto *en la medida en que sea más rápido y cómodo, sin hacer ningún cambio en el viaje*.¹⁹ Estos contratos estipulaban unas fechas tope en el inicio de las derrotas: la salida de Génova debía ser posterior al 1 de mayo –con obligación de estar en Inglaterra antes del primero de agosto- y el regreso desde Inglaterra se debía iniciar a mediados de agosto una vez estibada la galera, tal y como se observa en el contrato celebrado el 2 de febrero de 1307 en Génova donde se estipulaba un flete de 25 sueldos y 6 dineros por cantaria.²⁰

Pero quizás el contrato que mejor refleje la gran actividad marítima entre mercaderes de ambos centros económicos sea el redactado en Génova en febrero de 1310²¹ cuando Graciadeus de Nigro y sus socios Obertus Pecolus y Andalo Zurlus confirman que las galeras *San Cristóbal* y *San Juan* están preparadas para los siguientes viajes a Inglaterra. No se trata de un viaje redondo Génova-Inglaterra como los vistos hasta ahora sino que el puerto de Cádiz se constituye como eje fundamental de dichos viajes.

¹⁸ DOEHAERD. *Les galeres génoises...* documento nº 16

¹⁹ DOEHAERD. *Les galeres génoises...* documento nº 19. Los mercaderes se garantizaban un mínimo de seguridad en la estiba y transporte de la lana mediante algunas medidas coercitivas hacia el patrón quien se comprometía al cuidado de la carga: *...y llegadas estas galeras con esta lana al puerto de Génova, llevaros y descargaros dicha lana de la forma como se descarga según vuestra voluntad... ...y deben cargar y estibar dicha lana en las galeras hasta los dos hierros y uno en el centro del casco, y no más. Y si hicieran mayor estiba, deben descontar 15 sueldos de flete por cada cantaria...*

²⁰ DOEHAERD. *Les galeres génoises...* documento nº 20. En 1303 Eduardo I de Inglaterra había promulgado la famosa *carta mercatoria* como medio de potenciar el comercio con el exterior. Confirmada en 1328 por Eduardo III, incluirá un apartado específico para los mercaderes de Aragón, Cataluña y Mallorca

²¹ DOEHAERD. *Les galeres génoises...* documento nº 23

Parten de Génova, vía Mallorca, hacia Cádiz. Desde allí navegan a Inglaterra y Flandes para regresar a Cádiz donde estiban y ponen proa de nuevo hacia Inglaterra y Flandes. El posterior viaje de regreso les llevará a Génova. El flete total hasta Cádiz será repartido por mitad entre ambas galeras, al igual que los futuros fletes obtenidos en los distintos puertos atlánticos. Ese mismo mes, el día 12, estos genoveses²² contratan en Génova un flete de 272 cantarias genovesas de algodón que deben cargar en Mallorca en estas galeras para llevarlo a La Esclusa con un flete de 21 sueldos genoveses por cantaria pagaderos en torneses de plata de San Luís, según el valor de dichos torneses cuando las galeras parten de Génova.

Como acabamos de ver, son las galeras los buques empleados para establecer esta nueva ruta comercial. Mucho se ha escrito sobre la capacidad o no de este tipo de buque para poder navegar por el Atlántico, pero lo cierto es que los viajes iniciales se realizarán todos con unas galeras adaptadas al Atlántico por los marinos mediterráneos, buenos conocedores de los modelos atlánticos²³ y cuya capacidad máxima de carga se sitúa en torno a las 1500 cantarias, lo que representa unas 75 toneladas.

Habrà que esperar a 1312 para encontrar el primer buque redondo –una coca- que zarpa desde el puerto de Palma de Mallorca con 1600 cantarias de diversas mercancías para llevarlas a Brujas.²⁴ Precisamente el Reino de Mallorca se especializará en el empleo de los buques redondos –cocas y naves- en la derrota atlántica,²⁵ lo que lo situaba en una posición de inferioridad con respecto a la pugna mantenida con los

²² DOEHAERD. *Les galeres génoises...* documento nº 23bis

²³ Ver ORTEGA VILLOSLADA, Antonio. *Viajes a Flandes e Inglaterra. ¿Cabotaje o “recta via”?*...

²⁴ DOEHAERD. *Les galeres génoises...* documento nº 26. Nicolaus Burgarus, propietario de la mercancía, faculta al patrón para, si así lo entiende, poder descargarlas y embarcarlas en otro buque para continuar viaje directo –*recto itinere*- a Brujas pero siempre bajo la responsabilidad del patrón de la coca: *...a riesgo y fortuna de dicho patrón tal como si fueran destruidas o transportadas en dicha coca...*

²⁵ Las naves redondas de origen atlántico, especialmente bayoneses, entran regularmente en el Mediterráneo a principios del siglo XIV. En octubre de 1319 Arnaldo Lucha y Pedro de San Juan, ciudadanos de Bayona y patrones de una coca que está en el muelle de Palma, reciben de Pedro Segura y Martín de Guello, ambos de San Sebastián, 30 marcas esterlinas de plata en buenos croats ingleses. Se comprometen a devolverlos en San Sebastián. Archivo Capitular de Mallorca (A.C.M.) Protocolos notariales, nº 14807, 33v-34r.

genoveses. Ante esta situación los mercaderes mallorquines elevarán una proposición a Sancho I de Mallorca para poder sustituir las naves por galeras pues éstas son mucho más autónomas y fáciles de maniobrar ante posibles ataques.

En 1329 una tarida de la sociedad veneciana de los *Casa Leone* carga alumbre en la zona oriental del Mediterráneo –conocida genéricamente como *Romania*- y lo lleva a Mallorca donde será descargado en tres galeras para llevarlo a Flandes.²⁶ Otra tarida de esta misma sociedad carga en Constantino diez botas de azúcar, que traspasarán en Mallorca a una galera, para llevarlo a Flandes.²⁷ El 6 de agosto de 1331 Jaime Portell recibe de su pariente ibicenco Guillermo Alañá una comanda de 100 libras de Mallorca invertidas en cordobanes blancos que llevará a Flandes en la coca de Guillermo Colomer.²⁸ En 1336 el mercader mallorquín Gabriel Doria invierte en Sevilla 3620 morabetinos y 7 dineros blancos castellanos –a razón de 10 dineros el morabetín- en 715 cueros que su hermano Orrigo Doria y Guillermo Miguel deben llevar a Flandes.²⁹ El 5 de agosto de 1340³⁰ seis galeras genovesas con rumbo a Brujas estiban en el puerto de Palma mercancías (algodón, pimienta...) por valor de 3750 florines de oro, según el peso de Brujas, que deberán ser entregados en Brujas a Domingo de Oleza durante los próximos cuatro meses después de que le sean asignadas en Brujas al dicho Domingo las 245 espuestas de almendras de Málaga y las 2300 espuestas de higos que también se

²⁶ A.R.M. A.H. Suplicacions nº 7, fol. 73r-v. La denuncia sobre la propiedad del alumbre –que sería de genoveses gibelinos- provocará la paralización de la carga en las 3 galeras. Los patrones reclamarán su inmediata estiba o el pago, por incumplimiento del contrato, del flete que asciende a 5.000 libras mallorquinas

²⁷ A.R.M. A.H. Suplicacions nº 7, fol. 98r: ... *caricauit seu carricari fecit in quadam Terida societatis de Casaleone ibidem tunc presente quandam quantitate succheri causa portandi illud apud fflandres quod succherum erat et stabat in X butis...*

²⁸ A.R.M. Suplicacions nº 9, fol. 172r

²⁹ A.C.M.. Protocolos Notariales, nº 14546, fol. 84r

³⁰ A.C.M. Protocolos Notariales, nº 14546, fols. 51v-52v.

están cargando en estas galeras. En 1341 la coca bayonesa de dos cubiertas de Pedro Oliver y Guillermo Portell inicia viaje a Flandes cargada con alumbre y arroz.³¹

Desde Mallorca salían productos procedentes de África, Oriente, Italia o Francia pues las manufacturas de las islas sólo podían ofrecer paños de baja calidad concebidos exclusivamente para el consumo interno. Encontramos telas o paños, hilatura de algodón, multitud de especias, azúcar, azafrán, tintes, lacas, incienso y productos alimenticios como dátiles, higos, almendras... tal y como queda reflejado en las ordenanzas del consulado *de Catalanes* en la ciudad de Brujas activo al menos desde 1330.³² En ellas se recogen los productos importados susceptibles del pago de impuestos tales como todos los tipos de alumbre, cera, granas, armas, dátiles, almendras, higos de Málaga, del Algarbe y Mallorca, pasas, comino, arroz, hierro, jabón, cordobanes, plata, aceite, miel, algodón hilado y sin hilar, brasil, azafrán, especias (gengibre, pimienta, canela, flor de canela, nuez moscada...) azúcar, goma, pastel, blanquet...

