

Entre Cristiandad e Islam en el Mediterráneo ibérico

Roser SALICRÚ I LLUCH

Acerca de las rutas marítimas

Frente a la concreción sobre el medio físico, a la cristalización infraestructural y a la traducción político-jurisdiccional precisa sobre el territorio que pueden adquirir las rutas terrestres, los itinerarios marítimos se nos presentan como algo etéreo, vago y casi inaprensible en sí mismo, porque no son más que una categoría o representación abstracta del recorrido de la distancia o del espacio físico que separa los dos puntos, costeros, de origen y de destino de un acto de navegación.

Las vías marítimas difícilmente dejan impronta física y no precisan, *per se*, de infraestructuras; salvo en contadas y relativas excepciones¹, no

1. La más significativa sería, sin duda, la del sistema de convoyes estatales de galeras mercantiles venecianas, las *mude*, aunque, en realidad, no se regulen las rutas en sí mismas, sino su frecuentación. Los estudios clásicos de Lane sobre las *mude* venecianas (como F.C. LANE, *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, París, 1965, o las recopilaciones *Venice and History. The Collected Papers of F.C. Lane*, Baltimore, 1966, y *Studies in Venetian social and economic history*, Londres, 1987) pueden complementarse, para el ámbito del Mediterráneo occidental que nos ocupa, con las aportaciones de J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, «Granada, el Magreb y las galeras mercantiles de Venecia en tiempo de los Reyes Católicos y Carlos I», en *1490: en el umbral de la Modernidad. El Mediterráneo europeo y las ciudades en el tránsito de los siglos XV-XVI*, Valencia, 1994, vol. I, pp. 23-55; IDEM, «Sobre las galeras venecianas de Poniente y sus escalas ibéricas (siglo XV)», en *Tomás Quesada Quesada. Homenaje*, Granada, 1998, pp. 401-416; D. IGUAL LUIS, «Las galeras mercantiles venecianas y el puerto de Valencia», *Anuario de Estudios Medievales*, 24 (1994), pp. 179-200; y B. DOUMERC, *Venise et l'émirat hafside de Tunis (1231-1535)*, París-Montreal, 1999.

se hallan reguladas; y, en realidad, incluso en la línea de la costa, apenas si puede ejercerse sobre ellas un verdadero control².

Siendo pues, como son, una abstracción, acotar el análisis de las rutas o itinerarios marítimos en tanto que objeto de estudio resulta mucho más complejo que hacer lo propio con las vías terrestres³, porque, a la práctica, resulta mucho más difícil decantarlas del análisis de aspectos, fenómenos y realidades estrechamente relacionados con ellas, y la aproximación a los itinerarios que el mar vehicula —pero que, a su vez, se articulan y complementan con las vías y rutas terrestres— se funde y diluye con la historia de la navegación, del comercio marítimo y de la frecuentación de las rutas.

Dado, además, el carácter de «frontera abierta» que posee el mar, que es a la par tierra de todos y tierra de nadie⁴, el análisis de la frecuentación de las rutas también resulta poliédrico y versátil. Y, con ello, no sólo es prácticamente imposible conferir «titularidades» a los itinerarios que discurren por él, sino que, además, cualquier intento de atribuir bandera o carta de identidad a un solo viaje concreto ya puede resultar completamente aleatorio, puesto que en un solo trayecto pueden interseccionarse, inextricablemente, multitud de esferas y acciones⁵.

2. Pueden servir de base a la reflexión sobre todo ello, por ejemplo, las aportaciones contenidas en *Trasporti e sviluppo economico. Secoli XIII-XVIII. Atti della «Quinta Settimana di Studio» (4-10 maggio 1973)*, Florencia-Prato, 1986; *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia. Atti del Convegno Internazionale di Genova 1985*, Génova, 1989; *I porti come impresa economica. Atti della «Diciannovesima Settimana di Studi», 2-6 maggio 1987*, Florencia-Prato, 1988; *Tecnología y Sociedad: Las grandes obras públicas en la Europa Medieval. XXII Semana de Estudios Medievales*, Pamplona, 1996; o *Spazi, tempi, misure e percorsi nell'Europa del Basso Medioevo. Atti del XXXII Convegno storico internazionale. Todi, 8-11 ottobre 1995*, Spoleto-Todi, 1996, sin olvidar los trabajos de Federigo Melis, en particular los agrupados en F. MELIS, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, Florencia-Prato, 1984.

