

BolLETÍ de la
SOCiETAT
ARQUEOLòGiCA
L'IL·liANA

Revista d'Estudis Històrics

Any CXXVI Núm. 865 #67_ISSN: 0212-7458

Tercera Època_Palma_2011

Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana

HISTÒRIA

1885-1904: *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*

1905-1937: *Bolletí de la Societat Arqueològica Luliana*

1938-1977: *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*

Anys: 3ª Època 1978-

ISSN: 0212-7458

Dipòsit legal: PM 738 -1960

Periodicitat ANUAL

Editor: *Societat Arqueològica Lul·liana*

<http://www.arqueologicaluliana.com>

Preu de la subscripció: 45 euros

CONSELL DE REDACCIÓ

Director

Dr. Miguel José Deyá Bauzá, Universitat de les Illes Balears

Secretari

Dr. Miquel Àngel Capellà Galmés, Universitat de les Illes Balears

Vocals

Dr. Albert Hauf i Valls, Universitat de València / Dr. Flocel Sabaté i Curull, Universitat de Lleida /

Dr. Manuel Calvo Trias, Universitat de les Illes Balears / Dr. Tomàs de Montagut Estragués, Universitat

Pompeu Fabra / Dr. Xavier Torres Sans, Universitat de Girona / Dra. Maria Barceló Crespi, Universitat

de les Illes Balears / Dr. Ricard Urgell Hernández, Arxiu del Regne de Mallorca

PRESENCIA EN BASES DE DADES I REPERTORIS BIBLIOGRÀFICS

REGESTA IMPERII. Akademie der Wissenschaften und der Literatur (DE) / *Repertorio de medievalismo Hispánico*.

CSIC / Catàleg LATINDEX / Acceptada a PIO (Periodical Index Online). Quest (GB) / Incorporada a DICE (Difusión

y Calidad Editorial de las Revistas Españolas de Humanidades y Ciencias Sociales y Jurídicas) / Evaluada a RESH

(Revistas científicas Españolas de Ciencias Sociales y Humanas) / Clasificada a CIRC (Clasificación Integrada de

Revistas Científicas) / Allotjada a e-Dialnet, Universidad de La Rioja

PRESENCIA A INTERNET

Volums 1-62 (1885-2006)

<http://ibdigital.uib.cat/greenstone/cgi-bin/library.cgi>

Volums 1-18 (1885-1921)

http://prensahistorica.mcu.es/es/publicaciones/numeros_por_mes.cmd?idPublicacion=3041

Volums 63 i següents (2007-)

<http://dialnet.unirioja.es/servlet/revista?codigo=12153>

DISSENY DE LA COBERTA I L'INTERIOR

Antoni Garau

Carles Fargas

IMPRESSIÓ

Impremta BAHIA

© dels autors pels seus articles

Els articles publicats al BSAL recullen exclusivament les opinions dels seus autors.

La revista declina qualsevol responsabilitat que pogués derivar-se dels drets de propietat intel·lectual o comercial.

Societat Arqueològica Lul·liana

C/ Monti-Sion, 9

07001 Palma de Mallorca

arqueologicaluliana@gmail.com

DEL MEDITERRÁNEO AL ATLÁNTICO: APERTURA / REAPERTURA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR EN LA EDAD MEDIA. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Antonio Ortega Villoslada

UNED Illes Balears

Resumen: Hito del comercio internacional en el Medievo, se ha debatido entre apertura o reapertura, y lo que ello implica, del intercambio mercante vía estrecho de Gibraltar. Comercio en el que Mallorca jugará un papel decisivo, analizado por la Historiografía.

Palabras clave: Mallorca, Atlántico, Intercambio mercante, Estrecho de Gibraltar, Edad Media.

Abstract: Milestone of the international trade in the Middle Age, there has been debated between opening or reopening, and what it implies, of the merchant exchange for the strait of Gibraltar. Trade in which Majorca will play a decisive paper analyzed by the Historiography.

Key words: Majorca, Atlantic, Naval trade, Strait of Gibraltar, Middle Age.

En su infancia la navegación se practicaría con bastimentos costeros; mas conforme fueron creciendo la industria y el lujo, fue necesario abrir comunicación con los pueblos vecinos para permutar con ellos los objetos recíprocos de sus necesidades y fantasías. Cuando los de países más cercanos no bastaron, u otros aunque de tierras más remotas y menos conocidas, prometieron mayores ventajas; empezaron algunos osados navegantes a penetrar en las regiones ultramarinas, saltando al principio de isla en isla, o de promontorio en promontorio, al modo que lasavecillas recién salidas del nido, brincan de rama en rama para ejercitar sus fuerzas y su vuelo.

Las mayores ganancias que provenían de los primeros viajes largos, alentaron la codicia mercantil hasta hacerle despreciar los peligros de todos los mares y las inclemencias de todos los climas. A lo menos éste ha sido el orden progresivo que siguió la navegación en el mediterráneo, de la qual tratamos; y parece muy natural que fuese también el mismo que ha seguido en los demás mares... ..y en el siglo XIII -los venecianos- surcaban sus quillas el elado mar de Azoff en concurrencia con los activos Genoveses: sin perder de vista el nuevo proyecto de abrir la puerta del Océano para dirigir su rumbo hasta la opulenta Brujas, emporio universal de las producciones e industria del norte y del medio día en aquella edad. Con esta lenta progresión siguieron su carrera los Pisanos, Genoveses, Provenzales y también los Catalanes.¹

Con estas deliciosas líneas resume Capmany la idea, en el siglo XVIII, del comercio medieval. Vincula la apertura de la ruta atlántica a la evolución experimentada en la Europa del siglo XIII por la industria y a la elevación del nivel de vida, lo que alentó el comercio naval entre los principales centros de producción a pesar de los riesgos de este tipo de travesías. Ratifica la opinión, ya expresada en fuentes cronísticas musulmanas, sobre la situación coyuntural del Estrecho y el dominio islámico² cuando habla de abrir la puerta del Océano, dando por hecho su cierre a la navegación mediterránea y, asimismo, reconoce la primacía italiana porque: *...las comunicaciones empezaron a abrirse gracias a la habilidad de los genoveses e italianos.*³

Concepto análogo perdura en los inicios del siglo XX con Schaubé⁴ o Cessi,⁵ que creen que el Estrecho estuvo bloqueado al tráfico mercante desde el colapso del Imperio romano de Occidente hasta el siglo XIV. Hamy⁶ sostiene, por contra, que los navegantes catalanes frecuentaban los Países Bajos mediado el siglo XIII y sólo unos años más tarde intervendrían los italianos en los asuntos marítimos del Norte. Recorridos que realizaron, a decir de Sottas,⁷ sin escalas. Punto rebatido por otros autores. Actualmente, según veremos, persisten las divergencias respecto a esta cuestión.

En la segunda mitad del siglo XX la perspectiva es mucho más extensa. Pierre Chauu⁸

¹ CAPMANY Y DE MONPALAU, A.: *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, (Madrid, 1779-1792), I, pp. 55-56. Reedición de la Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona, 1961.

² Según la conocida metáfora de Ibn KALDUN que consideraba que en los siglos IX y X el Mediterráneo era un lago islámico, cerrado por los musulmanes a la navegación cristiana.

³ CAPMANY Y DE MONPALAU, A.: *Memorias...*, I, p. 126.

⁴ SCHAUBE, A.: *Die Anfänge der venezianischen Gallerenfahrten nach der Nordsee*. Historische Zeitschrift, CI, 1908.

⁵ CESSI, R.: *Le relazioni commerciali tra Venezia e le Fiandre nel secolo XIV*, Nuovo Archivio Veneto, XXVII, 1914.

⁶ HAMY, E. T.: *Études historiques et géographiques*, Paris, 1896.

⁷ SOTTAS, J.: *Les messageries maritimes de Venise au XV^e siècle*, Paris, 1936, p. 127.

⁸ CHAUNU, P.: *La expansión europea (siglos XIII al XV)*, Barcelona, 1982.

sigue relacionando la apertura del Estrecho con el trayecto terrestre a través de las ferias de Champagne. Estima que no cabe hablar de sustitución de rutas,⁹ sino de desdoblamiento y consolidación con el comercio del Norte, representado por Brujas, y equipara este acceso, a escala mediterránea, con el primer viaje a la India de Vasco de Gama -dos siglos posterior-, al propiciar la convergencia de los dos grandes polos comerciales. Data la primera salida de un convoy anual a Flandes en 1277, conforme a los registros genoveses, sin descartar la posible conexión atlántica en años precedentes, principalmente en dirección inversa, e indica los motivos técnicos que habrían impedido el paso al Mediterráneo, ejemplificándolo con la expedición de los hermanos Vivaldi¹⁰ en búsqueda de una ruta alternativa hacia los focos asiáticos, una vez en manos musulmanas San Juan de Acre y clausurado el itinerario terrestre.

Después de la unificación en 1137 del reino de Aragón con el condado de Barcelona, el potencial avance de la corona aragonesa en el Languedoc y la Provenza se verá frenado en Muret, por lo que dirigen la mirada al sur y a su particular reconquista mediterránea, llegando a crear lo que Chaunu califica de una potente talasocracia que participará de la aventura atlántica y que, en la vertiente africana, anhela especialmente el oro sahariano, fracasando¹¹ -a su entender- por el uso erróneo del tipo de navío. Señala el empleo sistemático de la galera por parte de los gobernantes, en contraposición a la coca, buque movido a vela, de alta borda y superior arqueo que, por su origen atlántico, sería el más adecuado, ofreciendo mayores garantías de éxito en las empresas oceánicas.

Dentro de la amplitud de frentes que proyecta, pone de relieve el crecimiento demográfico europeo en el siglo XIII y la gran labor reconquistadora efectuada por los cristianos peninsulares entre 1225 y 1264, subrayando, sin embargo, la complementariedad de las economías al norte y sur del Oeste mediterráneo. Una cohesión comercial que no sólo pervivió pese a la guerra, sino que además: *...el tráfico con el Magreb se vio intensificado en el momento en que el auge de la Reconquista debía aparentemente comprometerlo.*¹² Opina que dicho comercio se fundamenta en el tradicional papel exportador de cereales del Magreb y la importación de oro, supletoria del mercadeo de esclavos que, hasta el siglo XII, practicaban las ciudades italianas, siendo la falta de este metal lo que impulse a la exploración del Atlántico africano.

Igualmente, se fija en cuestiones navales -buques más aptos para las derrotas atlánticas y su evolución tecnológica- centrándose en las diversas funciones tanto de los de casco

9 En su artículo "Les routes espagnoles de l'Atlantique", opina que no se puede hablar de rutas interestatales tal y como lo entendemos hoy en día, pues recuerda que lo que existía en la Edad Media eran espacios marítimos dependientes de los diversos reinos o ciudades. Así, determina para la Península las jurisdicciones marítimas: catalano-mallorquina, andaluza-castellana, cantábrica-castellana y vizcaína. Este tipo de distinción es aplicable a Francia y, con más razón, a Italia.

10 "Ugolino y Vadino salieron de Génova, franquearon las columnas de Hércules con dos galeras: singular candidez". En CHAUNU, P.: *La expansión europea...*, p. 38.