A esta lista podemos añadir otros productos mucho más exóticos que, procedentes del continente africano, se embarcaban en Mallorca hacia Flandes: marfil, oro y plumas de avestruz. Desde Barcelona y Valencia se exportaban sobre todo productos alimenticios básicos como el trigo, arroz, vino, aceite, avellanas, nueces, naranjas, granadas, tocino salado y miel. Es de destacar la exportación valenciana de seda con destino a Flandes.

En los trayectos de regreso los buques medievales regresaban cargados de lana inglesa, completando el flete con productos de alto valor añadido como las mejores telas flamencas, armaduras, cerámica, papel, estaño y artículos de vidrio y metal. En la

³¹ A.C.M. Protocolos Notariales, nº 14564, fol. 154v. Estos patrones reciben de Georgio de Pegano una comanda de 260 florines de oro que invierten en los preparativos necesarios del buque. Se comprometen a devolver dicha cantidad al nuncio de Georgio Pegano en Flandes: ... *Promito dictos ducentos sexaginta florenos auri vobis uel vestro certo nuncio aut procuratori dare et soluere seu dari et solui facere in quocumque locorum dictarum partium flandarum...*

³² *Llibre del Consulat 1330-1537*. Archivo y Biblioteca de la Casa de Medinaceli. Series de sus principales documentos. 2ª= Bibliografía. Madrid, 1922

reclamación en marzo de 1322³³ de dos balas de paños procedentes de Flandes encontramos paños de Gante –granas y brunetas-e Iprés –paños claros- y 10 paños de Tournai de varios colores –estimados en 170 libras- junto a 6 piezas de carmesí. El total asciende a 514 libras.

Estos productos eran a su vez reexportados por todo el Mediterráneo, incluido el mundo musulmán. En 1306³⁴ Pedro Segarra y Bernardo Net envían 5 piezas de buenos paños de Malinas a Pascual Jofre, su factor en Sevilla, para desde allí negociarlos en tierras sarracenas peninsulares con un beneficio de 175 doblas millaresas.

Precisamente el mundo musulmán, y concretamente la fachada atlántica africana, constituye la segunda zona económica atlántica donde actúan los mallorquines con asiduidad. Los acuerdos comerciales entre cristianos y musulmanes se remontan a 1137 cuando los genoveses el primer acuerdo comercial conocido con los almorávides. Acuerdo que renovarían con los Almohades en 1154, 1161, 1171, 1176, 1191... Entre 1159 y 1163 los navíos genoveses llegan regularmente hasta el puerto de Salé con un volumen comercial netamente superior al que mantendrán con otros puertos musulmanes como Túnez o Trípoli.³⁵

Sin embargo, los mercaderes mallorquines no se limitaban al comercio directo entre Mallorca y los reinos musulmanes, sino que actuaban como intermediarios entre los

³³ A.R.M. A.H-6625, fol. 65r.

³⁴ A.R.M. L.R-2, fol. 115r

³⁵ BAUTIER estudia este periodo -*Les relations commerciales...*, p. 401- en los registros genoveses y Ceuta se convierte en el periodo 1160-1164 en uno de los principales puertos para los comerciantes genoveses, con 1683 libras, sólo superado por Bugía con 1966 libras. El *Garb* les sigue con 412 libras y el puerto atlántico de Salé viene a continuación con 390 libras, superando a Túnez -353 libras-. En el periodo comprendido entre 1179 y 1200 Ceuta se ha convertido para Génova en el principal puerto de destino superando en mucho a Bugía o Túnez. En el periodo 1200 a 1206 Bugía y Ceuta acaparan los contratos. Los principales productos de estas *comandas* directas son las telas de Champagne o las telas alemanas. Los viajes no son directos de ida y vuelta sino que unen los puntos orientales del Mediterráneo con los occidentales: los viajes Siria-Ceuta o Ceuta-Alejandría son frecuentes. Entre los años 1210 y 1212 parece producirse el apogeo del comercio genovés en Ceuta que es el puerto, con mucha diferencia, más visitado. Los datos parecen indicar que este gran comercio durará hasta 1225-1230. En la segunda mitad del siglo XIII Ceuta desaparece de los registros notariales genoveses.

musulmanes y el Atlántico Norte.³⁶ Veamos algunos ejemplos. En 1296³⁷ los mercaderes mallorquines Nicolás Tarida y Daniel de la Torre inician un viaje comercial a La Rochela. Parten de Mallorca con pimienta, azafrán y doblas de oro rumbo a Sevilla en la nave de Daniel Can. Allí venden las mercancías y, junto al italiano Luquin Dugo, compran una coca para ir a Alarix donde adquieren grano para transportarlo hasta La Rochela. Durante el viaje fallece en Lisboa Nicolás Tarida quien deja como heredero a su compañero. Siguiendo el rumbo, hacen una nueva escala en Santander donde se les une el mercader Lanfranco Negro, ciudadano mallorquín de origen genovés. Sin embargo la coca no continuará viaje y será vendida junto a la carga. En 1317 se firma en la logia de los genoveses en Sevilla³⁸ un contrato por el cual Sepionus de Nigro –cuya galera *San Nicolás* se encuentra fondeada en Cádiz- fleta a Nicolinus Ususmaris y Antolinus Pesagno para transportar 8000 minas de trigo africano a Southampton o Sandwich. El viaje se inicia a mediados de abril desde Cádiz a Nife donde esperará quince días para saber si estiba allí o marchan a Larache. El viaje termina en Sandwich donde deberá descargar el grano antes de un mes desde la llegada de la nave a puerto. Los contactos marítimos entre Mallorca y las villas de la costa atlántica marroquí se acentuarán durante los años treinta del siglo XIV a partir de las crisis cerealísticas que afectarán, entre otros lugares, a las islas. En 1330³⁹ los patrones isleños ponen proa habitualmente a lo que denominaban la región de *las Playas* –puertos atlánticos del reino de Marruecos- con el fin de obtener el preciado grano. Ese mismo año⁴⁰ la coca de

³⁶ PARDESSUS indica en el prólogo de su obra que genoveses y franceses iban más allá del cabo Bojador a fines del siglo XIII. También comenta que los mareantes de Bayona, La Rochela y Bretaña iban desde el siglo XIII a las costas africanas desde donde penetraban en el interior del Senegal y Gambia en busca de pimienta, plumas de avestruz, polvo de oro..., aunque no aporta ningún documento probatorio. PARDESSUS, J.M. *Collection de lois maritimes...*, tomo II, páginas XXXVI y LXX.

³⁷ A.R.M. L.R-2, fols. 141v-143v. La muerte de Nicolás Tarida en Lisboa y la venta precipitada tanto de la nave como del grano en Santander provocan la reclamación de Elisenda, madre de Nicolás Tarida, para recuperar la parte perteneciente a su hijo.

³⁸ DOEHAERD. *Les galeres génoises...* documento nº 34

³⁹ A.R.M. A.H. 436, fol. 113v

⁴⁰ A.R.M. A.H. 436, fols. 124r a 127v

Lamberto Ulteri es apresada por dos cocas castellanas en aguas de Arzila y llevada a Cádiz cuando navega con trigo sarraceno desde Nife a Ceuta. El motivo no era otro que la orden de Alfonso XI de detener y requisar a todos aquellos que llevaran alimento a los sarracenos con los que estaba en guerra, vigilando especialmente el puerto de Ceuta pues era desde donde pasaban las tropas musulmanas a la Península porque *...locus de cepte esse conuisinus terre de ispania seu de granata e modicus freto separatus ab ea...* La intención de los mercaderes mallorquines era la de descargar el grano en Ceuta y con una nueva estiba poner rumbo a Flandes

Sobre la importancia del comercio mallorquín en aguas atlánticas nos da idea la reclamación que en 1330 elevan al monarca los Jurados de Mallorca⁴¹ ante la necesidad de una nueva imposición para sufragar los gastos de construcción y mantenimiento de una flota destinada a la lucha, junto a los demás territorios de la Corona de Aragón, contra los genoveses.⁴² Ante la imposibilidad de crear nuevas fuentes de ingresos, la única opción era aumentar la presión fiscal. Aumento plasmado en nuevas reglamentaciones para el control de todas las facetas de la actividad económica. En el apartado correspondiente al mundo marítimo los patrones se veían obligados pagar según una nueva tarifa aprobada por la Universidad de la isla, como queda reflejado en la siguiente tabla elaborada con las ordenanzas dadas por los Jurados:

TIPO DE BUQUE	LUGAR	CAPACIDAD	PAGO
Nave o Coca	Romanía, Chipre, Alejandría, Candia	por cubierta	15 libras
Leño de bandas			4 libras
Leño grande 1 cubierta			7 libras
Nave o Coca	Pisa, Nápoles, Talamone, Calabria, Venecia, Sicilia, Trípoli, Túnez	por cubierta	5 libras
Leño grande 1 cubierta			4 libras
Leño de bandas			2 libras, 10 sueldos

⁴¹ Archivo Diocesano de Mallorca (A.D.M). MSL-373. Publicado por CATEURA BENNASSER, Pablo. *La trentena esgarrifadora...*

⁴² El acuerdo era ciertamente desigual pues de las, inicialmente, 20 galeras, 4 naves y 6 barcas que debían constituir la flota, el Reino de Mallorca se veía obligado a hacer frente a la mitad de la misma.