3. Pese a que, paradójicamente, sobre todo desde la llamada «reconquista de las vías marítimas» (cf. A. SANTAMARÍA ARÁNDEZ, «La reconquista de las vías marítimas», *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980), pp. 41-133) y tanto a causa de la importancia adquirida por el comercio marítimo como por el mar como vía de comunicación, la alusión a las rutas marítimas sea un lugar común y, aparentemente, incluso las conozcamos mejor que las terrestres.

4. Remito, al respecto, a las consideraciones —en gran parte paralelas— ya barajadas en R. SALICRÚ I LLUCH, «La frontera marítima en el Mediterráneo bajomedieval», en *Convivencia, defensa y comunicación en la frontera. III Estudios de Frontera. Alcalá la Real, 18-20 noviembre 1999*, Jaén, 2000, pp. 681-709, que inciden también en la contraposición del carácter de las vías terrestres y de las vías marítimas.

5. Véase F. MELIS, «Sulla «nazionalità» del commercio marittimo Inghilterra-Mediterraneo negli anni intorno al 1400», en *I trasporti...*, pp. 81-101.

Nuestro grado de conocimiento de las rutas marítimas suele correr paralelo a su importancia en el sistema de circulación, distribución e intercambios del Mediterráneo medieval. Pero no es menos cierto que, en realidad, incluso en el caso de las grandes rutas, a menudo sólo conocemos sus extremos, es decir, su origen y su supuesto destino, y no, en cambio, su recorrido exacto, ni sus escalas técnicas o de avituallamiento⁶.

Por este mismo motivo, resulta igualmente muy difícil establecer los tiempos reales de navegación. Cualquier viaje de largo recorrido solía dedicar mucho más tiempo a las escalas técnicas y comerciales, a la negociación y a la carga y descarga de mercancías, que no a la navegación efectiva⁷; y, además, las condiciones climatológicas⁸ y otras contingen-

6. Excepto en casos excepcionales, como los señalados en las notas 1, 7 o 10, o como el referido en F. MELIS, «Elenco descrittivo dei porti dell'Europa in un manoscritto fiorentino della fine del Trecento», en *IDEM, I trasporti...*, p. 74. Además, la posibilidad de determinar con precisión el destino de las embarcaciones depende también, a menudo, tanto de la capacidad de precisión de la tipología de fuentes empleadas para el análisis del tráfico mercantil como del grado de indeterminación de su propia terminología, que puede permitir identificar áreas pero no plazas concretas. Sería el caso, por ejemplo, de expresiones habituales en las fuentes catalanoaragonesas bajomedievales como «partes de Berbería», «de España», «de Granada» o «tierra de moros», para el ámbito del Islam occidental; «partes *Romanie*», para el Oriente cristiano; o «tierras del *soldā*», «partes de Alejandría» y «tierras ultramarinas», para Egipto y Siria, por citar sólo algunos ejemplos.