11 En 1339 el portulano de Dulcert describe al rey de Mali -Rex Mally- con abundancia de oro, y en 1346 el mallorquín Jaume Ferrer zarpa el día de San Lorenzo *per anar alriu delor* sin que se vuelvan a tener noticias suyas.

12 CHAUNU, P.: "Les routes espagnoles...", p. 56. En este mismo sentido se expresa MATEU Y LLOPIS cuando, hablando de las grandes unidades monetarias medievales, comenta que hay, en el Mediterráneo, dos mundos religiosos pero uno sólo económico. "Posición de Mallorca en la Historia Económica Medieval", *BSAL*, 30, 1947, pp. 95-120.

alargado -tipo galera- como los de casco redondo -coca, nau, carraca...-. Desde una visión atlántica, acepta que las galeras pierden toda la ventaja de la que disponen en el Mediterráneo y que sólo el monopolio del que disfrutaron les mantendría en los derroteros oceánicos, donde no descollaban sobre el velero. La incorporación del timón de codaste o el aumento de superficie vélica y arboladura son otros de los aspectos abordados.

Analiza el progreso científico que supuso el salto a la navegación de altura y entra de lleno en la controversia de la brújula y su aplicación en mapas -portulanos¹³ que, considera, nacieron en Italia con la *Carta Pisana* de 1290 y la escuela genovesa de los Vesconte, sin nombrar en ningún momento la cartografía mallorquina. Resalta las llamadas *Tablas de marteloio* o *martelologio*, sencillas tablas trigonométricas destinadas a uso náutico y que, según Chaunu, marcan el verdadero inicio de la náutica magnética.¹⁴

Para concluir con la obra de Chaunu, en la que se reitera la preeminencia italiana en los asuntos relativos a la génesis de la singladura oceánica, quiero destacar un párrafo que sintetiza el tono del trabajo: *...Al desembocar del Mediterráneo al Atlántico por el camino marítimo, el comercio italiano cambió de registro. La anexión a su dominio, estrechamente mediterráneo y oriental, del gran comercio marítimo del Norte, en plena mutación de crecimiento, significó, "mutatis mutandis", la anexión de una América.*

El texto de Roberto Sabatino López¹⁵ constituye, para el presente tema, un punto de inflexión en el tratamiento de la apertura¹⁶ del estrecho de Gibraltar, pues su no poco menos que atrevida tesis sobre la prioridad balear provocó el movimiento de las partes afectadas (historiadores italianos y mallorquines), por el origen ligur del propio López que, aún con las evidencias de Ruddock o Doehaerd, entre otros, sostuvo la supremacía mallorquina en las primeras travesías atlánticas. Comenta el apoyo genovés al obispo Gelmírez en la temprana fecha de 1120, o los viajes hacia 1160 a Salé, en la costa occidental de Marruecos, para plantearse el por qué del retraso de Génova en el comercio regular atlántico, que atribuye a un conflicto de costos y mercados. Piensa que los veleros mediterráneos poseían capacidad suficiente para rivalizar con las cocas del Norte y demás buques a vela de las regiones oceánicas septentrionales, pero que el gran inconveniente era la distancia a recorrer y el subsecuente gasto.¹⁷ En el Mediterráneo no habría impedimentos para el cabotaje entre los puertos en los que transaccionaban para así amortizar el viaje, empero, pasado el Estrecho, escasearían los enclaves comerciales que lo hiciesen rentable. Por lo que, a pesar del alto precio del transporte terrestre, éste continuaba siendo más lucrativo debido a las oportunidades de comercio ofrecidas por la zona de Champagne o algún otro mercado de carácter internacional visitado por mercaderes de la Hansa.

Acometer la ruta atlántica requería unos mínimos que se dieron, a juicio del autor, con la expansión castellana y el rápido desarrollo del comercio con Castilla, posibilitando que

¹³ "la navegación del siglo XIII al XVI fue una navegación a la estima, o sea, al rumbo trazado sobre la carta, a la dirección medianamente mantenida". En "Les routes espagnoles...", p. 219.

¹⁴ RAMÓN LLULL en su *Ars Magna*, redactada entre 1305 y 1308, atestigua su utilización.

¹⁵ "Majorcans and Genoese on the North Sea route in the thirteenth century", *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, XXIX, 1951, N° 4, Bruxelles, 1951.

¹⁶ Apertura, reapertura o continuación, según sea la perspectiva del historiador.

¹⁷ "Majorcans and Genoese...", p. 1165.

las galeras recalasen en varios puertos -Sevilla o Lisboa- antes de saltar desde Galicia al canal de la Mancha. No obstante, el factor decisivo que lleva a utilizar la incipiente vía es la aparición de un intenso tráfico de alumbre oriental a Flandes, controlado por los genoveses, en especial Benedetto Zaccaria; importando de regreso telas de calidad, tan apreciadas en el Mediterráneo, y lana inglesa que acabará por reemplazar en Florencia, a finales del siglo XIII, a la española negociada a mediados de siglo. Con estas mercancías, los artículos de lujo completan una estiba capaz de hacer productivas aquellas empresas.¹⁸

Aparte de las emergentes técnicas comerciales, se practican modificaciones en las galeras que permiten agrandarlas y competir con las caravanas terrestres. Pero el problema básico genovés será todavía de mentalidad, pues López recuerda cómo en 1274 Simone Mallone, que había construido una galera al rey de Inglaterra, declina *ir al norte a recibir el dicho dinero* y prefiere cobrar a través de intermediario.

Por la documentación manejada del Public Record Office, estima que los mallorquines entran en competencia con los genoveses, bien arribando conjuntamente o precediéndoles *como únicos vencedores* en el trayecto al Norte.¹⁹ Admite que los datos más antiguos de navegaciones a Inglaterra obran en Génova y son tres años anteriores a los anglosajones, patentizándose en 1281 la presencia insular junto a dos galeras ligurinas. Habrá que esperar a 1304 para tener una segunda referencia con la galera de Pere Berge *Mayoricarum* -cargando mercancías mayormente de italianos-²⁰ último buque balear localizado en los archivos ingleses *en mucho tiempo*, mientras empiezan a surgir los venecianos. Sorprendentemente concluirá que: *...parece ser una causa suficiente para asumir que los mallorquines fueron los primeros y les siguieron los genoveses...* Contempla la superioridad genovesa, si bien declara que éstos se prevalieron de la estrecha relación con Mallorca para saber de la nueva ruta y explotarla si las noticias eran esperanzadoras.

Se pregunta qué genoveses privaron a los mallorquines de su prioridad en la ruta del Estrecho. Contrastando archivos genoveses e ingleses, descubre en Génova un documento de 1274²¹ en el que se citan los nombres de Oberto de Mari y Pietro di Negro, propietarios asimismo de dos de los cuatro buques mencionados en las fuentes inglesas. A su vez, trabajan con Benedetto Zaccaria y su hermano, dueños de las minas de alumbre de Focea y titulares, en 1278, de la primera galera ligur que zarpa con este material a Inglaterra. López enmarca su indagación entre 1274 -año en que constan los viajes de Mallorca y otros hacia el Atlántico- y 1278. La estancia de las galeras de Zaccaria en los puertos hispanos en tales fechas está comprobada, además de su ulterior presencia como almirante del rey de Castilla y señor durante un breve periodo del Puerto de Santa María -base idónea para cualquier travesía atlántica-, u ostentando el almirantazgo de Francia y cooperar en el bloqueo del Canal e intento de conquistar Brujas. Esta semblanza, junto a su demostrado espíritu comercial, lo sitúan, a criterio de López, como personaje ideal para suplantar a los mallorquines en la ruta del Atlántico a favor de su tierra genovesa.

18 *...Alum with a small amount of precious goods and wool with a small number of pieces of quality cloth would fill a galley and make its voyage profitable...* En "Majorcans and Genoese...", p. 1169.

19 "Majorcans and Genoese...", p. 1171.

20 "Majorcans and Genoese...", p. 1173, nota 2. PRO, E 122, 68/14.

21 ASG, Cartulario de Simone Vattacio, Emanuele Loco y Gabriele de Predono, I, f. 159r.

Al final de la obra se plantea la fecha en la que los insulares decidieron singlar con dirección al mar del Norte y cree que la tradición balear en la navegación mediterránea de largo recorrido y hacia la zona occidental peninsular les habría animado, sobre todo, tras la toma de Murcia y la Andalucía Oriental por Castilla,²² aunque se sigue preguntando por qué fueron precisamente los mallorquines y no los murcianos o los propios barceloneses, poseedores de una armada más poderosa. Para resolver estos interrogantes, aboga por una investigación en profundidad de los archivos españoles y la aportación de aspectos colaterales como el análisis de los portulanos y la escuela cartográfica mallorquina.

Geo Pistarino, que no oculta su fascinación por Génova,²³ defiende que la proyección ligure por las rutas comerciales del Mediterráneo se vuelca hacia el Atlántico, condición que determina la ruptura del *equilibrio intermediterráneo* y la búsqueda de una nueva armonía marítima que dé renovado impulso al comercio. Asevera que los genoveses, maestros en el arte de navegar, transmitieron a los nativos su consumada pericia para la construcción, habilidad planificadora, mando de flotas y vasta experiencia náutica prontamente adecuada a las aguas del Océano, tan extrañas a las mediterráneas.²⁴ Para ello, aduce el soporte ligure a Felipe IV de Francia -1292-, en lucha contra Inglaterra, con el envío de una escuadra que parte de Aigües-Mortes rumbo a Normandía en 1295. Reflexiona sobre las causas que indujeron a los genoveses a buscar el contacto directo con los puertos septentrionales y opina que son múltiples e interrelacionadas.²⁵ Incide en la seguridad y capacidad del comercio marítimo frente a las trabas terrestres, fruto de los incesantes conflictos bélicos, aunque reconoce la problemática que acarrea la reciente vía: necesidad de una industria naval adaptada a navegaciones oceánicas; cartografía para estas rutas; tripulaciones cualificadas; exploración de mercados rentables para todo género de mercancías, y dificultades de asentamiento en lugares con otra mentalidad, algunos de ellos conocidos únicamente a través de leyendas o de forma sesgada, caso de los pueblos de la costa occidental africana. Además, la ruta atlántica surca un espacio dominado primariamente por musulmanes. Si en el siglo XI hay que procurar un respiro, ante la presión islámica, en el área más inmediata a Génova, en el XII se impondrán los pactos entre ésta y los distintos reinos bereberes, que controlan el grueso del mercado en la Península y África y que tienen la llave del estrecho de Gibraltar.

22 *“La reconquista castellana de Andalucía, durante la primera mitad del siglo XIII, atrajo cada vez más los barcos del Mediterráneo hacia las costas del Atlántico, primero a Cádiz y Sevilla, luego a La Rochela, Southampton, Londres, Sluys y otros puertos del Mar del Norte”.* Véase LÓPEZ, R. S.: *El nacimiento de Europa*, p. 317.

23 *“Si potrà forse pensare ad una mia particolare predilezione per Genova e per le sue vicende: ad una predilezione acuitasi attraverso una lunga consuetudine di studio, sino a punto de distorcere il giudizio”.* “Genova e l’Islam nel mediterráneo occidentale (secoli XII-XIII)”, *I Congreso Internacional de Historia Mediterránea*, Palma de Mallorca, 1973.