Nave o Coca	Cerdeña, Córcega	por cubierta	4 libras
Leño grande 1 cubierta			4 libras
Leño de bandas			2 libras
Nave o Coca	Bona y toda la costa de Berbería hasta Togo	por cubierta	4 libras
Leño grande 1 cubierta			3 libras
Leño de bandas			2 libras
Nave o Coca	La Alcudia hasta Ceuta	por cubierta	5 libras
Leño de bandas			2 libras, 10 sueldos
Leño grande 1 cubierta			4 libras
Nave o Coca	Tánger, Arzila, Alaraix, Salé, Nife	por cubierta	10 libras
Leño grande 1 cubierta			4 libras
Nave o Coca	Inglaterra, Flandes, Brabante	por cubierta	15 libras
Nave de 1 cubierta, galera y tarida de 1 cubierta			12 libras
Nave o Coca	Cádiz o Sevilla	por cubierta	8 libras
Leño grande 1 cubierta, Galera de 1 cubierta, Tarida			5 libras
Nave o Coca	Málaga y Almería	por cubierta	-----
Leño grande 1 cubierta, Galera o Tarida			-----
Leño ⁴³	Reino de Valencia	700 quintales o más	30 sueldos
		menos de 700 quintales	20 sueldos
Leño	Cataluña	700 quintales o más	25 sueldos
		menos de 700 quintales	15 sueldos
Nave		por cubierta	3 libras
Nave o coca	Colliure y Narbona hasta Aigües-Mortes	por cubierta	4 libras
Leño, Tarida, Galera		Leño de 2200 o más	4 libras
Leño		de 1200	2 libras
Nave o Coca	Marsella hasta Niza	por cubierta	5 libras
Leño grande, Tarida de 1 cubierta, Galera			4 libras
Leño de bandas			3 libras
Leño de bandas	Baleares	500 quintales o más	15 sueldos
Leño		Menos de 500 quintales	10 sueldos
Galeras o leños armados	Cualquier lugar	Según tasa de los Jurados	-----
Nave o Coca ⁴⁴	Sin carga	3 cubiertas	5 libras
		2 cubiertas	60 sueldos
Cualquier buque	Comercio en Baleares	Comprador y vendedor	2 dineros por libra

Las tarifas impuestas inicialmente no bastaban para hacer frente a los gastos de la flota por lo que en enero de 1331 los Jurados elevan a Jaime III de Mallorca un escrito donde solicitan, entre otros puntos, un reajuste de las tarifas y doblar las imposiciones sobre el comercio. La aprobación del monarca vino acompañada con una nueva

⁴³ Si el porte del leño es mucho menor de los 700 quintales, la cantidad a pagar queda bajo el criterio de los Jurados

⁴⁴ Los demás buques pagarán según estimación de los Jurados

exigencia de construir más buques. La respuesta de los Jurados es rápida y el 24 de enero envían a Jaime III un memorándum donde se recuerda al monarca la difícil situación financiera de la Universidad de Mallorca debida a factores diversos como las malas cosechas, la quiebra de las mesas de cambio, la deuda contraída por la Universidad con el monarca -por un total de 60.000 libras- o la pérdida sufrida en el comercio debido a la guerra con los genoveses. Este último punto es el más interesante pues los Jurados desglosan las pérdidas y cuantifican en 200.000 libras los daños producidos por los genoveses en el Mediterráneo, aparte de otras 100.000 libras perdidas en buques y mercancías que comerciaban con Flandes. Lo cual nos da una idea clara del volumen comercial que mantenía el Reino de Mallorca a través del Atlántico en dirección a Inglaterra y Flandes.⁴⁵ Pero no acababan aquí las pérdidas pues en el comercio con los puertos atlánticos del reino de Marruecos eran valoradas, sólo en trigo, en 20.000 libras pues dicho trigo lo compraban en *las playas para navegar a diversas partes*. Ante este cúmulo de pérdidas Mallorca se encontraba en una situación de debilidad y especialmente el motor de la economía insular: el comercio y la navegación.⁴⁶

La segunda mitad del siglo XIV se inicia con la gran plaga de peste negra y la incorporación del Reino de Mallorca a la Corona de Aragón. Si la peste provoca un retroceso económico y la aparición de nuevas estructuras comerciales, la incorporación

⁴⁵ A.D.M. MSL-373, fol. 16v *Item, es cer que la dita uniuersitat elos bens eles persones daquela dalscuns temps ensa es estada dampnificada e agreugada, oltra la perdua deles persones, per los maluats Jenoueses en gran quantitat de moneda que pot puyar a CC Milla libras*

Item, es cert que moltes persones dela dita uniuersitat, anys ha passats, foren dampnificats e perderen en Naus e en Galeas qui anauen en fflandres qui en lamar perhiren, gran quantitat de moneda la qual pot puyar a Cent Milla libras

⁴⁶ A.D.M. MSL-373, fol. 16v: *...Item, es dampnificada la dita uniuersitat per molts daltres e diuerses dampnatges e tribulacions e greuges que aquela ha sostengut per les quals totes coses lo dit Regne e lestatment daquels es molt aminuat e especialment lo fet dela mercaderia e del nauegar, per les quals coses lo dit Regne auia gran (...)ximent (...) dits dampnatges moltes persones estranyes e priuades jaqueren la terra (...)*

de Mallorca a la Corona de Aragón sitúa a la isla en una situación económica diferente al pasar el circuito comercial mallorquín a depender del catalán -los circuitos comerciales catalanes se dirigen principalmente hacia el Norte de África y Oriente (Alejandría y Constantinopla)- y quedar las finanzas de las islas en manos de Barcelona. La grave depresión económica afectará también a Mallorca, que verá como la elevada deuda, especialmente con Cataluña, ocasionará un marasmo con los consiguientes trastornos económicos y sociales.⁴⁷

Sin embargo las navegaciones hacia Flandes continuarán. En 1352⁴⁸ el patrón castellano Juan López llega al puerto de Palma con su coca bayonesa cargada de lana inglesa estibada en el puerto de La Esclusa. El viaje debía continuar hasta Pisa pero el lugarteniente la retendrá y hará descargar toda la lana. El patrón castellano reclama 1000 florines de oro en concepto de flete. En 1357 Juan Muntexo y Aries Lorenzo, patrones lisboetas de una coca llamada *San Jaime* se encuentran en Palma fletándola por un total de 30 escudos de oro a pagar en Brujas dentro de los 20 días siguientes a su arribada. En 1372 Pedro Garbí recibe de Bartolomé Descors una comanda de 85 reales invertidos en 5 vegetas de vino blanco mallorquín para llevarlos en la nave de Bernardo de Prun y Francesquín Aselm a Brujas. En junio de ese mismo año Berenguer Puntiró, patrón mallorquín de una nave llamada *Santa María* perteneciente a *La Compañía*,⁴⁹

⁴⁷ La conquista de las islas por Pedro IV supondrá en el plano fiscal un aumento de la presión contributiva. Si la campaña contra los territorios continentales de Jaime III supondrá en Mallorca un gran esfuerzo económico, el nuevo donativo pedido por el monarca en 1356 y la consiguiente operación de endeudamiento controlada por Pedro IV provocará el control regio sobre las finanzas isleñas pues la deuda pública generada facilitará este intervencionismo. La economía insular quedará mediatizada por la elevada deuda pública, sobre todo en manos catalanas, que provocará una gran crisis económica que desembocará en el conocido como Contrato Santo de 1405 –como un primer intento de solucionar el problema de la deuda- y la Concordia de Barcelona de 1431, después de una nueva suspensión de pagos por parte de la Universidad de la isla. En 1440 se hablaba en Mallorca de disminución de rentas, abandonos de cultivos, despoblación, emigración, etc... Ver CATEURA BENNASSER. *Una enquesta sobre la situació econòmica i demogràfica de Mallorca l'any 1440*. En "Fontes Rerum Balearium", tomo I, p. 53-93. Palma de Mallorca, 1990

⁴⁸ A.C.M. Protocolos notariales nº 14572

⁴⁹ Se desconoce la composición de esta compañía que como tal genérico actúa ya a finales del siglo XIII en viajes por todo el Mediterráneo y especialmente en los puertos atlánticos de Marruecos con varios viajes anuales tal y como se observa en diversos registros del Archivo del Reino de Mallorca.

recibe una comanda de 138 libras del mercader mallorquín Simón Salvatge que el patrón invertirá en mejoras y reparaciones de la nave para el próximo viaje a Brujas.⁵⁰

Juan I de Aragón promulgará unas ordenanzas tendentes a desarrollar el comercio catalán y mallorquín con Flandes e Inglaterra sustituyendo las naos por galeras armadas y formando un convoy de dos galeras catalanas y dos mallorquinas. Sin embargo no se cumplirá este deseo pues en 1389 sólo zarpa una galera de Barcelona, al igual que en 1390 y 1394.