7. Con respecto al viaje de las galeras florentinas de la ruta de Poniente de 1429-1430, por ejemplo, Mallett calculó que el tiempo empleado en la navegación no alcanzó el 40%; en torno a un 25% se dedicó a las escalas técnicas y a las comerciales (carga y descarga de mercaderías); y el casi 40% restante lo constituyeron retrasos debidos al mal tiempo (B. DINI, «Tempi e circolazione delle merci», en *Spazi, tempi...*, p. 333, cf. M. MALLETT, *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century, with the Diary of Luca di Maso degli Albizzi Captain of Galleys 1429-1430*, Oxford, 1967, pp. 181-182). Otros ejemplos en G. PETTI BALBI, «Distanze e programmi di viaggio sul mare», en *Spazi, tempi...*, pp. 271-295. Para la relación de algunos tiempos reales de navegación, véase por ejemplo F. MELIS, «La situazione della marina mercantile all'inizio dell'epoca enrichina: fattori tecnici ed economici di sviluppo», en *I trasporti...*, p. 115, o V. BORGHESI, «Rotte e tempi di percorrenza nel Mediterraneo tra XV e XVI secolo», en *Trasporti e sviluppo...*, pp. 245-250. Por otro lado, habría que distinguir también entre la duración de los trayectos o de la navegación, el tiempo de circulación de las mercaderías y el tiempo de circulación de la información; véanse F. MELIS, «Intensità e regolarità nella diffusione dell'informazione economica generale nel Mediterraneo e in Occidente alla fine del Medioevo», en *I trasporti...*, pp. 179-223, y B. DINI, «Tempi...».

8. Tanto durante el trayecto en sí como en la llegada a puerto; el viento o la *fortuna de mar* podían obligar a las embarcaciones a tener que esperar durante días o semanas enteras en lugares protegidos el momento adecuado para realizar las operaciones de carga y descarga. Un caso concreto, el de Perpiñán, con los problemas que podía ocasionar el descargador marítimo en la playa abierta de Canet contrapuestos a las ventajadas e inconvenien-

cias, como la presencia de piratas en el trayecto a recorrer, los problemas existentes en las plazas donde hubiera que realizar escalas⁹, o las condiciones de negociación de las operaciones mercantiles¹⁰, también podían influir, en gran manera, en su duración.

Por último, no hay que olvidar que las cartas náuticas y los portulanos tampoco son de gran ayuda para establecer el trazado de las rutas, puesto que se cuestiona su utilidad práctica y su uso real¹¹.

Y que aunque, a efectos prácticos, la compartimentación de los espacios marítimos¹² pueda resultar operativa, el acercamiento al denso tejido de rutas que tocaban el área balear constituye una inmejorable muestra de la artificialidad inherente a cualquier división de los itinerarios, sobre todo desde que, alrededor de 1280, se produjo la apertura de la ruta marítima hacia el Atlántico: Océano, *Mare Nostrum* y Mar Negro son vasos comunicantes y, por lo menos en el caso de Mallorca, cualquier corte supone una disrupción.

tes de un puerto como el de Colliure, en R. SALICRÚ I LLUCH, «*En lo port de Cochliure o en la playa de Canet? A l'entorn del descarregador marítim de Perpinyà i de l'articulació terrestre del comerç marítim del Rosselló a la Baixa Edat Mitjana*», en *El món urbà a la Corona d'Aragó. Del 1137 als decrets de Nova Planta. XVII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó*, Barcelona, en prensa.

9. En 1429, por ejemplo, el capitán de las galeras florentinas de la ruta de Poniente, Luca di Maso, escribía en su diario que, por no haber podido encontrar *niente de carichare* en Málaga *per la cattiva disposizione del paese*, que estaba *tutto in arme* a causa de la guerra entre Muhammad VIII el Pequeño y Muhammad IX el Izquierdo, *a una ora di nocte fumo spacciati per partire, che pocho rinfreschamento pigliamo*; cf. J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, «Noticias sobre el Reino Nazarí de Granada en una fuente florentina: el Diario de Luca di Maso degli Albizzi (1429-1430)», en *Presencia italiana en Andalucía. Siglos XIV-XVII. Actas del I Coloquio Hispano-Italiano*, Sevilla, 1985, p. 135.