24 PISTARINO, G.: *La capitale del Mediterraneo; Genova nel medioevo*, Bordighera, 1993, p. 95.

25 *“...le condizioni di disordine, tra le fazioni e le guerre, delle regioni italiane e francesi per le quali passano le vie terrestri. Di qui la maggiore sicurezza dei percorsi marittimi; la possibilità di affari più redditizi, grazie all’incremento urbano e mercantile delle città del nord, soprattutto di Brueges e di Londra, l’importazione sui cantieri genovesi di quei legni più robusti e capaci che non solo sono in grado di affrontare l’Oceano, ma anche assicurano i trasporti di grossi quantitativi di merci povere: donde la nuova impostazione del traffico genovese sul commercio per commessa tra il Mezzogiorno ed il Settentrione, con i carichi di grano e di vino della Berberia, del Marocco, delle Baleari, della Spagna, andando al nord, e quelli di lane inglesi e di prodotti fiamminghi e francesi, venedo al sud. A soffrirne sono i mercati della Champagne, che entrano in declino e le cui vie terrestri verso la Liguria vengono progressivamente abbandonate a partire dal terzo decennio del Trecento, anche in conseguenza dei conflitti che intorbidano tanto la Francia meridionale quanto la stessa Liguria, nelle fazioni tra guelfi e ghibellini.* En PISTARINO, G.: *“La capitale del Mediterraneo...”*, p. 96.

Pistarino, para dar respuesta a este aserto, se fija, en primera instancia, en la frecuencia de arabismos del léxico mariner genovés, la onomástica, toponimia urbana, interpretes de esa lengua, uso de *cartas sarracenas* y transcripción de obras de autores árabes -Ibn Sarabi y su *Liber de simplici medicina*-. Pasa seguidamente a cuestiones políticas y advierte cómo los genoveses simultaneaban las acciones hostiles contra infieles: participación en los ataques a Bugía o Almería en 1136, apoyo a los cristianos en las expugnaciones de Almería y Tortosa en 1147-1148, etc..., con los acuerdos comerciales -en 1149, renovado en 1161, lo suscribían con Valencia; en 1155 y 1181 con las Baleares; mediado el siglo lo hacían con Salé, en el litoral atlántico marroquí, etc...- cuyo objetivo primordial era instaurar un sistema de refuerzo costero que perpetuase su primacía económica. En el siglo XIII vemos esta misma política en los tratados de 1251 con Castilla, y en los de 1278-1279 con el reino Nazarí de Granada. Pactismo dado por el imperativo de garantizar un factor de equilibrio en el Mediterráneo occidental que obstaculice la prevalencia sofocante de un reino en una región marítima de la entidad del estrecho de Gibraltar.

Génova saca sustanciales ventajas de los hispanomusulmanes,²⁶ que contrarrestan la creciente hegemonía cristiana. De hecho, los cronistas genoveses no conceptuaron de igual modo a los norteafricanos -que llegan a calificar de *bárbaros sarracenos* o *basura pagana*- y a los de los reinos peninsulares, a quienes se agasaja en los pactos comerciales con espléndidos regalos. Para Pistarino es notorio que los musulmanes de África y los de España conforman mundos diferentes.

Por su parte, los musulmanes mantenían una política fluctuante de colaboración con reyes cristianos, lo que no significaba la interrupción del tránsito comercial y la ruptura de conciertos económicos o rescisión de cláusulas mercantes. Los buques continuarían *...surcando los mares con sus cargas, a veces valiosas y en ocasiones mas modestas...* bajo constante coacción de la guerra de corso y piratería, ejecutada por cristianos y musulmanes, en el Estrecho y puertos atlánticos de Europa y del norte de África en una época en la que, según Pistarino, la radicación genovesa en Ultramar asumió una dimensión de núcleo colonial.²⁷

Charles Emmanuel Dufourcq²⁸ aborda el tema del Estrecho en los siglos XIII y XIV desde un punto de vista más centrado en la interacción cristiandad-islam. Da comienzo su estudio después de la victoria cristiana en las Navas de Tolosa, en lo que representa el fin de un ciclo de dominio magrebí en territorio peninsular. Tras la batalla se instala un periodo de neutralidad en la zona que los catalanes no dudan en capitalizar. El siglo XIII e inicios del XIV es una verdadera edad de oro para el gran comercio, tal y como recuerda Vicens Vives, lo que propicia la expansión marítima catalana sustentada en un componente económico que no dejará de estar marcado por el ánimo de reconquista, no siendo el Magreb más que un elemento de un vasto conjunto geográfico: *...en este tiempo donde el espíritu de Cruzada estaba eclipsado por la pasión del negocio, no se trataba tanto de conquistar las tierras*

26 "In realtà i Genovesi, avvantaggiati dalla sopravvivenza di una Spagna musulmana che a Genova stessa deve ragioni di vita, interessati al mantenimento dello status quo contro il dinamismo espansivo catalano-aragonese e castigliano, forse intimamente convinti della legittimità della presenza dell'Islam nella penisola iberica come in una terra natale dopo secoli di civile sviluppo, non vogliono prendere posizione, si pronunciano il meno possibile...". PISTARINO, G.: "Genova e l'Islam...", p. 201.

27 "Genova e l'Islam...", p. 205.

28 *L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIII^e et XIV^e siècles*, París, 1966.

*del islam sino de ganar posiciones económicas ventajosas.*²⁹ Parangona las actividades mercantes entre España y el Magreb con el tráfico del Este mediterráneo, pues observa que el retorno de los buques de Levante coincidía con el mayor número de salidas a Berbería, infiriendo que el oro africano adquirido por los catalanes serviría para comprar especias en mercados orientales según planteamiento ya expuesto por Vicens Vives, Suárez y Carrère en *La economía de los países de la Corona de Aragón*. La relativa ruina naval islámica estuvo acompañada por el empuje de italianos, provenzales y catalanes que pretendieron, si no el monopolio, al menos el control de la navegación. En medio de esta situación, Dufourcq ve en el Estrecho un punto fascinante y neurálgico, la puerta de otro mundo que, sin embargo, no es desconocido para los catalanes aunque si poco frecuentado antes de 1275. Desglosa tres grandes etapas en las relaciones de la Corona de Aragón con el Magreb occidental. La inicial es la del reinado de Jaime I de Aragón, caracterizada por la inestabilidad política marroquí que inhibía la celebración de alianzas que respaldasen mínimamente el comercio, circunscribiéndose la actuación de Jaime I al área mediterránea y los principales puertos del reino, siendo Castilla quien ejerza gran autoridad en la zona de Marruecos.

Ceuta era para los súbditos de Jaime I enclave predilecto mercante, y la piratería una simple contingencia, un accidente que entraba en los peligros de la mar. Señala que el conocimiento de estos parajes por los aragoneses venía de antiguo, pues en la primera mitad del siglo XII un personaje catalán llamado Reverter, vizconde de Barcelona, jefe de la milicia cristiana de los almorávides, habría enseñado la ruta a numerosos caballeros catalanes. Al oeste de Ceuta, los buques barceloneses serán habituales en Tánger y, costeando el atlántico magrebí,³⁰ comercian con Salé -estimulados por el oro sudanés- y otros puertos. Viajes que se acometían mediante cabotaje.

Se centra Dufourcq en un aspecto hasta entonces poco relevante a la hora de estudiar la cuestión del Estrecho como es la correlación de los acuerdos de paz y la intensificación del flujo mercante entre los reinos implicados. Si en 1264 Jaime I está en guerra con los musulmanes por la revuelta murciana, un lustro más tarde firma un tratado con el señor de Ceuta en el que prevalecerá una política pacífica encauzada a que los marineros del Magreb no turben la paz ibérica, y a la libre negociación.³¹ Acuerdo con un sentido *euroafricano* importante al incorporarse Ceuta y puertos circundantes a los itinerarios mercantiles que unían Fez y las Baleares propiciando, de esta forma, el comercio transmediterráneo. En la misma dirección se sitúa el compromiso de Jaime I con el meriní Abu Yousuf para la conquista de Ceuta, pues le brinda ocasión para comerciar con la región norteafricana que le faltaba y asegurar así los cereales importados de Marruecos.

Si hasta 1275 Castilla era el único reino cristiano proyectado hacia Marruecos, en los veinte años inmediatos los aragoneses -gracias a su diplomacia y gestión- se ganan una plaza en el sultanato benimerín, dando un giro al tradicional estatus comercial catalán. Con el paso de las fuerzas meriníes a la Península principia una nueva escalada bélica en el Estrecho,

²⁹ *L'Espagne catalane...*, p. 571.

³⁰ Mas al oeste se localizan unos puertos bien conocidos por los catalanes, englobados geográficamente bajo el común de "región de las playas": Arcila, Larache, Salé, Anfa, Azemmour, Mazagan y Safi, adonde llegaban en 1278.

³¹ En la misma línea, se hace eco de un tratado suscrito con Granada en 1271 existente en el Archivo de la Corona de Aragón, citado por Bofarrull, y que no localizó.

y en esos años los genoveses, exonerados de las restricciones a las que estaba sujeta la Corona de Aragón -que impedían alcanzar tratos con los marroquíes- se lanzan al sur a través del Estrecho. El comercio prosigue y, a pesar del tratado de Monteagudo, que reconoce el peso castellano en Marruecos, la Casa de Aragón nunca se abstuvo de hacer política en ese país y, aun aliada con Castilla, perseveró en una línea de injerencia y virtual penetración que respetaba la letra pero no el espíritu de los convenios. Considera Dufourcq que quien domina *la Mancha* del extremo suroccidental mediterráneo³² domina el Estrecho y lo explota mejor, ya que en torno a 1300 la actividad comercial y la salida al Océano podía alterarse dependiendo de la preponderancia en la zona. Por la particularidad de *la Mancha* se crea un complejo sistema de equilibrios en el que son imperativos los contactos directos con Marruecos, pues si la política estaba bien orientada, se ejercería una sólida y fructífera influencia sobre el conjunto de Berbería central y occidental. Además era crucial un reino castellano fuerte capaz de garantizar la estabilidad. Así vemos que, como corolario al problema murciano o granadino, desde 1295, y por espacio de 15 años, no cesarán las cuestiones atinentes a Marruecos y Tlemcen.

Frente a todas las vicisitudes, el comercio no se colapsa en ningún momento: *...había la realidad profunda y esencial de los intercambios entre todos los ribereños del Mediterráneo occidental...*,³³ lo que induce a Jaime II de Aragón a proponer al Papa el término de la reconquista peninsular y la invasión del norte de África *para tener ruta a Palestina*, según idea ya manifestada por Ramón Llull, con la pretensión de someter el litoral mediterráneo occidental. Zona que interesa fiscalizar a una Corona de Aragón cuyo ascendiente se cimenta en una ayuda al comercio, el control del tráfico de esclavos y, quizás lo más significativo, que su autoridad imposibilitaría a Marruecos y Granada ir contra Castilla. Ahora bien, cuando la amenaza es demasiado patente en aguas del Estrecho, Aragón -junto a Castilla y con el sufragio de los reyes mallorquines- no tarda en tomar una posición de fuerza. Coyuntura que duró hasta inicios de los años treinta del siglo XIV en que el Estrecho deja de ser la frontera septentrional beréber.