En 1390⁵¹ los Jurados de Mallorca venden la imposición de los buques que arriban y zarpan del puerto de Palma en la que podemos observar que los mercaderes mallorquines continúan comerciando por las mismas rutas empleadas durante la primera mitad del siglo XIV:

BUQUE	PUERTOS	PAGO			
			Salmas 2000	Por centenar salmas ⁵²	Vacío (centenar salmas)
Nau	Romanía, Chipre, Alejandría, Venecia, zona oriental	Entrada	10Libras	10sueldos.	1s.
		Salida	10L	10s.	
Nau u otro buque	Pisa, Calamo, Nápoles, Calabria, Sicilia, Trípoli, Túnez, Génova	Entrada	4L, 8s, 8d.	3s, 4d.	1s.
		Salida	4L, 8s, 8d.	4s.	
Nau o leny	Cerdeña, Córcega	Entrada	2L, 13s, 4d.	2s, 8d.	1s.
		Salida	2L, 13s, 4d.	2s, 8d.	
Nau o leny	Bona, por la costa, hasta Tago	Entrada	2L, 13s, 4d.	2s, 8d.	1s.
		Salida	2L, 13s, 4d.	2s, 8d.	

⁵⁰ A.C.M. Protocolos notariales nº 14726, fol. 120r-v

⁵¹ Archivo del Reino de Mallorca. Códice nº 29, folios 107r a 114r. La imposición entra en vigor a partir del 10 de julio de 1390: *Los onrats Jurats venen la Imposicio deles entrades e exides dels Nauilis a I any primer vinent qui comense a comptar X de Juliol any MCCCLXXX. E leues segos forme dels capitols dauall scrits*

⁵² Estos centenares de salmas se cuentan tanto de más como de menos, pues el pago de 10 libras corresponde a 10 sueldos por centenar de salmas: *...pach per lo buch dentrada deu lliuras e X lliuras de exida, qui son X sous per centenar de salmas e si porta mes o meyns de II^M salmas, pach per cascun centenar de salmas X sous axi entrant con ixent.*

Nau	La Alcudia hasta Ceuta	Entrada	2L, 6s, 8d.	3s, 4d.	1s.
		Salida	2L, 6s, 8d.	3s, 4d.	
Nau o leny	Tanger, Arcilla, Sale, Rax, Nife, las playas	Entrada	6L, 13s, 4d.	6s, 8d.	1s.
		Salida	6L, 13s, 4d.	6s, 8dl	
Nau	Inglaterra, Flandes, Brabante	Entrada	10L.	10s.	1s.
		Salida	10L.	10s.	
Nau o leny	Cadiz, Sevilla	Entrada	5L, 6s, 8d.	5s, 4d.	1s.
		Salida	5L, 6s, 8d.	5s, 4d.	
Nau o leny	Málaga, Almería	Entrada	3L, 6s, 8d.	3s, 4d.	1s.
		Salida	3L, 6s, 8d.	3s, 4d.	
Leny armat	Que vaya o venga de estos sitios	Entrada	16s, 8d.		
		Salida	16s, 8d.		
Nau o leny	Alicante, Gandía, Valencia, Tarragona, Barcelona, San Feliu	Entrada	2L.	2s.	1s.
		Salida	2L.	2s.	
Nau u otro buque	Colliure, Narbona hasta Aigües Mortes	Entrada	2L, 13s, 4d.	4s.	1s.
		Salida	2L, 13s, 4d.	4s.	

Durante esta época desde Mallorca se continúan exportando básicamente los mismos productos, con excepción del vino, de la primera mitad del siglo XIV pero destaca en estos momentos la exportación de armas. Se trata de ballestas fabricadas en Mallorca con acebuche de las islas y empleadas en los enfrentamientos de la conocida como Guerra de los Cien Años. Las exportaciones se dan tanto a Flandes como a Inglaterra.⁵³ También desde Mallorca se exporta en julio de 1385, en naves flamencas, corazas y cascos.

El estudio de las ordenanzas dadas en 1396⁵⁴ por el consulado catalán de Brujas nos muestra los productos exportados desde La Esclusa, antepuerto de Brujas, hacia el

⁵³ A.R.M.. A.H. G-3, fol. 34r y 54v respectivamente. En la primera licencia se permitía al mercader Jaime Lorenzo exportar 400 cuerpos de ballesta a Flandes. En la segunda se da licencia al mercader mallorquín Pedro de Villalonga exportar ballestas al condado de Flandes, pero sabemos por el albarán de descarga que finalmente su destino fue el puerto de Londres

⁵⁴ *Llibre del Consulat 1330-1537. Llibre del Consolat...* El original se conserva en la biblioteca Juan March de Palma de Mallorca.

Mediterráneo. El 27 de diciembre de 1396⁵⁵ los mercaderes establecen, debido a las disputas entre patronos y armadores, la relación de los productos a exportar desde Brujas junto al coste del flete de los mismos, derechos de lonja y ciertas normas básicas de buena pauta comercial y marítima. Los buques de la Corona de Aragón que lleguen a Flandes pagarán por derecho de lonja según sus características. Así las galeras pagan 1 noble mientras que las carracas o naves pagan la mitad. Si el buque no es de la Corona de Aragón pero es fletado por sus mercaderes, pagará 1 franco. También establecen una imposición sobre el movimiento pecuniario de 4 *grossos* por cada 1000 escudos en concepto de derecho de lonja. Las mercancías también deben pagar este derecho. Las especias pagan por bala de carga y destaca el azafrán con 5 *grossos* por bala como el más costoso. Otros productos como la grana para teñir deben pagar 3 *grossos*, mientras que el alumbre paga entre 2 y 6 maravedís por costal según la calidad. Los productos alimenticios pagan en general una cantidad reducida, como el arroz o los dátiles que pagan 2 maravedís, salvo el aceite que debe pagar medio *gros* por bota.

En cuanto a los fletes de las mercaderías, el principal producto y el que más paga es la lana inglesa con 15 sueldos, seguido por el trigo con 10 sueldos, telas de lana con 7 sueldos, lino, arneses, cotas de malla, sombrero de hierro, clavos de hierro, cobre, estaño, calderas, trigo, carne salada y arenques –tanto en tonel como en pipas pagan 11 sueldos-.

Junto a la importación de estos productos manufacturados, encontramos algunos que ciertamente se pueden calificar de gran lujo como es el caso de la lápida existente en la capilla de San Buena Ventura en la iglesia de San Francisco de Palma de Mallorca.⁵⁶

⁵⁵ *Llibre del Consulat 1330-1537...* p. 464 y siguientes.

⁵⁶ En esta época tiene gran importancia la escultura funeraria de la zona flamenca, destacando la villa de Tournai con sus *tombiers*. La lápida original era de metal y desapareció con la desamortización. La actual hace referencia expresa a su origen: *FETA FOU ESTA PEDRA EN FLANDES PER LO HONRAT NANTHONI DE SOLDEUILLA EN LO ANY MCCCC. MORI DIT ANY*. Al año siguiente los mercaderes de Brujas ordenaban aumentar el derecho de lonja en un 50%, salvo en los cambios que aumentan un

En las postrimerías del siglo XIV Barcelona entra en plena crisis financiera y Mallorca se reafirma como centro redistribuidor⁵⁷ frente a la progresiva decadencia económica de Barcelona.⁵⁸

Viajes durante el siglo XV

Durante los primeros treinta años este deseo de navegar con galeras tampoco fructificará pues en el periodo comprendido entre 1403 y 1428 encontramos 16 naos frente a 2 galeras y un balaner. Buque éste de nueva aparición cuya primera referencia la encontramos en 1410. Se mantiene el deseo de realizar un viaje anual hacia Flandes e Inglaterra pero no se podrá llevar a cabo. En mayo de 1415 los mercaderes mallorquines Juan Peris, Jorge Ponts, Pedro Pardo y Antonio Castañer cargan en la nave del genovés Pedro de Vostabro unas botas de vino, consignadas al mercader catalán Pedro Cirera, para comerciarlas en Flandes.