10. Incluso fuentes extraordinarias como, por ejemplo, el manual de la nave del genovés Filippo de Nigrono (que en 1445 anotó todos los particulares de su viaje desde Inglaterra hacia Oriente, a través de Cádiz y Málaga y recorriendo toda la costa africana, con precisión de escalas y mercaderías), permiten advertir que, a menudo, las operaciones y, por lo tanto, el recorrido y sus escalas, podían permanecer abiertos; Filippo de Nigrono disponía de amplia libertad para elegir, *in situ* y sobre la marcha, entre consignar las mercaderías en uno u otro lugar, dependiendo de las condiciones que considerase más oportunas (véanse S. ORIGONE, «Mercanti genovesi del Quattrocento sulle rotte fra Oriente e Occidente», en *Saggi e Documenti*, IV (Génova, 1983), pp. 251-259, y J. HEERS, «Gènes et l'Afrique du Nord vers 1450: les voyages "per costeriam"», *Anuario de Estudios Medievales*, 21 (1991), pp. 242-243).

11. Véanse, por ejemplo, P. GAUTIER DALCHÉ, «L'usage des cartes marines aux XIVE et XVE siècles», en *Spazi, tempi...*, pp. 97-128, y A.-D. VON DEN BRINCKEN, «Mappe del cielo e della terra: l'orientamento nel basso medioevo», *ibídem*, pp. 81-96.

12. Atlántico Norte, Atlántico Sur, Mediterráneo-Baleares y Mediterráneo-Sur en la presente «XXVII Semana de Estudios Medievales» de Estella.

Por ello, doblemente acotada por los itinerarios medievales en el área peninsular y por las rutas marítimas en el área balear, he optado por ocuparme fundamentalmente tanto del proceso de vertebración de Mallorca al espacio ibérico tras la conquista cristiana, como de la especificidad de Mallorca en el Mediterráneo medieval: su articulación al Norte de África.

De este modo, y aunque puedan asomar desde el telón de fondo, no voy a incidir directamente ni en el papel de Mallorca en el Mediterráneo como escala de la ruta de Poniente, ni en su papel en los itinerarios hacia el Oriente mediterráneo, ni en sus conexiones con el norte de Italia, ni en su papel en la llamada y controvertida «ruta de las islas».

Mallorca, encrucijada de rutas y bisagra entre Cristiandad e Islam

Por su ubicación casi central en la cuenca occidental mediterránea, por su insularidad y por su práctica equidistancia de las costas catalanas, valencianas, norteafricanas, sardas y occitanas, el archipiélago balear disfruta de una situación privilegiada en el Mediterráneo. Y, en el Mediterráneo occidental medieval, Mallorca se convirtió, posiblemente, en la principal encrucijada de rutas marítimas y, a la par, en el principal puerto redistribuidor¹³.

Ubicada en el epicentro de ese abanico o madeja de rutas, a medio camino de las costas cristianas europeas y de las costas islámicas norteafricanas, en la Baja Edad Media el papel de Mallorca tuvo una especificidad constante: su carácter de bisagra entre Cristiandad e Islam.

Es cierto que este carácter de bisagra podría considerarse una de las especificidades de la historia medieval ibérica en su conjunto y que, en el caso de Mallorca, no es propia de la Baja Edad Media, sino que arranca del temprano medieval y se proyecta en la Edad Moderna. Pero el papel que adquirió como encrucijada y centro de redistribución sólo pudo desarrollarlo en las coordenadas del Bajo Medievo, cuando, tras la conquista catalana y por su propia y desde su propia imbricación política en el mundo cristiano, quedó situada en la intersección entre dos mundos.

13. Así en F. MELIS, «Elenco...», p. 70, donde el autor establece varias categorías de puertos, tanto en relación con sus funciones como en relación con el tonelaje de los buques que podían acoger.

La historiografía contemporánea se ha referido al área balear como «emporio»¹⁴ o «carrefour»¹⁵ mediterráneo, haciendo hincapié en su «necesidad ineludible del comercio marítimo»¹⁶ tanto por su situación geográfica como por su falta de recursos productivos e incapacidad de subsistencia autónoma.