Yves Renouard³⁴ constata la presencia de súbditos italianos -Ernardus Lombardus y Thomas de Janua- en la villa de La Rochela en 1224, lo que a su juicio atestigua las primeras tentativas de cabotaje genovés hacia el mar del Norte. La llegada de Gherardo Pessagno y uno de sus hermanos, refugiados con su buque a causa de una tempestad en el puerto de La Rochela en 1233, constituye otro testimonio de la navegación costera realizada por genoveses en fechas tan tempranas. Recoge los datos de Doehaerd relativos a la primera expedición de naves ligures en derrota a Inglaterra y se interroga por el itinerario seguido ante la disyuntiva de una ruta directa o mediante escalas, aunque reconoce que a partir de Lisboa nada se sabe del trayecto a Brujas o Londres. Afirma que el convoy que zarpa periódicamente de Génova desde 1298 lo hace de forma directa, si bien prosigue el cabotaje,³⁵ lo que explica la fidelidad del portulano de Pietro Vesconte -1311-. Por otra

32 Según término acuñado por BRAUDEL, aunque DUFOURCQ lo emplea en sentido algo más amplio.

33 *L'Espagne catalane...*, p. 406.

34 "Les hommes d'affaires italiens à La Rochelle au Moyen Âge", en *Études d'histoire médiévale*, París, 1968. También insiste, de forma más sumaria, en "Pour des recherches sur les relations entre pays de la Méditerranée et pays de l'Atlantique au Moyen Âge", *Revista Portuguesa de História*, 4, 1949.

35 Se basa en la presencia de Enrico Diotalvi que remite, en 1286-1287, desde La Rochela a Génova 21 libras

parte, en 1279 el prelado lucense pide un préstamo de 1.000 libras tornesas en Roma a la compañía de los Ammanati, devolviendo su sucesor en la diócesis de Lugo -1280- una fracción del mismo por medio del corresponsal de los italianos en La Rochela,³⁶ signo evidente de las constantes relaciones de los puertos gallegos con la costa oeste francesa.

En alusión a la apertura del Estrecho, recuerda el tráfico existente desde la antigüedad³⁷ y supone que no será hasta el siglo XIII, máxime tras la conquista de Cartagena (1245) y Sevilla (1248), cuando se establezca una corriente comercial regular de un mar a otro. Observa que se tiene conocimiento, más o menos preciso, del recorrido de estos navíos hasta Lisboa, pero se desconoce absolutamente el resto del trayecto, pues de Ferrol a Inglaterra (Bristol o Southampton) no constan datos. En este punto comenta el posicionamiento de Sottas³⁸ referente a viajes directos del noroeste peninsular a la zona del canal de la Mancha. Renouard sostiene que dicha ruta es impensable por las inclementes condiciones náuticas y la distancia.³⁹ Aboga por una navegación de cabotaje, en la que La Rochela sería, a tenor de las veces que es citada en los documentos portugueses, puerto cardinal. No obstante, por la total desaparición de los archivos de la localidad gala urgen las investigaciones en los de Lisboa y Oporto, así como en los de las villas cántabras y bretonas.

En 1941 Renée Doehaerd publica un extenso trabajo⁴⁰ en tres volúmenes, en el que se aprecian los cambios cualitativo y cuantitativo del comercio genovés y sus relaciones con el Norte europeo. Da a conocer cerca de 1.900 actas, en su mayoría íntegras, por orden cronológico -del año 1200 a 1342-. Se une a ello una lista de personas, lugares, buques, notarios, modalidades de contrato, materias de canje, numerario, pesos y medidas e incluso métodos de embalaje y transporte. Asimismo, elabora una serie de tablas con los movimientos comerciales entre Génova y las ferias de Champagne, por un lado, y Francia, Flandes, Inglaterra y Alemania, por otro.

Pero es en una obra precedente⁴¹ donde nos revela la salida de las galeras ligures hacia Inglaterra y Flandes en un viaje (1277-1278) de circunnavegación de la península Ibérica.⁴² En ella reúne la totalidad de notas pertinentes a estos viajes, preservadas en los archivos

genovesas a su esposa Sybelina a través del intermediario "Paganus Capra" de Alba. Estos datos los toma de Renée Doehaerd en *Les galères génoises dans la Manche et dans le mer du Nord à la fin du XIII siècle*.

36 "Paganellus dictus Bonacursi, Lombardus commorans in Rupella". *Commerce et hommes d'affaires...*, 592. En AHN, Códices, 267-B (Tumbo nuevo de la Catedral de Lugo), pp. 257-258.

37 "Pour des recherches sur les relations entre pays...". Desde el periplo del cartaginés Hanon en el 500 a.c. hasta las navegaciones romanas o altomedievales, cuyos testimonios encontramos en las cerámicas portuguesas, o la propia leyenda de la aparición de los restos del Apóstol Santiago. Por no citar las incursiones normandas.

38 SOTTAS, J.: *Les Messageries Maritimes de Venise au XV siècle*, Paris, 1936, p. 127.

39 En este sentido, Renouard no observó que la distancia desde las costas gallegas a la embocadura del canal de la Mancha -cuya amplitud convierte la navegación de altura en virtualmente de cabotaje- no es superior a la existente entre Mallorca y Túnez o Sicilia. Trayectos que los mallorquines realizaban de forma directa.

40 DOEHAERD, R.: *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont, d'après les Archives notariales génoises, aux XII^e et XIV^e siècles*, Bruxelles-Rome, 1941, 3 vol. Publicado en los volúmenes II, III, IV de *Études d'histoire économique et sociale publiées par l'Institut historique belge de Rome*.

41 DOEHAERD, R.: "Les galères génoises dans la manche et la Mer du Nord à la fin du XIII et au début du XIV siècles", *Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome*, XIX, 1938, pp. 5-76.

42 Para RENOARD se trata de un artículo "qui a fait époque". A pesar de no entrar en las interacciones, muy abundantes, entre Génova y la península Ibérica.

notariales de Génova, que hablan de escalas en Mallorca, Cádiz y Sevilla, sin mencionar puertos peninsulares o franceses del Atlántico. Bien que, en palabras de Renouard, existen en los registros genoveses otras noticias del comercio con España y Portugal y lo que hace falta es su revisión en busca de indicios del país investigado, pues Doehaerd se centró en los asuntos concernientes a Bélgica.

En 1947 Reparaz⁴³ estudia la dinámica marítima aragonesa, de la que resalta los logros de Mallorca -Palma era uno de los tres puertos señeros del reino de Aragón- y Valencia para el desarrollo y expansión de su marina. En cuanto a los nexos con países del Atlántico, subraya unos efectivos enlaces diplomáticos desde 1188 entre Portugal y la Corona de Aragón, aunque admite que las conexiones marítimas directas son posteriores. Sin aportar fuentes, da por buena la fecha de 1240 en la que, según el autor, se verifica un comercio consolidado de los venecianos con Inglaterra.⁴⁴ Ya mediado el siglo, los marinos de la confederación aragonesa siguen el camino de estos pioneros y Mallorca concurre en el tráfico a Flandes exportando alumbre, arroz, cueros e higos. Describe a los insulares como cosmopolitas y amantes de los viajes, a los que el riesgo no amedrenta ya que no tienen nada que perder. Valga para ello el ejemplo de Ramón Llull, extraordinario viajante y hombre de ciencia.

Recientemente, Abulafia se ha interesado por la contribución del reino de Mallorca al surgimiento de un comercio estable a través del Estrecho,⁴⁵ haciendo repaso a todo lo relativo a la arribada de mallorquines a Inglaterra.

Destaca la ubicación estratégica del archipiélago en el Mediterráneo, clave en el entramado mercantil de catalanes e italianos. Palma pasaba a ser un valioso puerto de atraque de los buques que procedían o se dirigían al Atlántico y gran base logística de las rutas comerciales mediterráneas. La conquista de Mallorca habría posibilitado la apertura del Estrecho y la instauración de una ruta a Flandes e Inglaterra, región en que asocia la presencia italiana a la confrontación bélica entre ambos reinos⁴⁶ y al declive y ulterior expulsión de la judería inglesa; en tanto que la de baleares y catalanes la vincula a la intervención de Génova, aliada de Francia en la guerra de los Cien Años, y consiguiente veto inglés al comercio italiano. En este marco, mallorquines y catalanes actuarían en el Atlántico de intermediarios. Un contacto que, en referencia a Roberto Sabatino López, mallorquines y genoveses abrieron conjuntamente, sin rivalizar entre ellos.

La navegación, estima Abulafia, es invariablemente a cabotaje, lo que colige de la exacta

43 REPARAZ RUIZ, G. de: "L'activité maritime et commerciale du royaume d'Aragon au XIII^e siècle et son influence sur le développement de l'école cartographique de Majorque", *Bulletin Hispanique*, 49, 1947, pp. 422-451. Reeditado por Swets & Zeitlinger N.V. Amsterdam, 1970.

44 "...Et, dès 1240, les Vénétiens établissent l'impôt du sixième sur les galères de Flandre over da Londra". Véase "L'activité maritime et commerciale...", p. 439.

45 Principalmente a través de algunos de sus últimos trabajos: *Un emporio mediterráneo: el reino catalán de Mallorca*, o "El comercio y el reino de Mallorca, 1150-1450", en *En las costas del Mediterráneo occidental: las ciudades de la península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, pp. 115-154.

46 "I fiamminghi furono esclusi dal commercio inglese durante la contesa anglo-fiamminga del 1270-74, un conflitto le cui origini si trovano nelle lamentele espresse dai mercanti inglesi per il cattivo trattamento ricevuto nelle Fiandre; ciò lasciò agli italiani mano relativamente libera in Inghilterra". En "Commerce and Conquest in the Mediterranean, 1100-1500", p. 281.

localización de Bilbao ya en 1339 y su puerto de Portugaleta o *Galleto*, según consta en los portulanos conservados. Sevilla, al igual que Mallorca en el Mediterráneo, serviría como centro de intercambio para unas mercancías que marineros norteños -vascos y cántabros-⁴⁷ se encargaban de transferir a Inglaterra, pues la salida al Océano suponía unos requisitos de índole tecnológica y política⁴⁸ garantes de la rentabilidad de la operación comercial.

Indica los avatares padecidos por la Corona de Mallorca y cree que la voluntaria separación de los circuitos barceloneses fue el motivo de la decadencia comercial balear, incapaz de hacer frente a la potente Corona de Aragón, y sólo tras la anexión a ésta, el comercio con Inglaterra se realizó sin perturbaciones.

No se preocupa únicamente del camino al mundo de la Hansa, prestando singular atención a la ruta meridional, por la preeminencia que tendrán los navegantes mallorquines e italianos en la progresión hacia el Oeste africano. Considera que arrumbar a Canarias y África era más fácil, pues los vientos y corrientes dominantes hacían derivar a babor, en dirección sudoeste. Acude a los textos de Sevillano Colom y Rumeu de Armas para hablar de la toma y colonización de las Canarias -en la que la conversión del infiel, siguiendo la doctrina de Ramón Llull, o la penetración en el África atlántica son prioritarias- donde despuntaron los mallorquines.