El decenio 1430-1440 la actividad mallorquina con Flandes se verá incrementada notablemente a pesar de las dificultades de la metrópolis catalana.⁵⁹ En 1432 diez navíos parten desde Mallorca para realizar el trayecto junto a otros 20 buques extranjeros que

20%, para poder costear una lápida de la sepultura que tenían dichos mercaderes delante del altar mayor de la iglesia de Santa María del Carmen de Brujas: *Dilluns, a IIII del mes de Juliol, layn MCCCC primo, fforen ensems tots los mercaders catallans ha bitants en la villa de Bruges, e hordenaren que com necessaria cosa ffos de auer alguna cantitat de moneda per raho de pagar una pedra que comprada auian per metre sus la sepultura que los dits tenent debant laltar mayor de nostra dona del Carme de la villa de Bruges...* *Llibre del Consulat 1330-1537...* p. 474. También estipulan el coste del sepelio –20 sueldos de gros- en dicha sepultura para aquellos que falleciendo en Flandes quisieran ser enterrados allí.

⁵⁷ Los fondos del mercader Datini Prato contienen más de 10.000 cartas relativas a cuestiones comerciales de finales del siglo XIV relacionadas con Mallorca.

⁵⁸ Estas mismas ordenanzas contemplan, página 465, la posibilidad del comercio directo Brujas-Mallorca como única excepción a la prohibición de estibar mercancías en cualquier buque que no sea de la Corona de Aragón y que no vaya a cualquiera de los puertos continentales de la Corona de Aragón: *...Empero retense los dits mercaders que en aquel cas, si nauili icha, negu que vaje via dreta a Mailorcha sens girar en nenguna par ne terra del senyor rei darago, que caschu puxe metre lurs robes en aquell nauili que via dreta hira ha Mailorcha...*

⁵⁹ Luis Sirvent presentará en las Cortes de 1431 una propuesta para revitalizar el comercio mediante el establecimiento de una línea regular entre Brujas y Alejandría, vía Barcelona, sostenida con los fondos de la Diputación General. Sin embargo, dicha propuesta no prosperará

llevan la misma derrota. En 1440, y como represalia a un ataque corsario realizado por catalanes contra navegantes flamencos en aguas mediterráneas, Felipe el Bueno establecerá un impuesto sobre el tráfico de mercaderías con la Corona de Aragón de 6 *grossos* por libra lo que llevó, de hecho, a la ruptura comercial entre Flandes y Barcelona.⁶⁰ En enero de 1450 el mismo Felipe cancelará el impuesto y Alfonso el Magnánimo establecerá una línea atendida por galeras propias para competir con Venecia y Florencia

La actividad comercial mallorquina con Flandes durante la segunda mitad del siglo XV es muy escasa y apunta hacia un retroceso considerable pues en los protocolos del notario Bernat Contestí no encontramos ninguna referencia sobre el comercio con Flandes en el periodo comprendido entre 1442 y 1482.⁶¹ La política expansionista del monarca aragonés provocará una grave perturbación en un campo tan sensible a los vaivenes políticos como es el comercio. La reactivación de la crisis en 1455 y la guerra civil de la década de los sesenta dejarán a los mercaderes de la Corona de Aragón en una situación muy complicada que intentará paliar en 1469 con el matrimonio de Fernando con la heredera de Castilla.

Los productos exportados desde Mallorca continúan abarcando productos de todo el Mediterráneo. Así encontramos en los fletes productos como nueces de Xarch, dátiles, pimienta, vino, cera, aceite (parte del cual procede de Túnez), grana de Berbería, Gengibre, mercancías procedentes de Rodas, especias de Chio, productos sicilianos, azafrán, canela, incienso, alumbre... mientras que los fletes de regreso están compuestos por telas, hilo de hierro, latón, sombreros para el sol, lino y seda.⁶²

Un buen ejemplo lo tenemos nuevamente en las ordenanzas que los cónsules de la Corona de Aragón en Brujas redactan el 20 de mayo de 1437 en las que siguen la misma

⁶⁰ DEL TREPPO, M. *Mercanti catalani...*, p. 117

⁶¹ VAQUER, Onofre. *Navegació i comerç a Mallorca...* p. 97-142.

⁶² MACAIRE, Pierre. *Majorque et le commerce...* p. 332

filosofía de las ordenanzas de 1397 y, bajo pena de 5 *grossos*, ordenan que las galeras de la ruta de Flandes⁶³ deben pagar 2 libras de *gros*, frente a 1 libra de *gros* que pagan las naves y carracas, lo mismo que las galeras que arriban a Flandes sin ir armadas.

En cuanto a los productos de estas nuevas ordenanzas, básicamente son los mismos de 40 años atrás. Continúa el azafrán como producto sujeto a mayor imposición, seguido de los demás productos como la grana, seda, especias, algodón, azúcar, almendras, arroz, papel, azufre, dátiles, higos, pasas, aceite, miel, trementina...

El corso y su incidencia en la ruta del Atlántico Norte

*... El corso se había hecho ya un objeto tan importante a la vigilancia del gobierno, que hubieron de promulgar varios vandos a fin de asegurar el buen orden en el cuerpo de los armadores; el qual, habiendo abusado al fin de las facultades y gracias anexas a su oficio, iba degenerando, como era natural, en compañía de piratas...*⁶⁴

La distinción entre piratería y corso queda frecuentemente diluida en la documentación medieval.⁶⁵ Si jurídicamente existe una diferencia clara entre ambos conceptos no ocurre lo mismo en la práctica. La propia actividad comercial desarrollada desde Mallorca compaginaba perfectamente el comercio con el corso, de tal forma que era normal alternar viajes mercantiles a diferentes puertos musulmanes con

⁶³ Si el viaje no es completo, es decir, del Atlántico al Mediterráneo cruzando el Estrecho de Gibraltar, el patrón sólo deberá pagar una vez al año este derecho independientemente de los viajes realizados: *...pero que si la dita galea feya viatge ho viatges que no pesas lestret de Gibeltar, que no sia tengut pagar lo petro sino una volta lo dit dret dins un any; e pesant lo dit stret, pach per cascun viatge les demunt dites II llibres de gros*

⁶⁴ CAPMANY I MONTPALAU, A. *Memórias...*, vol. I, p. 118

⁶⁵ Michel MOLLAT hablaba de estas actividades como unas *formas parasitarias de la economía*. Ver *De la piraterie sauvage à la course réglementée...*, vol. I, p. 7.

expediciones corsarias a esos mismos puertos e incluso la complementariedad de ambas actividades en un mismo viaje. El estudio de la documentación medieval puede llevar a la confusión pues las mismas licencias indican que se conceden para ejercer como *cursarius seu piratas*. Sin embargo el hombre medieval distingue perfectamente entre curso legal e ilegal. El principal argumento para la legalidad era la concesión de la licencia correspondiente por parte de la autoridad competente que en el caso de Mallorca se trataba del Gobernador de la isla.⁶⁶ La licencia incluía la obligación de respetar a los súbditos de la Corona de Aragón y a todos aquellos con los que se mantuviera tregua o paz. Para garantizar este punto se estipulaba la fijación de fianzas y el nombramiento de avalistas.⁶⁷ Avaladores que normalmente participaban en el armamento de la nave con cantidades que no suelen superar las 250 libras y que representaban a cualquier oficio pues desde patronos o marineros hasta escribanos o carniceros figuran en esta relación.⁶⁸

Sobre los beneficios obtenidos en las expediciones corsarias las autoridades regias se embolsaban una parte proporcional después de haber vendido el botín en subasta pública y siempre en el lugar de origen de la licencia. Si por circunstancias el botín se vendía en un puerto diferente, el impuesto regio se debía abonar en el de origen. Tal es el caso de Pedro Arbona que en 1403 entra en curso bajo licencia del gobernador de Mallorca y vende parte del botín en Alicante pero el impuesto lo abonará en Mallorca.⁶⁹

⁶⁶ En Valencia y Barcelona esta facultad recaía sobre el Baile General. A partir de 1386 los Jurados podían concederlas previa presentación de las correspondientes fianzas ante el baile.

⁶⁷ A finales del siglo XIV una galera debía dejar como fianza de entre 2.000 libras de Mallorca y 4.000 florines de Aragón. Una galiota entre 600 y 1.000 libras de Mallorca. Los leños entre 250 y 600 libras de Mallorca y las barcas entre 100 y 500 libras mallorquinas. En Valencia, en 1386, una galera debía avalar por un total de 15.000 florines y una galiota de 25 bancos por 4.000. LÓPEZ PÉREZ, M^a Dolores. *Piratería y corsarismo...*, p. 175.

⁶⁸ Cabe destacar el papel de las mujeres como avalistas tanto por parte de mujeres de la misma familia de los patronos como por parte de aquellas que no mantienen relación de parentesco

⁶⁹ LÓPEZ PÉREZ, M^a Dolores. *Piratería y corsarismo...*, p. 178. Para un estudio sobre la financiación y rentabilidad de las actividades corsarias en Mallorca, se puede ver su trabajo: *La financiación de las empresas corsarias... los armamentos de naves mallorquinas*.

Las leyes de los siglos XIII y XIV reglamentaban estas actividades y procuraban hacer frente a los que se las saltaban con severas normas económicas y penales. En el fuero de Cartagena de 1246⁷⁰ se estipulaba que el señor tendría derecho a disponer libremente de las embarcaciones durante un mes al año para dedicarlas a acciones militares e indicaba el pago que debían realizar sobre las ganancias obtenidas todos aquellos que quisieran dedicarse al corso.⁷¹

Unos años más tarde, en 1250, Jaime I de Aragón reconocía que el corso es una actividad de doble filo que acaba haciendo daño también a quien la practica, por lo que prohíbe su ejercicio.⁷² En 1288 Alfonso IV el Casto ordena que todo aquel que quiera armar en corso contra enemigos de la Corona de Aragón, debe antes dejar una fianza y comprometerse a no asaltar a los buques neutrales. En caso contrario podrían ser encarcelados y obligados a pagar los daños.⁷³ Esta misma normativa existía en Castilla donde los corsarios armados en Sevilla debían asegurar sus acciones con sus propios bienes.

Esta práctica corsaria no estaba exenta de cierta utilización propagandística por parte de los diferentes reinos. Si en la segunda mitad del siglo XIII los corsarios catalanes

⁷⁰ TORRES FONTES, J. *Fueros y Privilegios de Alfonso X el Sabio al Reino de Murcia*. Fernando III concede a Cartagena el fuero de Córdoba

⁷¹ *Et sobre esto mando et otorgo todo quanto en este priuilegio es escripto: de quantos nauios se armaren en el puerto de Cartagena grandes et chicos et yendo en corso et dándoles Dios ganancia, que den assi como en este priuilegio dize...* Las naves debían pagar un 30% del beneficio obtenido con el botín. Las galeras, 20 morabetines pequeños y 1 moro; las saetias de entre 40 y 80 remos, 25 morabetines chicos; mientras que las barcas de entre 10 y 20 remos, 7 morabetines chicos. También estipulaba el nuevo fuero que los corsarios o mercaderes podrían abandonar el puerto aún teniendo deudas, bajo compromiso firme de volver a liquidarlas: *...Et nengun mercader nin nengun corsario que este pora mouer del puerto por debda que deua nin por otra cosa nenguna, non sea detenido dando buena firmaça de fazer derecho al torno...*

⁷² HUICI MIRANDA. *Documentos de Jaime I...*, p. 355: *Iacobus... fidelibus suis baiulis, iusticiis, iuratis, curiis, paciariis et uniuersis aliis subditis nostris, ad quod presentes pervenerint, salutem et gratiam. Quia vidimus et pro certo cognovimus quod pro armamento cursariorum terre nostre magnum damnum evenit et posset de cetero evenire ideoque volumus et vobis firmiter et districte mandamus, quatenus non permitatis aliquod armamentum fieri ab aliquibus cursariis siue aliis quibuslibet hominibus iurisdictionis nostre contra aliquos homines qui non sint de nostra iurisdictione. Datum Cesarauguste, XIII kalendas iulii, anno Domini MCCL*

⁷³ *...quod si aliquis de piratis huiusmodi facerint malum aliquod in locis uel rebus amicorum uel treugarum, illos capiat incontinenti et captos detineatis, ut contra eos possimus procedere iusticia mediante, et res quas detulerint capiat et custodiat ut possint restitui illis quibus fuerint depredate.* En CAPMANY. *Memorias...*, tomo II, p. 66 (documento 43)

depredaban habitualmente, según cuenta Alfonso X,⁷⁴ las nuevas costas castellanas, pronto los castellanos se colocarán, como mínimo, a la altura de los súbditos de la Corona de Aragón, genoveses o musulmanes en sus actividades depredadoras. De hecho las actividades corsarias castellanas a lo largo de la primera mitad del siglo XIV alcanzarán su punto álgido en 1320 cuando los asaltos de tres corsarios armados en Sevilla provocarán el mayor pleito conocido de la época con una reclamación que ascenderá hasta las 200.000 doblas de oro. La actuación de Ferrán González de la Martra y Juan González Scas, ambos de Castro Urdiales, junto a Juan de Guetaria, vecino de San Sebastián, como patronos de tres cocas armadas en Sevilla para el corso provocaba la desazón de los mercaderes mallorquines que veían peligrar el comercio con el norte de África debido a sus ataques.⁷⁵

En los viajes a Inglaterra y Flandes se producirán ya desde el inicio asaltos a los buques mediterráneos ricamente cargados que navegan en ambos sentidos. Los principales actores de estos asaltos serán marinos ingleses que no dudarán en asesinar para lograr sus objetivos creando una situación de incertidumbre en el comercio marítimo que bien reflejó Capmany i Montpalau.⁷⁶

Las primeras galeras mediterráneas que navegan hacia Flandes deben pasar por zonas marítimas inestables debido a los frecuentes enfrentamientos entre franceses e ingleses y sufrirán ataques según las alianzas. La documentación refleja la intensa actividad corsaria inglesa a inicios del siglo XIV cuando Eduardo I ordena al duque de Britania y

⁷⁴ *Cántigas de Santa María* de Alfonso X el Sabio. METTMANN, tomo II, p. 322. Alfonso X se queja en esta cántiga de los impedimentos que le ponían los corsarios musulmanes y catalanes en su labor repobladora de las nuevas poblaciones de la costa atlántica como es el caso de El Puerto de Santa María

*...Viinnam pera pobrarem des Jenua te en Charthes;
mais lennos de Catalaes, cossarios cheos d'artes,
faziam danos nos portos, ca desto son sabedores...*

⁷⁵ A.R.M. Pergaminos, Castilla-2.

⁷⁶ CAPMANY I MONTPALAU, A. *Memorias históricas...*, vol. I, p. 327: *...La navegación directa a Inglaterra desde los puertos del mediterráneo, que sin duda empezó a fines del siglo XIII, debía de ser peligrosísima tanto por los riesgos del largo viaje y de la braveza de los mares británicos, estando la náutica aún muy atrasada, como por la continua pyratería de aquellos Isleños, que entonces ni sabían comerciar ni navegar, ni dexaban hacerlo pacíficamente a los demás*

a sus hombres⁷⁷ que investiguen para devolver los bienes robados al mallorquín Guillelmi Pierre que navega hacia Inglaterra en la nave del patrón sevillano Domingo Peris -cargada con mercancías por valor de 4200 libras- cuando son asaltados por 8 naves inglesas en aguas del puerto de Saint-Mathieu y llevados a Inglaterra donde venderán las mercancías y los pertrechos de la nave por diversos puertos ingleses.⁷⁸ También los portugueses se enfrentarán a los mercaderes mallorquines principalmente por el espacio comercial comprendido entre el sur de Portugal y la costa atlántica africana donde los mallorquines estaban fuertemente implantados. Para subsanar esta situación⁷⁹ Sancho I de Mallorca no dudará, en 1321, en apelar al Papa quien ordenará al monarca portugués que no sean molestados los súbditos del Reino de Mallorca.

Sin embargo, los ataques ingleses a buques mallorquines continúan y Bertrand de Vilar será asaltado por piratas ingleses en las costas de Dover cuando iniciaba la singladura de retorno hacia Mallorca.⁸⁰ En 1323 un nuevo asalto a 2 galeras mallorquinas se produce en los mares situados entre Calais y Sandwich.⁸¹ Entre los damnificados se encuentra el manresano Berenguer Lecois que reclamará por un total de 400 libras. A pesar de encontrarse los nuncios del rey de Mallorca en Londres⁸² en esta ocasión Eduardo II no inicia las investigaciones para recuperar lo robado con la excusa de desconocer el nombre de los piratas y pide que no se decrete ninguna marca⁸³ a sus

⁷⁷ En cumplimiento del derecho contemplado en las leyes promulgadas en Inglaterra sobre la mercadería: *... premissa omnia expleatis in forma predicta ssecuri inde quod de iure secundum legem mercatoriam...*

⁷⁸ Public Record Office. C 66/124: *...cum bonis et mercimonis predictis uersus anglie transfretantem hostiliter venientes nauem illam vi et armis intraverunt et bona et mercimonia predicta una cum funnibus, anchoris et aliis apparatibus eiusdem nauis ceperunt et ea usque in regnum nostrum Anglie duxerunt ea quod ad diuersa loca in Comitatum Norffolk, Suffolk, Sussex, Southampton, Gloucester et Somerse et alibi detulerunt ad graue dampnum ipsorum Guillelmi Pierre et Domingi et contra pacem nostram...*

⁷⁹ A.R.M. A.H. L.R.-6, fol. 110r-v

⁸⁰ Public Record Office. C 66/159.