A pesar de los esfuerzos de los reyes de Mallorca por impulsar el reino, no podían competir comercialmente, a largo plazo, con las flotas italianas o catalanas. Y aún con la subordinación de las islas al ámbito mercante catalán, como se desprende de la lectura de esta obra, no duda Abulafia en remarcar el considerable rol mallorquín. Opina que desarrollaron durante los siglos XIII y XIV *impresionantes habilidades* merced a las cuales proporcionarían eficaces servicios de transporte incluso a los italianos y, lo que es más relevante, mantuvieron una comunicación regular entre las Baleares y las costas vecinas de Europa y África. Por ello, *no es sorprendente que los mallorquines comerciaron y exploraran las costas situadas más allá del Estrecho de Gibraltar*.⁴⁹

Autores italianos que se han ocupado de los albores de esta ruta resaltan la actuación de los genoveses y, posteriormente, de los venecianos, olvidándose casi por completo de los hombres de la Corona de Aragón y del reino de Mallorca. Para Petti Balbi,⁵⁰ la circulación por el Estrecho está ligada al retroceso de las ferias de Champagne y al comercio a gran escala del alumbre y la lana. Constata la partida en 1277 de una galera ligur, y en 1278 el viaje de Benedetto Zaccaria y *da altre di varia nazionalità*. Basándose en Braudel, afirma que tras la apertura Génova será el centro mundial de la iniciativa mercantil y financiera.

⁴⁷ "Se trataba en parte de contactos indirectos, vía Sevilla, que actuaba como una especie de terminal para los barcos genoveses, catalanes y mallorquines procedentes del Mediterráneo y los barcos vascos y cántabros del Norte". En *Un emporio mediterráneo...*, p. 229.

⁴⁸ No entra en cuestiones técnicas, limitándose a destacar la aparente dificultad en la salida hacia el Atlántico al navegar contra corriente y enfrentarse a vientos más largos. Para los aspectos políticos, sigue la línea tradicional en cuanto a la relación entre los avances cristianos y el aumento del tráfico marítimo.

⁴⁹ *Un emporio mediterráneo...*, p. 252. Vuelve sobre el mismo tema en la página 260: "...los mallorquines desempeñaron un papel clave en el mantenimiento del libre paso del mediterráneo occidental al Atlántico al actuar de intermediarios de los italianos en Inglaterra cuando éstos no eran bien recibidos y planean proyectos grandiosos que garantizarían para siempre la ascendencia naval latina en todo el Mediterráneo occidental".

⁵⁰ PETTI BALBI, G.: *Mercanti e "nationes" nelle Fiandre: i genovesi in età bassomedievale*, Pisa, 1996.

Para ello, menciona el establecimiento de consulados genoveses a lo largo del territorio conocido y, en especial, en el itinerario a Inglaterra y Flandes. Cree que en la derrota al Norte los buques de Génova recalaban en Málaga, Cádiz y Lisboa, y se posiciona en el grupo que antepone la vía directa hacia el sur de Inglaterra, prescindiendo del cabotaje por el norte peninsular y oeste francés.

Para Murino,⁵¹ el tráfico marítimo nunca fue bloqueado, ya que el comercio siempre está por encima de gobiernos o confesiones.⁵² La salida al Atlántico sólo era operativa contando con nuevos modelos navales -de alto bordo y gran porte- que permitiesen afrontar las largas singladuras. Estos buques -exclusivamente de origen italiano, es decir, genoveses y pisanos- se dirigirían a Burdeos, Olerón y La Rochela, finalizando en Brujas, única ruta posible a la alternativa terrestre francesa para el intercambio con el norte de Europa, después de que Francia se anexionara el condado de Champagne y las subsecuentes dificultades para los transportistas italianos y los grandes mercaderes holandeses y bálticos. Concuera aquí con Mollat du Jourdin,⁵³ para quien el arranque de la ruta marítima es simultáneo al ocaso de las ferias de Champagne. Señala también los avances de la reconquista, que coadyuvaban a un mayor control del Estrecho, y la convivencia entre los ribereños cristianos y musulmanes, factor reductor de las contingencias del paso de un mar a otro.

En su vertiente militar, el enlace Mediterráneo-mar del Norte vendrá definido por la pujanza de las marinas italianas en el contexto de la guerra anglo-francesa. Confirma los viajes directos de buques genoveses entre Quíos y La Esclusa -conectando el Mediterráneo oriental con el Atlántico norte- y piensa que los trayectos se efectuaban con escalas estratégicas,⁵⁴ tal como lo demuestra la destreza de los fabricantes de portulanos al perfilar el litoral bretón. Da prioridad a un comercio fundamentado en el desplazamiento masivo de mercadería barata cuyo gran volumen haría rentables las empresas marítimas. A finales del XIII empieza a prevalecer este tipo de transportes, complementario, según este autor, al usual desenvolvimiento comercial y adaptado a unas circunstancias económicas, políticas, técnicas e incluso intelectuales nuevas.

La presencia insular en Portugal no ha sido examinada específicamente, pero Lagos Trindade⁵⁵ elaboró un estudio relativo al asentamiento extranjero. Aunque los lazos parentales y políticos que vinculan a las casas portuguesa y aragonesa son muy estrechos, le sorprende el pobre conocimiento de sus colonias en Portugal al no existir monográfico del tema, sabiendo que, por ejemplo, las especias consumidas en Portugal en los siglos XII y XIII las traían mercaderes catalanes y sevillanos. A mediados del XIV, mallorquines, catalanes y

51 MURINO, M.: *Andar per mare nel medioevo. Le antiche consuetudini marittime italiane*, Chieti, 1988.

52 "...quando l'Islam ... si estese dal Pacifico all'Atlantico, facendo del Mediterraneo non più un fattore di coesione, ma una trincea organica e geografica fra due ideali e due mondi, questa divisione non impedi a mercanti di superare le barriere imposte dalla religione e dalla politica, con il ponte sempre valido dell'interesse: i traffici marittimi continuarono così a tenere collegate due civiltà altrimenti drasticamente contrapposte". En *Andar per mare...*, p. 23.

53 MOLLAT DU JOURDIN, M.: *Europa y el mar*, Barcelona, 1993.

54 "...es difícil imaginar una navegación directa desde Galicia a Bretaña sin fondear en alguna parte cerca del cabo Finisterre en un sentido y en la punta de Saint Mathieu en otro". MOLLAT DU JOURDIN, M.: *Europa y el mar*, p. 68.

55 LAGOS TRINDADE, M. J.: "Marchands étrangers de la Méditerranée au Portugal pendant le Moyen Âge", *Anuario de Estudios Medievales*, 10, 1980, pp. 343-359.

aragoneses⁵⁶ garantizaban al monarca luso que ...*hacia mucho tiempo que vivían en tierras portuguesas*. Por otra parte, lusitanos en aguas mediterráneas se documentan a partir de 1303 cuando un leño portugués es apresado por el almirante Roger de Lauria. Concluye la autora que le parece un hecho incontrovertible la incidencia de las poblaciones alóctonas, hacia el siglo XIV, en la transformación de la mentalidad portuguesa.

Alguien tan afecto a Mallorca como Durlíart⁵⁷ evidencia que la representación balear en el Atlántico no fue tan limitada como se suele suponer, pues los archivos mallorquines patentizan el concurso de isleños frecuentando con sus embarcaciones las derrotas atlánticas del siglo XIV. Contradice así la apreciación de Roberto Sabatino López, quien entiende que los mercaderes de las Baleares prácticamente habían desaparecido con el predominio ligure en la ruta a Flandes. Pone de relieve la posición geográfica que convertía al pequeño reino balear en uno de los mayores almacenes del Mediterráneo occidental, ventaja que los monarcas mallorquines, conscientes de ello,⁵⁸ no lograron aprovechar por la indefectible concurrencia de otros reinos y repúblicas, caso de Castilla o Génova dueños, según Durlíart, del estrecho de Gibraltar.

Hace un análisis detallado de los registros de *Ancoratge* y, aunque se lamenta -con motivo- de la escasa diligencia de los escribanos a la hora de consignar determinada información útil al investigador (puerto de origen, estadía en Mallorca, etc...), sí observa el acceso a la isla de los distintos convoyes genoveses o venecianos; la relación continua de Mallorca y Lisboa en 1321 o la arribada en 1324 de cuatro cocas y un leño de San Sebastián. Termina arguyendo que la primera mitad del siglo XIV fue para las islas un periodo de gran prosperidad en el que se llegó a soñar con ocupar, en el plano internacional, un puesto similar al genovés o veneciano, pese a la manifiesta desproporción de recursos económicos y financieros.

Ferreira Priegue⁵⁹ realiza un paradigmático trabajo de investigación y síntesis del papel desempeñado por los gallegos en el comercio medieval, lo que le lleva a plantearse la aparición en las costas galaicas de gentes del Mediterráneo emprendiendo la nueva ruta comercial. Da por buenos los años 1277 y 1278 para los inicios del comercio regular, con

56 A juzgar por los privilegios que les fueron confirmados por Pedro I, quien prohibiría a sus oficiales atacar a los *mercadores catalaes, naturais do senhorio de Aragao e do reino de Maiorca*. En "Marchands étrangers...", p. 347. Finalizando el siglo XX se ha producido un resurgimiento del interés luso por el Mediterráneo al contener éste parte sustancial de su historia en archivos italianos y peninsulares. Luis Adão da FONSECA y Francesco Cesare CASULA dirigieron un proyecto de investigación entre 1997 y 2000, completado por el desarrollado entre 2003 y 2004 por Maria Eugenia CADEDDU y Luís Miguel DUARTE. No obstante, ambos equipos, influenciados acaso por la bien estudiada entrada masiva de buques lusos en la segunda mitad del siglo XIV, han adolecido de falta de visión al ignorar los archivos mallorquines centrándose en las urbes políticamente más destacadas, y obviar los momentos iniciales -siglo XIII e inicios del XIV- dando por buenas las escasas noticias recogidas hasta la fecha.

57 Entre sus obras sobre Mallorca destacan los estudios referentes al movimiento del puerto de Palma en la primera mitad del XIV -en unión a PONS Y MARQUÉS-; y el trabajo acerca del Arte en el reino de Mallorca, donde relaciona la explosión del gótico con la pujanza económica de la isla a principios del siglo XIV.

58 Sancho I ideó un plan para sustituir las naos y cocas mallorquinas por galeras adaptadas al transporte de larga distancia: *Item, entesem... que, lexades les Coches e les naus, nauegas hom mercadeiam ab Galeras axicom ara fan totes les comunes perço que mal no pugen pendre per lurs enamics... gran profit e restaurament seria dels nauegans e enapres gran honor nostre e del Regne, car atota gent se poria hom fer trembre que hom poges dir que Mallorca agues tantes galeres com vuy ha naus e Coches...* ARM, LR-6, ff. 32v-33r.