⁸¹ RYMER. *Foedera, Conventiones, Literae...*, vol. II, parte II, p. 84

⁸² RYMER. *Foedera, Conventiones, Literae...*, vol. II, parte II, p. 75

⁸³ La marca, al igual que la represalia, constituía un recurso de fuerza al decretarse el embargo generalizado sobre todos los bienes de los mercaderes de la misma nacionalidad del agresor y propiciaba la paralización de la actividad comercial entre ambos contendientes. Para evitarlo se instauraba, de mutuo acuerdo, un laudo como mejor forma de reparar los daños de ambos sin aumentar los perjuicios. Constituía un impuesto transitorio destinado a reunir fondos para resarcir las pérdidas que pronto pasará,

súbditos por parte de Sancho I. Al año siguiente⁸⁴ el mercader y propietario de las 2 galeras, el mallorquín Pedro Jaume, entrega en Inglaterra a Eduardo II cartas de Sancho I con las pertinentes reclamaciones.

Ya hemos visto cómo la actividad corsaria genovesa, enmarcada en la guerra entre la Corona de Aragón y la república de Génova, había llevado en 1330 a los mercaderes mallorquines a declarar pérdidas superiores a los dos millones de sueldos mallorquines en el Mediterráneo y otro millón en el Atlántico.⁸⁵ Pero los genoveses no eran los únicos en interferir el comercio mallorquín. Ya he apuntado el efecto desestabilizador de la actividad corsaria castellana en el comercio de Mallorca y en 1331⁸⁶ se sumará a las pérdidas producidas por los genoveses cargando sobre la actividad comercial atlántica un laudo⁸⁷ estipulado en 4 dineros por libra, es decir, del 1'66%.

Pero las pérdidas no se producían únicamente por asaltos pues en ocasiones los propios patrones del buque fletado se convertían en los artífices de las desgracias de los

en la práctica, a convertirse en un impuesto fijo –debido a los continuos laudos decretados- que creará un auténtico fondo de compensación cuya principal función será eliminar las marcas y represalias, garantizando de esta forma la continuidad de la actividad comercial.

⁸⁴ RYMER. *Foedera, Conventiones, Literae...*, vol. II, parte II, p. 109-110

⁸⁵ Años más tarde, en 1356, Pedro IV de Aragón publica unas nuevas ordenanzas sobre la guerra de corso destinadas especialmente a las islas Baleares para defenderse de la gran actividad corsaria genovesa en las que el monarca se compromete a prestar todo lo necesario para armar todas las galeras y naves que sea posible, además de la paga de 1 mes y el pan de 4 meses. El ámbito de acción de estos corsarios no podrá sobrepasar el Estrecho de Gibraltar. PARDESSUS. *Collection de lois...* tomo V, p. 465 a 472

⁸⁶ A.R.M. A.H-4384, fol. 89r. Después de años de litigio Jaime III establece finalmente un acuerdo con los castellanos por el cual se reunirán las cantidades debidas a los castellanos mediante esta imposición. Por su parte, los castellanos implantarán un laudo por 2 años -que acabará teniendo carácter obligatorio- y que se establece sobre los mercaderes del Reino de Murcia. En sus tierras han de pagar 3 dineros por libra –1'25%- de entrada y 1 dinero por libra –0'41%- de salida. En Mallorca deben pagar de entrada 4 dineros por libra –1'66%- y 2 dineros por libra –0'83%- de salida. Los mercaderes mallorquines, aparte de los que comercian con Flandes, que comercien en tierras castellanas deben pagar sólo ½ dinero por libra –0'20%- debido a que ya pagan regularmente otro laudo en Sevilla que también se convertirá en perpetuo y será conocido en Mallorca como el *lou dels castellans*. A.R.M. Pergaminos, Castilla-7. Una vez acordado este laudo, en 1334 Alfonso XI ordena amparar a los mercaderes mallorquines en todos sus reinos.

⁸⁷ Este laudo se creará como consecuencia del ya comentado pleito entre castellanos y mallorquines en el que se reclamará la ingente cantidad de 200.000 doblas de oro. En 1343 se venía recaudando desde hacía unos años un nuevo laudo por los daños sufridos por los mercaderes mallorquines en el Estrecho de Gibraltar por castellanos y otros. Arnau de Erill, gobernador de la isla en nombre del nuevo monarca Pedro IV de Aragón, confirma a Francisco de Comelles y Simón Virgili la recaudación del laudo en Mallorca tal y como venía haciendo Francisco Roldán

mercaderes. En 1328⁸⁸ Nicolás Ferranti, factor en Mallorca de los venecianos *Nigri Cocho*, fletaba la coca del santanderino Pedro Amor para llevar 200 vegetas de vino y 30 pundos de alumbre al puerto de La Esclusa donde debía ser entregado a Pedro Momo, socio y factor de los venecianos en Flandes. Sin embargo el patrón se desviará de su derrota y en Normandía entra en el puerto de Ayreflor donde las mercancías serán confiscadas al declarar que en realidad pertenecían a los genoveses de las sociedades de los Bardi y los Perucci. El lugarteniente de Mallorca deberá certificar, después de ver los libros de la mesa de la lezda y la carta de flete, que tanto el vino como el alumbre son venecianos.

En otras ocasiones la negativa a ofrecer soluciones a los asaltos de ciertos súbditos llevaba a la constitución de la nada deseada marca. Siete años después de los hechos, producidos en 1336, el gobernador de Mallorca⁸⁹ comunica al rey de Sicilia que se ha constituido una marca para satisfacer la parte todavía no satisfecha de lo robado por Marino Coxe, almirante de 15 galeras a sueldo de Sicilia, que había asaltado una nave cargada con alumbre, oro y especias –valorado en 23.291 florines de oro- de mercaderes mallorquines que habían cargado en las partes de *Romania* para llevarlas a Flandes.⁹⁰

⁸⁸ A.R.M. A.H-1, fol. 319v-320r: *...quod anno proximo lapso Petrus amori, castellanus de Sancto anderio, patronus cuiusdam Coche vocate Sancta Caterina existens in Maioricarum, nauleauit dictam Cocham Petro carauelli, factori tunc dicte Societatis in Maioricarum, causa portandi apud Sclausam flandarum ducentas vegetes grossas plenas vino de Candia et Triginta pondo aluminis de fuyla ut dictas res deliberaret Petro Momo, socio et factori in dictis partibus fflandrie societatis predictae...*

⁸⁹ A.R.M. A.H-4, fols. 125v-126v

⁹⁰ En 1439 los consellers de Barcelonal pedirán a la reina que ordena la inmediata salida de los mercaderes de la Corona de Aragón que residan en la zona de Flandes debido al apresamiento de una nave flamenca: *...devien exir de Bruges e de tot lo comptat de Flandes e de la senyoria del illustre duch de Burgunya. E lo motiu principal donant causa al sobresehiment de la dita provisio es brevitat del temps de XXX dies continuus, apres reebut vostre edicte e manament; e ates que en Bruges e en altres parts del comptat de Flandes e senyoria del dit duch han havers e mercaderies ultra cathalans, aragoneses, valencians e mallorquins en gran valor e cabal...* El asalto a la nave flamenca lo ha hecho un valenciano por lo que son, junto a los catalanes, los más perjudicados. Aragoneses y mallorquines quedan al margen de las negociaciones en curso: *...que de çeragossans ne de mallorquins non cal star ab ansia neguna com no vengue a res llur negociacio, axi que tot lo major e precipuu interes es de aquesta ciutat e del valencians...* COLL JULIÀ, N. *El corso catalán en el siglo XV*, p. 186.

En 1350⁹¹ el gobernador Gilabert de Sentelles envía una carta a los Esclavinos de Brujas comunicándoles que los mercaderes castellanos Miguel Martinez y Juan Enxoue, de Getaria, han asaltado la nave del mallorquín Arnau Burguet cuando navegaba cargada con cera, grana, garbanzos, azúcar y otros productos hacia La Esclusa. Los castellanos navegaban con las dos naves estibadas con sus propias mercancías pero no se resistirán a asaltar la nave mallorquina y vender las mercancías en Brujas.