59 FERREIRA PRIEGUE, E.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988.

los genoveses como pioneros, a Inglaterra y Flandes, sin dejar de apuntar la posibilidad de una presencia esporádica de marinos de otros lugares del Mediterráneo. Estima que la ruta ideal es la directa,⁶⁰ ya que los buques estaban lo suficientemente preparados para no tener que practicar más que las escalas imprescindibles,⁶¹ no entrando Lisboa o La Coruña, en un principio, en los planes de los marinos italianos, que rehúyen a los anglo-gascones y las acciones de corso habituales en las zonas costeras más visitadas. Si bien no alude a las navegaciones de los súbditos del reino de Mallorca, Galicia, depósito mercante intermedio entre ambos mundos,⁶² se colocaría en situación óptima para que mercaderes mallorquines hubieran negociado en sus costas. Por otro lado, se comprueba un tráfico ininterrumpido a lo largo de la franja litoral atlántica protagonizado por gallegos, cántabros y vascos que habrían sido los que mostrasen la ruta a los pueblos mediterráneos.⁶³

Al otro extremo de la Península, la posición del reino de Granada en referencia al flujo marítimo interregional es evaluada por J. Enrique López de Coca Castañer,⁶⁴ quien se centra -siglo XIII y primera mitad del XIV- en el comercio genovés en tierras hispanomusulmanas. Está con Roberto Sabatino López cuando declara que hace falta un volumen y una modalidad de mercadería específica para poder competir en las rutas mercantes, empero, la seguridad que se precisa para acometerlas con cierto éxito presupone la celebración de los oportunos pactos políticos. En este aspecto, señala la concomitancia de fechas para los primeros viajes regulares al Norte y la iniciación por Génova de relaciones con Granada, concretadas en un tratado que se rubrica el 18 de abril de 1279. Si para los genoveses significa la tranquilidad en la zona del Estrecho y la conveniencia de contar con unos puertos de paso que contribuyesen a amortizar los gastos de viaje de las galeras, para los granadinos implica la superación del déficit crónico de subsistencias -los italianos asumen la tarea de abastecer al reino con víveres, básicamente grano- y el apoyo exterior en una coyuntura difícil tras la pérdida transitoria de Málaga con la revuelta de los *Banu Asqilula* y posterior fugaz preponderancia benimerín. En febrero de 1279 Málaga volvía a manos nazaríes que, dos meses más tarde, signan con los genoveses el acuerdo que legitima a éstos a comerciar, exentos de trabas fiscales, con quienes quisieran -cristianos incluidos- menos con sus enemigos los *Banu Asqilula*.⁶⁵

60 "Podemos definirla como una ruta iniciada por el mismo navío que parte de algún puerto al Este de Gibraltar y rinde viaje en otro puerto del Canal de la Mancha, sin entrar en el Golfo de Vizcaya". FERREIRA, E.: *Galicia en el comercio...*, p. 486.

61 Los contados datos sobre las escalas genovesas en la costa atlántica lo relaciona la profesora FERREIRA con los escasos intereses comerciales de Génova en la zona. FERREIRA, E.: *Galicia en el comercio...*, p. 486.

62 FERREIRA, E.: "El papel de Galicia en la redistribución de productos andaluces visto a través de los archivos ingleses", *Actas del II Coloquio de historia medieval andaluza. Hacienda y Comercio*, Sevilla, 1982, pp. 241-247.

63 La arqueología documenta, a mediados del XIII, la importación marítima de cerámica francesa de la región de Santogne a Lisboa. Esta comercialización se relaciona con el aumento de contactos mercantiles de Portugal con el Atlántico norte, lo que facilitaría el posterior tráfico naval procedente del Mediterráneo. GÁSPAR, A.; AMARO, CL.: "Cerâmicas dos séculos XIII-XV da cidade de Lisboa", *Actes du VI Congrès de l'AIECM2*, Aix en Provence, 1997.

64 LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, J. E.: "Comercio exterior del Reino de Granada", *Actas del II Coloquio de historia medieval andaluza. Hacienda y comercio*, Sevilla, 1982, pp. 335-377.

65 Por el capítulo once de dicho tratado, los genoveses obtienen libertad de movimiento en el interior del reino Nazarí salvo en tierras accitanas: *...quod per terram non possint ire in terra inimicorum suorum Scaiole...* A cambio de esta seguridad en el comercio, los ligures se comprometen a apoyar militarmente a los granadinos en sus luchas contra otros musulmanes. Esta situación no estará exenta de fricciones debido a los pactos genoveses con los castellanos en la pugna por el control del Estrecho, por lo que se tendrá que ratificar el acuerdo de 1279 en 1295.

Rumeu de Armas aborda el comercio balear en la fachada africana atlántica,⁶⁶ territorio obviado por muchos historiadores más preocupados por la región europea, pero que constituye un hito destacable dentro de la proyección comercial insular. El área meridional del Atlántico estaba cerrada en los confines de Marruecos aunque, mediado el siglo XIV, mallorquines y catalanes ya rebasaban el Cabo de Bojador y *hundían sus quillas en las aguas costeras de Guinea hasta la misma boca del río Senegal*. Justifica la poca información por ser empresas privadas, que apenas dejan huella en los registros. Ejecutadas por genoveses, mallorquines, catalanes, andaluces e incluso vascos, el peso y la planificación recaía, no obstante, de manera particular durante el XIV, sobre los pueblos marineros de la Corona de Aragón. El eje Génova-Palma-Sevilla/Cádiz configuraría el itinerario obligado de los viajes atlánticos, favorecidos por las mejoras técnicas y, clausurada la secular ruta terrestre, la exigencia de una vía alternativa a Oriente.⁶⁷

La búsqueda de oro por los baleares más allá de los tradicionales mercados conduce en 1346 a Jaime Ferrer al Río del Oro (Senegal). Expedición cuya importancia testimonia su plasmación en 1375 -29 años después de haberse realizado- en el atlas de Cresques Abraham,⁶⁸ lo que denota que esta zona del entonces considerado sur africano era bien conocida por mallorquines antes de la segunda mitad del XIV. Anotaciones semejantes dan pie al profesor Rumeu a pensar que, redescubiertas Las Canarias por Lancelotto, mallorquines y catalanes se adueñaron a lo largo de varias décadas del Atlántico, recalando en las islas Canarias en sus derrotas hacia el Senegal. No oculta su sorpresa por la gran afluencia mallorquina y afirma que el descubrimiento y exploración de África por éstos y por catalanes -y a remolque suyo andaluces y vascos- es hoy en día uno de los capítulos más asombrosos de la historia de la geografía, pues los viajes oceánicos del trescientos *constituyen una de las más brillantes páginas de su historia*.

Como *la novedad más importante de la Baja Edad Media* es calificada por Suárez Fernández la navegación regular entre Italia y Flandes o Inglaterra.⁶⁹ La implantación de la ruta no es consecuencia de la victoria hispana en el Estrecho, sino más bien su antecedente y estímulo. En el siglo XIV los mercaderes exploran nuevos caminos y el mar acabará imponiéndose a la tierra.⁷⁰ El incremento de la estiba conlleva a su vez la adaptación de los buques y así vemos que los genoveses crean las galeazas y, ulteriormente, las carracas para el servicio atlántico. En 1990 escribe: *...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*.⁷¹ Se lamenta de la práctica

66 RUMEU DE ARMAS, A.: "La exploración del Atlántico por mallorquines y catalanes en el siglo XIV", *Anuario de Estudios Atlánticos*, 10, 1964, pp. 163-178.

67 En este contexto sitúa el viaje de los hermanos Vivaldi en 1291 "*ad partes Indiae per mare oceanum*".

68 En la lámina tercera, correspondiente a Europa y África, se dibuja en el ángulo inferior izquierdo un *uxier* con unos tripulantes y la inscripción: *partich luxer den jacme ferrer per anar al riu delor lo gorn de Sen lorens qui es a X dagost qui fo en lany MCCCXLVI*". La relevancia de tal inserción radica en las propias especificidades del atlas, compendio del saber geográfico de la segunda mitad del XIV destinado a regalo régio -Carlos V de Francia-.

69 SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Historia social y económica de la Edad Media europea*, Madrid, 1984.

70 "Aunque fuese más larga, la vía marítima era infinitamente más barata que la terrestre: evitaba las aduanas locales y aumentaba el volumen de las cargas". SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Historia social y económica*... p. 256.

71 SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: "La Corona de Aragón y el Atlántico: problemas y vías de investigación", *XIII Congrès d'Història de la Corona d'Aragó*, Ponències, Palma, 1990, pp. 179-197.

desaparición de los archivos de los puertos cántabros y focaliza sus esperanzas en los mediterráneos -Mallorca, Murcia, Barcelona...-, portugueses o nordeuropeos -Brujas-. Para ello, propone algunas hipótesis de trabajo que complementan las formuladas con anterioridad, en el mismo sentido, por Vicens Vives,⁷² quien, con Suárez Fernández y Claude Carrère valoran⁷³ la nueva ruta comercial como fenómeno decisivo en el paso del siglo XIII al XIV.

Paulino Iradiel, Salustino Moreta y Esteban Sarasa⁷⁴ correlacionan la apertura del Estrecho con los intereses mercantiles -que impelían a preservar una ruta, vital para las repúblicas norteitalianas y las villas marítimas de Castilla y Corona de Aragón-, y a fines militares, con objeto de prevenir invasiones. Todo ello sin eludir la política interterritorial que conjugaba la actuación de la corona aragonesa en el Mediterráneo, en concreto Sicilia, con los problemas pendientes suscitados por el apoyo a los infantes de la Cerda y su resolución, y con las conveniencias de lusos y franceses en el Atlántico, siempre atentos a las repercusiones económicas de la nueva ruta y dispuestos a mantener el equilibrio entre las dos grandes monarquías peninsulares. Para estos autores, sólo tras la conquista de Algeciras y del extremo sur bético se pudo abrir definitivamente el Estrecho al tránsito cristiano y al comercio internacional.

Por último, la historiografía mallorquina ha dedicado, cómo no, los estudios más completos a los viajes insulares rumbo al Atlántico.

En 1824 Villanueva ya hacía referencia al alcance mercante y redistribuidor de Palma en el comercio occidental mediterráneo,⁷⁵ apuntando la permanencia de gentes foráneas establecidas con sus consulados.

En el siglo XIX, los trabajos sobre Mallorca medieval adquieren un notable desarrollo y autores como Quadrado resaltan la intervención insular en el comercio interregional.⁷⁶ La aparición del positivismo y el nacimiento del Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana propician la investigación pormenorizada de unas fuentes dadas a conocer en estos volúmenes. Entre

72 Propone fijar la atención en el fundamental enclave de Ceuta, en las distintas cuestiones que propiciaron la apertura del Estrecho y en otros hechos posteriores como el conocimiento de las islas atlánticas y la más que temprana presencia mallorquina en Canarias.

73 VICENS VIVES, J. *et alii*: "La economía de los países de la Corona de Aragón en la Baja Edad Media", *VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Madrid, 1959, pp. 103-135.

74 IRADIEL, P. *et alii*: *Historia Medieval de la España Cristiana*, Madrid, 1989.

75 VILLANUEVA, J.: *Ocios de los emigrados españoles*. Periódico publicado en abril de 1824 en Londres. Citado por SEVILLANO en "De Venecia a Flandes", p. 4: "...en aquella época -siglo XIV, Mallorca- era el centro de la marina mercante de toda Europa que, por su posición, vino a ser el depósito y mercado general de las drogas y géneros que se sacaban de Asia por Alejandría y que, a principios del XIV, tenía casas de contratación y consulados establecidos y reglamentados, de genoveses, venecianos, pisanos, castellanos, franceses y de otras naciones, como lo acreditan los documentos que quedan en sus Archivos de la Bailía y de la Ciudad de Palma".