Por su parte los mercaderes intentaban hacer frente a los factores políticos que podían influir negativamente en su actividad, aunque en ocasiones los resultados no fueran los deseados. En 1370⁹² Berenguer Ermengol, factor en Brujas de la compañía del barcelonés Bernardo Galbes, había comprado, entre otras mercaderías, 41 telas de diversos colores para enviarlas a los mallorquines Miguel de Pach y Bernardo de Peralbes.⁹³ Debido a la guerra entre Castilla y Portugal Berenguer Ermengol las enviará bajo el sello del mercader genovés Daniel Oltramari, tal y como había hecho ya en ocasiones anteriores, para embarcarlas en dos naves de genovesas y eludir de esta forma el posible embargo de las mercancías. Sin embargo en esta ocasión las naves serán apresadas por la flota inglesa por lo que piden que se escriba al rey de Inglaterra solicitando la devolución de lo tomado.⁹⁴

En 1373 la galera *Santa Clara*, al mando del patrón mallorquín Arnaldo Beseya, zarpa de Mallorca con 15.000 quintales barbarescos y otras mercancías rumbo a Flandes pero delante del Ras de Sent Maen son asaltados por súbditos ingleses, a pesar de los acuerdos de paz entre Inglaterra y Aragón, bajo el pretexto de los acuerdos matrimoniales entre Aragón y Castilla. Peor suerte habían tendido los 60 tripulantes y

⁹¹ A.R.M. A.H-12, fol. 5v

⁹² A.R.M. A.H-35, fol. 85r

⁹³ Las mercancías debían descargarse en Ibiza o Mallorca

⁹⁴ A.R.M. A.H-35, fol. 85v a 89r. Son un total de 4 balas con 10 paños cada una cuyo valor asciende a 164 libras en *grossos* flamencos. En este documento se desglosa los costes del transporte de estas balas desde Mellinas a Brujas –5 sueldos- y desde Brujas al puerto de La Esclusa –8 sueldos-.

mercaderes de la nave de 2500 salmas del mallorquín *en Gralera* que será asaltada por 3 naves y 15 barcas inglesas, bajo el mismo pretexto, y llevados al mismo lugar del Ras de Saint Maen donde serán asesinados después de haberles expoliado todas las mercancías.⁹⁵

En 1380⁹⁶ varios mercaderes mallorquines fletan en el puerto de Palma la barcha tinclada de Diego Diez, de Castro Urdiales, para navegar al puerto africano de La Alcudia y desde allí poner proa a Flandes. Son asaltados en el canal de Flandes por súbditos del monarca inglés a pesar de la paz existente entre ambas coronas.

Pero no siempre serán los mercaderes isleños los perjudicados por el corso pues en la segunda mitad del siglo XV, concretamente en 1467,⁹⁷ encontramos algunos mercaderes mallorquines que asaltarán a varios patrones genoveses -en el marco de los enfrentamientos entre Alfonso V de Aragón y los genoveses- quienes solicitan en Brujas que la ciudad se querelle contra estos mercaderes mallorquines.

Conclusiones:

Las relaciones comerciales entre los dos grandes focos medievales del continente europeo como eran la zona flamenca, receptora de todo el comercio del Norte de Europa, y la zona este mediterránea, punto de entrada de los productos asiáticos, se inician como mínimo en el último tercio del siglo XIII. El papel de Mallorca será fundamental debido a su privilegiada situación en el Mediterráneo que la convertía en escala básica del comercio marítimo entre Oriente y Occidente.

⁹⁵ Archivo de la Corona de Aragón, Registro nº 2011, fols. 131-136

⁹⁶ A.R.M. A.H-4496, fol. 272r-v

⁹⁷ Archivo Departamental du Nord (Lille). Serie *Chambre des Comptes de Lille*, B-846: *Gênes (1434-1467): Commerce des genoïs en Flandre. Droits d'entrée de leurs vaisseaux au port de L'Ecluse... ..pirateries des marchands de Majorque. Contestations entre des armateurs génoïs et les marchands catalans..* Concretamente los documentos 23.634 y 23.636: *...possit quicquid est in causa mercatorum maioricensum ac Christofori de Ghisulfis et Andree et Antonii, Italianorum Ciuium Januensium...*

BIBLIOGRAFÍA

- BASTARDAS, Joan y otros. *Usatges de Barcelona. Un codi a mitjan segle XII*. Fundació Noguera. Barcelona, 1984
- BAUTIER, Robert-Henri: *Les relations commerciales entre l'Europe et l'Afrique du Nord et l'équilibre économique méditerranéen du XII au XIV siècle*. En "Bulletin Philologique et Historique du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques". Années 1953 et 1954. Presses Universitaires de France. Paris, 1955.
- BECERRA HORMIGO, Manuel. *Curso mallorquín en la ruta atlántica: la actuación de Pere Bernat (1360-1361)*. En "XIII Congrés d'Història de la Corna d'Aragó". Comunicacions III. Institut d'Estudis Baleàrics. Palma de Mallorca, 1989.
- CAPMANY Y DE MONPALAU, Antonio. *Memorias históricas sobre la Marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. 3 Vols. Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona. 1961
- CATEURA BENNASSER, Pablo. *La trentena esgarriadora. Guerra i fiscalitat. El Regne de Mallorca (1330-1357)*. Editorial El Tall. Palma de Mallorca. 2000
- COLL JULIÀ, N. *El curso catalán en el siglo XV*. En "Estudios de Historia Moderna", tomo nº IV. C.S.I.C, 1954
- DUARTE, Luís Miguel. *Súbitos da Cora de Arago em Portugal no século XV. Comercio e segurança (algumas notas)*. En "XIII Congrés d'Història de la Corna d'Aragó". Comunicacions III. Institut d'Estudis Baleàrics. Palma de Mallorca, 1989.

- HUICI MIRANDA, A. – CABANES PECOURT, M.D. *Documentos de Jaime I*. Editorial Anubar. Valencia, 1975
- *Llibre del Consolat dels mercaders Catalans en Bruges, 1330-1537*. Manuscrito del siglo XV. Encuadernación de Antonio de Gavere de Brujas 1459-1505. Editado en: “Archivo y Biblioteca de la Casa de Medinacelli. Series de sus principales documentos. 2ª= Bibliografía.” Madrid, 1922
- LÓPEZ PÉREZ, María Dolores. *La financiación de las empresas corsarias catalano-aragonesas durante la Baja Edad Media: los armamentos de naves mallorquines*. En “El comerç alternatiu. Corsarisme y contraban (s. XV-XVIII)” VIII Jornades d’Estudis Històrics Locals. Institut d’Estudis Baleàrics. Palma de Mallorca, 1990.
- LÓPEZ PÉREZ, María Dolores. *Piratería y corsarismo en el Mediterráneo occidental medieval. El control de las actividades corsarias en Mallorca a finales del siglo XIV y principios del XV*. En “La mediterránea. Antropología i Historia” VII Jornades d’Estudis Històrics Locals. Institut d’Estudis Baleàrics. Palma de Mallorca, 1990.
- MACAIRE, Pierre. *Majorque et le commerce international (1400-1450 environs)*. Atelier Reproduction des Theses. Universite de Lille III. Lille, 1986
- METTMANN. *Cántigas de Santa María* de Alfonso X el Sabio. Editorial Castalia. Madrid, 1986-1989
- MOLLAT, Michel. *De la piraterie sauvage à la course réglementée: XIII-XIV siècles*. En “Actas del XIV Congrès International des Sciences Historiques”. Paris, 1975.

- ORTEGA VILLOSLADA, A. *Aportación documental sobre las relaciones Mallorca-Flandes en el siglo XV*. III Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval. Sevilla, 1991.
- ORTEGA VILLOSLADA, Antonio. *Viajes a Flandes e Inglaterra. ¿Cabotaje o “recta via”?* Espacio, Tiempo y Forma. Serie III, Historia Medieval. Tomo 16, páginas 233 a 255. UNED, 2003
- PARDESSUS, J.M. *Collection de lois maritimes anterieures au XVIII siècle...* Imprimé a l’Imprimerie Royale. Paris, 1828-1845.
- PIFARRÉ TORRES, Dolors. *El comerç internacional de Barcelona i el Mar del Nord (Bruges) a finals del segle XIV. Pròleg de Manuel Riu*. Publicacions de l’Abadia de Montserrat, 2002
- SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luís. *La Corona de Aragón y el Atlántico: problemas y vías de investigación*. En “XIII Congrès d’Història de la Corona d’Aragó” Ponencias. Institut d’Estudis Baleàrics. Palma de Mallorca, 1990
- TORRES FONTES, J. *Fueros y Privilegios de Alfonso X el Sabio al Reino de Murcia*. Academia Alfonso X el Sabio. Murcia, 1973.
- TREPPO, Mario del. *Els mercaders catalans i l’expansió de la Corona catalano-aragonesa al segle XV*. Documents de Cultura. Barcelona, 1976
- VAQUER BENNASSAR, Onofre. *El comerç marítim de Mallorca (1448-1531)*. El Tall editorial. Mallorca, 2001
- VAQUER, Onofre. *Navegació i comerç a Mallorca. Segle XV, segona meitat*. Fontes Rerum Balearium. 1990, p. 97-142.