76 QUADRADO, J. M.: *Forenses y ciudadanos*, Palma de Mallorca, 2ª edición 1895. Como bello ejemplo de historiografía romántica recojo su opinión sobre la navegación atlántica: la flota mallorquina se componía de ...trescientas naves mayores o de gabia, de las cuales treinta y tres eran de tres puentes..., y sus cargamentos ... salían del puerto de la ciudad a difundir las producciones del eraz aunque reducido suelo, desde el estrecho de Gibraltar hasta los más remotos senos del Mar Negro por el Mediterráneo; y por el océano, desde la tostada Etiopía hasta las cenagosas playas de Flandes... Francisco SEVILLANO COLOM apunta -en "Mercaderes y navegantes mallorquines"- que no hay pruebas del comercio mallorquín ni en el mar Negro ni en *la tostada Etiopía*, tratándose en este caso de "excusables expansiones literarias".

la miscelánea que compone dicha publicación, la transcripción por Miguel Bonet⁷⁷ en 1896 de unos documentos concernientes a las campañas baleares de 1342⁷⁸ y 1352 a Canarias remarcan la expresión: *noveylament trobades* (nuevamente encontradas).

Desde una perspectiva mallorquina, en la segunda mitad del siglo XX los analistas del tema distinguen dos mundos: el culturalmente avanzado de la zona norte europea y el desconocido y legendario de los mares tropicales, en cuyo camino se ubican las Canarias y la costa africana.

Dos eminentes historiadores investigaron la convergencia del reino de Mallorca en el comercio oceánico medieval: Francisco Sevillano Colom y Álvaro Santamaría.⁷⁹

En 1968, Sevillano Colom, a la sazón director del Archivo Histórico de Mallorca, publica *De Venecia a Flandes*,⁸⁰ donde refleja el saber contemporáneo alusivo al comercio mallorquín en el Atlántico, marcando las líneas maestras de su futura obra. Destaca el privilegiado emplazamiento balear, concretamente Mallorca, en el Mediterráneo, como encrucijada marítima del comercio occidental, ya que lo realmente básico en la Edad Media era el llamado *Art de la Mercadería*, esto es, el intercambio de unos productos que, procedentes de África o del Oriente, de Francia o Italia u otros focos, reexportan a diferentes destinos.

Respecto al inicio de contactos marítimos con Flandes e Inglaterra, discurre que *...sin documentos probatorios e irrefutables, es ociosa la bizantina discusión de quién fue el primero en comerciar por aquellas lejanas costas, disculpable más por la exactitud histórica y el amor a la verdad que por la vanidad nacional...*⁸¹ Apunta la presencia de comerciantes catalanes en Flandes en la temprana fecha de 1240, pero reconoce que hasta 1297⁸² no se normaliza la ruta por parte de los genoveses. Ello no impide que se produjeran travesías esporádicas, de cabotaje,⁸³ en la segunda mitad del XIII.⁸⁴ Acerca del modo de afrontar la

77 BONET, M.: "Expediciones de Mallorca a las Canarias (1342 y 1352)", *BSAL*, 6, 1896, pp. 285-288.

78 Los documentos de 1342 están en ARM, AH-3, ff. 10v y 20v.

79 Otros autores han ido aportando información a través de nuevos hallazgos archivísticos: RIERA MELIS, A.: "La "Licencia per a Barques" de 1284", *Fontes Rerum Balearium*, III, 1979-1980; CATEURA BENNASSER, P.: "Les "avaries" de una coca de Sancho de Mallorca (1321)", *BSAL*, 39, 1982, pp. 93-112; SASTRE MOLL, J.: "Mallorquines en las costas atlánticas marroquíes en la primera mitad del siglo XIV", en *América y Mallorca, del predescubrimiento hasta el siglo XX*, I, Palma, 1991. Mediante el estudio de ciencias auxiliares: MATEU LLOPIS, F.: "Posición de Mallorca en la Historia Económica Medieval", *BSAL*, 30, 1949, pp. 95-120. ROSSELLÓ BORDOY, G.: "Navegación y avances técnicos: un análisis iconográfico", *XV Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, I, Jaca, 1993, pp. 449-474. O bien desde otros ángulos: SUREDA BLANES, J.: *Ramon Llull i l'origen de la cartografia mallorquina*, Barcelona, 1969.

80 SEVILLANO COLOM, F.: "De Venecia a Flandes (Vía Mallorca y Portugal, siglo XIV)", *BSAL*, 33, 1968-1972, pp. 1-33.

81 SEVILLANO COLOM, F.: "De Venecia a Flandes...", p. 18.

82 En este momento da por buenos los datos aducidos por BRAUDEL, sin tener en cuenta los de DOEHAERD o R. S. LÓPEZ que lo retrasan hasta 1277, fecha que ya incluirá en trabajos publicados a partir de 1970. En "Mercaderes y navegantes mallorquines..." comenta que ha realizado una revisión de los fondos mallorquines, correspondientes al siglo XIII, para intentar corroborar la tesis de Robert Sabatino LÓPEZ, aunque confiesa que no ha podido ver toda la documentación.

83 Los puertos de escala que cita en el Atlántico son los habituales: Ceuta, Cádiz o Sevilla; y en Portugal Faro, Silves y Lisboa.

84 "Mallorca es uno de los puntos de donde partieron más pronto expediciones marítimo mercantiles que atravesaron el Estrecho..". SEVILLANO COLOM, F.: "Mercaderes y navegantes mallorquines", *Historia de Mallorca*, dirigida por J. MASCARÓ PASARIUS, Palma de Mallorca, 1970, pp. 1-90.

vía marítima, no se decanta ni por la *recta via* a Inglaterra ni por el cabotaje con escala en La Rochela, afirmando que si bien la navegación balear era costera, la zona del Cantábrico la debían soslayar, según se desprende de un documento custodiado en el Archivo del Reino de Mallorca.⁸⁵ Incide en los determinantes políticos que hicieron factible este comercio, pues unas buenas relaciones con los reinos que ostentan la titularidad de las costas garantizaría mínimamente el éxito mercante.⁸⁶ Refiere los intentos de la Casa Real de Mallorca para dotar a sus marinos de buques adecuados y señala las disposiciones de Sancho I tendentes a trocar las lentas cocas por las más veloces y seguras galeras en la ruta del Atlántico, dentro de la cual dedica atención preferente a Portugal, recordando que el primer señor de Mallorca fue precisamente el infante Pedro, *...Sancii regis Portugalie filius*.

De sus trabajos sobresalen dos asuntos políticos de trascendencia. El primero, el perjuicio que supuso para la monarquía mallorquina las persistentes disputas con los reyes aragoneses, lo que favorecía a los italianos en detrimento del comercio y prosperidad del reino independiente, advirtiendo que, aún así, durante esta etapa el movimiento naval y la actividad mercante en el puerto de Palma parece ser más abundante que tras su incorporación a Aragón. En un aspecto correlativo, pone de manifiesto la supeditación feudal a la Corona de Aragón que arrastró a las islas a participar en la guerra catalano-genovesa por la cuestión de Cerdeña. De esta cooperación, subraya el estancamiento del comercio insular con Flandes⁸⁷ y observa que al cesar las hostilidades, los buques mallorquines volvían a la pugna comercial con los italianos.

Las Canarias compondrán el segundo destino del Atlántico. Hasta 1970 eran tres los documentos⁸⁸ que atestiguaban la presencia balear en estas islas -licencias otorgadas a lo largo del mes de abril de 1342-; sin embargo, Sevillano Colom localizó un cuarto relacionado con la misma expedición. En 1972 publica una monografía⁸⁹ en la que plantea la forma en que fueron halladas. Se citan como *noveylament trobades o noviter repertarum*, lo que debe hacer reflexionar, según el autor, sobre la posibilidad de un conocimiento previo del archipiélago, dado por la casualidad, al desviarse de su rumbo algún buque balear. Fuera de una fabulación con cierto aire romántico, estos textos constatan el espíritu de exploración y conquista que imperaba en ese viaje inaugural, pues se prometía que lo descubierto era para el rey, *al que renovaban de antemano "ore et manibus", como vasallos en las nuevas tierras que conquistarán*. La siguiente expedición a Canarias de la que se

85 ARM, C-1760, f. 91r. En este documento se lee que los mercaderes y marinos que van a Inglaterra y Flandes, llegando al reino de Castilla navegaban "*cum magno periculo et metu*" de los castellanos "*...et specialiter timebant de hominibus de Sentender*".

86 Se remarca en las cláusulas concesivas de los *guatges* que deben comprometerse a no perjudicar a las naves, personas o bienes de los *...Regibus de Fes et de Granata et eorum subditis*.

87 "*...estas luchas dieron al traste con el comercio mallorquín con Flandes, donde los genoveses y venecianos tenían organizados sus mercados...*" "De Venecia a Flandes...", p. 20.

88 SERRA RAFOLS, E.: "Los mallorquines en Canarias", *Revista de Historia*, 54, 1941, pp. 195-209. En este número publica un texto conservado en el Archivo del Reino de Mallorca cuya signatura es AH-3, f. 21r. Entre otros, da a conocer tres documentos mallorquines referentes a dos licencias concedidas para viajar en dirección a las Islas Canarias.

89 SEVILLANO COLOM, F.: "Los viajes medievales desde Mallorca a Canarias. Nuevos documentos", *Anuario de Estudios Atlánticos*, 18, 1972, pp. 27-57.

tendrá noticia es de 1352, y en ella se da un cambio cualitativo en la concepción del viaje al tratarse de una empresa intrínsecamente misionera.

Será Álvaro Santamaría quien perseverare en la tarea de indagar el comercio mallorquín atlántico. Si en 1975 hacía una aproximación preliminar a las rutas marítimas del siglo XIII -sin alusiones al Atlántico-, en 1980 daba a conocer un magistral estudio de las vías marítimas en las que operó el reino de Mallorca.⁹⁰ En él extracta las principales argumentaciones relativas al paso del Estrecho y realiza un exhaustivo análisis de las fuentes del Archivo del Reino de Mallorca atinentes al comercio interregional atlántico practicado por y desde las islas.

De conformidad con otros,⁹¹ reitera que no hubo ruptura sino recesión del tráfico marítimo, consecuente a la depauperación económica occidental y no a una *voluntad deliberada de los musulmanes*. Para el arranque de las singladuras atlánticas, sostiene que es *más acomodado a la realidad histórica hablar de reconquista en lugar de reapertura*.⁹² ya que, por vestigios literarios, cuando las primeras galeras cruzan el Estrecho, el control hegemónico era benimerín. Las contingencias políticas incidían en el comercio exterior pero no lo bloqueaban pues, al margen de quién dominara el Estrecho, el tránsito mercante proseguiría de una manera quizás aún más viva de lo actualmente apreciado.

Acoge, con reservas, la tesis de Roberto Sabatino López sobre la prioridad mallorquina en la navegación hacia Inglaterra, porque es necesario encontrar la documentación que lo acredite.⁹³ En este sentido está de acuerdo con Renouard al admitir que queda mucho por investigar. Para contrastar las aseveraciones de Roberto Sabatino López, Santamaría examina las series del Archivo del Reino de Mallorca correspondientes al siglo XIII, aunque sin resultado positivo.⁹⁴ Pese a no localizar datos en Mallorca, cree que la falta de éstos -los únicos aportados son los de Roberto Sabatino López- no prueba que los mallorquines obviarán la vía del Estrecho en la que, si bien con asistencia modesta e intermitente, tuvieron cierta continuidad en el tiempo. Aserción que sustenta en dos consideraciones. Una, enmarcada en el momento álgido de la marina insular -entre 1318 y 1330-,⁹⁵ que, por

90 SANTAMARÍA, A.: "Reconquista de las vías marítimas", *Anuario de Estudios Medievales*, 10, 1980, pp. 41-133.

91 ...*Sapori comparte las opiniones de Dopsch, Sable y Marc Bloch respecto a la continuidad del comercio marítimo y del intercambio Oriente-Occidente. Dennet considera que los musulmanes ni pretendieron, pues no les convenía, cortar el tráfico, ni contaron con el poderío suficiente en la mar para articular un bloqueo naval susceptible de impedir la navegación cristiana...* En "Reconquista de las vías marítimas...", p. 49.

92 "Reconquista de las vías marítimas...", p. 50.

93 "La expresada teoría es atractiva y parece certera, pero habría que documentarla satisfactoriamente aportando datos sobre cuestiones concretas referidas al siglo XIII: costos de fabricación de galeras y cálculos del gasto de entretenimiento; fletes de veleros atlánticos; volúmenes del tráfico y comercialización del alumbre y de la lana...; costos de las rutas terrestres; tiempo invertido en las singladuras marítimas y las jornadas por tierra; datos sobre las variaciones del movimiento económico de los mercados mediterráneos, flamencos e ingleses". "Reconquista de las vías marítimas...", p. 65.

94 El único dato, de 1243, es el referente a un ancla inglesa que forma parte del aparejo de la barca propiedad de Bernat de Clarà de Mallorca. Sin embargo, considera que fue por vía terrestre: "la citada ancla debió llegar a Mallorca desde Inglaterra, pero no por la ruta marítima sino por la ruta terrestre. Al efecto en los "Close Roll" -como ha documentado ABULAFIA- consta la llegada a Londres en 1237 de pieles de conejos de Mallorca por la ruta terrestre". SANTAMARÍA, A.: *Ejecutoria del Reino de Mallorca...*, p. 441.

95 "Bajo la administración de la Dinastía de Mallorca la marina mallorquina alcanza su apogeo histórico, no del bajo medioevo sino de toda su ejecutoria histórica constatada. Es el período en el que Mallorca "cap de creus", como se reitera en las fuentes, y plataforma mercantil de redistribución, asume con mayor intensidad y eficacia su cometido marino cara a la mar, vinculada a la mar". SANTAMARÍA, A.: *Ejecutoria del Reino de Mallorca...*, p. 453.

la capacidad de respuesta inmediata frente a los ataques corsarios de cualquier reino o ciudad y la competencia naval demostrada ante la demanda de Jaime II de Aragón para expugnar Cerdeña -equivalente al 38 % del total de la armada aragonesa- confirmaría, a juicio de Santamaría, la fuerza de la flota perteneciente al reino de Mallorca. La segunda, en la asunción por la monarquía mallorquina de una política encaminada a salvaguardar las rutas marítimas, básicas para la expansión de la corona aragonesa. En este período, aquí recoge la opinión⁹⁶ de Durliart y Pons: *...la Administración de Mallorca soñaba con la eventualidad de situarse en el gran comercio internacional en paridad con Venecia y Génova, las comunidades más desarrolladas en orden a la potencia de sus efectivos navales.*

En cuanto a la navegación a Canarias, se circunscribe a las evidencias obtenidas por su amigo Sevillano Colom referentes a los prolegómenos y materialización de los viajes de 1342 y 1352 y la finalidad de los mismos. Eso sí, concatena ambas vertientes atlánticas al expresar que:

...no es de extrañar en la primera mitad del siglo XIV la presencia de mallorquines -tanto en la modalidad de flotas como navegando en conserva o en solitario- en la ruta de Flandes si se considera el espíritu de aventura, la capacidad de iniciativa, la experiencia marinera y conocimientos técnicos de navegación y los recursos navales necesarios para cumplir con éxito sus tempranos viajes a las islas Canarias, descubiertas hacia 1330-1336 por Lancelloto Malocello.⁹⁷

Vemos, pues, que la ubicación de Mallorca dentro del mundo mercantil medieval ha sido unas veces preterida -en especial por algunos historiadores italianos, absortos por el poderío comercial genovés-, otras infravalorada y, en las más de las ocasiones, no se ha concedido la debida relevancia a un reino cuyo puntal de crecimiento económico lo constituía el comercio marítimo.

La situación geográfica del archipiélago proporciona a los baleares una ventaja comparativa sobre otros reinos al convertirse en escala necesaria -particularmente Mallorca- para el tráfico del Mediterráneo occidental, y cabeza de puente del comercio con África. Pobres en recursos, la única salida era el mar, por lo que los incentivos para asumir mayores riesgos también fueron superiores. Mallorca no podía competir con el empuje comercial de Barcelona, y la búsqueda de nuevos mercados en derroteros conocidos -bien que poco

96 *Recerques sobre el moviment del port de Mallorca*, p. 363.

97 "La reconquista de las vías marítimas...", p. 69. Descubrimiento con probable ayuda balear. Para lo que aporto la demanda que el 24 de mayo de 1329 plantea en Palma *Lanselot mal auseyl, de Janua*, con motivo del abono del laudo -4 dineros/libra- de los genoveses por cuatro partidas de paños -de 363 libras tornesas- que transporta de Colliure a Mallorca ARM, Suplicaciones-7, f. 69r:

Pro Lanselot mal auseyl, de Janua. Vobis, nobili viro domino Arnaldo de cardaylaco, locumtenentis in Regno Maiorice, humiliter supplicat significat lansalet malauzel, Januensis civis Janue, quod ipse nudius afferens secum quatuor carricos pannorum aplicuit (sic) apud Cocumliberum ...verum Guillelmus Bugarre, deputatus in Cocolibero ad colligendum et recipiendum laudum constitutum inibi contra Januenses pro satisfaciendo subditis Illustris domini Regis Maiorice dampnificatis per Januenses in certum dampnis, qua quod dictus Lansalet dicit quod ipse cum predictis hic Maiorice erat venitus exhegit et habere voluit et habuit adicto Lauselet Laudum predictum, quod est ad rationem quatuor denariorum pro libra pro dictis pannis qui fuerunt extimati ad Trecentas Sexaginta tres libras... .et propterea, dictus Lansalet dictos pannos huc Maiorice aportavit collectores tamen laudi in Maiorice constituti contra Januenses pro satisfaciendo Regni(col)lis per Januenses dampnificatis in eorum dampnis (...) dictus Lansalet hostendat et faciat per dictum albaranum se iam exoluisse predictis pannis laudum constitutum...

frecuentados por las implicaciones político-religiosas, solventadas en Mallorca con la bula de Gregorio IX- se tradujo en un incremento de beneficios para el comercio pañero o la importación de productos africanos.

Aprovechando los valiosos fondos archivísticos, la historiografía insular ha dado un enfoque que, lejos de ser triunfalista, intenta situar al *Regne de Mallorques* en su justo lugar.⁹⁸ Mas los estudios se habían detenido. Asentadas las bases, un exhaustivo vaciado de fuentes y posterior análisis⁹⁹ me ha permitido matizar algunos de los puntos expuestos por diversos autores anteriormente,¹⁰⁰ aparte de poner en valor nuevamente el examen de la más destacada ruta mercante del periodo medieval y, en general, del intercambio mercante, arrinconada en favor de temas más en boga dentro de las actuales tendencias historiográficas.

Así, sucintamente, Suárez Fernández depositó su esperanza en los archivos mediterráneos, que no han defraudado. El trabajo da respuesta a Lagos Trindade y al grupo de historiadores portugueses que, faltos de documentación autóctona, buscan en el Mediterráneo la expansión comercial lusa. Y en Mallorca, Romeu de Armas, Sevillano Colom o Álvaro Santamaría apuntaron la posibilidad de la existencia de un comercio irregular mantenido por particulares dispuestos a asumir los riesgos propios del negocio marítimo. Absortos por la documentación regia, obviaron el Archivo Capitular ajeno, a priori, al intercambio mercante pero que atesora protocolos de notarios vinculados íntimamente con la mar, sustento del actual estado de conocimiento.

98 Como paradigma de la potencia económica mallorquina se sitúa tradicionalmente la acuñación de monedas de oro -por primera vez en el ámbito de la Corona de Aragón-. Por el estatuto de 25 de abril de 1310 se regulaban los reales de oro, con ley de 23 quilates y medio y peso de 3'80 gramos.

99 En el que, al no existir trabajos específicos sobre las relaciones con el mundo atlántico, ni estudios sistemáticos en archivos del Atlántico, cabía escrutar la presencia mallorquina en el litoral atlántico -de Las Canarias a los Países Bajos e Inglaterra- y sus interconexiones políticas y económicas en un ámbito tan distinto al mediterráneo investigando la huella mallorquina en aguas oceánicas.

100 Fruto de la tesis doctoral, la publicación de *El reino de Mallorca y el mundo atlántico* supone un avance en el análisis del periodo. ORTEGA VILLOSLADA, A.: *El reino de Mallorca y el mundo atlántico (1230-1349). Evolución político-mercantil*, La Coruña, 2008.

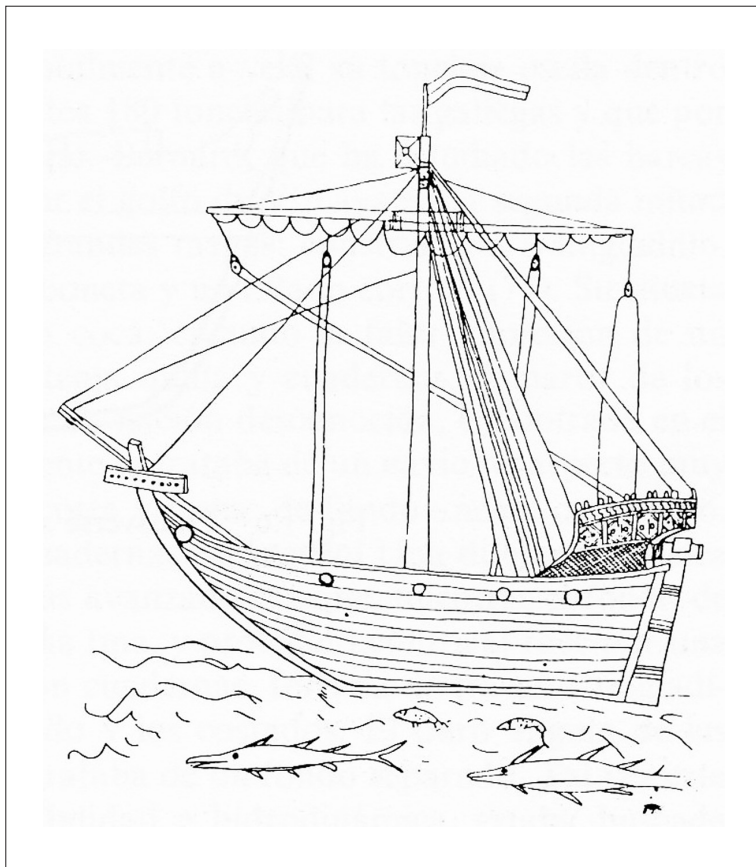


Fig. 1 Coca de l'ARM