Mallorca se benefició, sin duda, de una «renta posicional»¹⁷. Pero, obviamente, Mallorca no cumplió su papel por generación espontánea. No basta pues aludir, con un cierto determinismo geográfico, a su posición estratégica y a su insularidad para explicarlo. Hay que insistir, también, en los esfuerzos destinados a potenciar la supervivencia de la Mallorca cristiana tras la conquista de aquel *regne de sarraïns que és dins en la mar*¹⁸.

Inmediatamente después de la conquista catalana de las Baleares, una de las principales preocupaciones de la Corona fue conseguir la reinserción de las islas en el espacio mediterráneo bajo las nuevas coordenadas.

Los esfuerzos para impulsar esta reinserción pasaron por potenciar las dos vertientes de un mismo eje norte-sur: la nueva articulación de Mallorca a los territorios peninsulares de la Corona de Aragón y, siguiendo las pautas ya apuntadas en época islámica, su vertebración económica a Berbería, para consolidar su papel como plataforma de acceso al Magreb.

A la muerte de Jaime I el Conquistador, estas dos prioridades ya habían cristalizado. Y posiblemente fue el triunfo o la consolidación de esta doble y primera vertebración en el eje norte-sur lo que permitió,

14. D. ABULAFIA, *Un emporio mediterráneo. El reino catalán de Mallorca*, Barcelona, 1996, traducción del original inglés *A Mediterranean Emporium*, Cambridge, 1994.

15. J.C. HOCQUET, «Ibiza, carrefour du commerce maritime et témoin d'une conjoncture méditerranéenne (1250-1650 env.)», en *Studi in Memoria di Federigo Melis*, vol. I, Nápoles, 1978, pp. 493-526; P. MACAIRE, *Majorque et le commerce international (1400-1450 environ)*, Lille, 1986, p. 315.

16. F. SEVILLANO COLOM, «Mercaderes y navegantes mallorquines (Siglos XIII-XIV)», en J. MASCARÓ PASARIUS (COORD.), *Historia de Mallorca*, vol. VIII, Palma de Mallorca, 1971, p. 482.

17. En expresión de A. RIERA MELIS, «Mallorca 1298-1311, un ejemplo de "planificación económica" en la época de plena expansión», en *Miscelánea en honor de Josep Maria Mardurell i Marimon, Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos*, 5 (1977), p. 236.

18. Según ya destacó Ferran Soldevila en su edición, con prólogo y notas, de *Les Quatre Grans Cròniques. Jaume I, Bernat Desclot, Ramon Muntaner, Pere III*, Barcelona, 1971, la *Crònica del rei en Jaume* o *Llibre dels Feits* destaca, en varias ocasiones, el valor atribuido a la conquista de un reino marítimo (cf. cap. 47, pp. 27-28, cap. 49, p. 29 y cap. 50, p. 29).

posteriormente, desde 1280, con la apertura de la ruta marítima hacia el Atlántico, que el papel de Mallorca se proyectase en ese nuevo eje este-oeste, porque fue la apertura de la ruta de Poniente lo que consagró definitivamente el papel de Mallorca como emporio mediterráneo, como escala obligada de las rutas internacionales y como almacén redistribuidor de productos.

La creación, en 1276, del reino privativo de Mallorca, cuya singladura alcanzaría hasta 1343, ocasionó algunas discontinuidades en las dos líneas de vertebración de las Baleares en el eje norte-sur, puesto que la monarquía mallorquina y la Corona de Aragón se enfrentaron repetidas veces en una lucha por su control. Pero, de todos modos, la existencia de ese enfrentamiento no hace sino demostrar que ya estaban consolidadas.

Situada en esa intersección entre Cristiandad e Islam, Mallorca se volcó, pues, sobre todo, en el eje norte-sur que la conectaba ineludiblemente tanto al Norte de África como a la Corona de Aragón.

Sin embargo, los mallorquines también frecuentaron, en concurrencia con operadores de otras procedencias y en mayor o menor medida, todo el entresijo de rutas de distinto carácter y alcance que, de un modo u otro, confluían y se interseccionaban en las Baleares: además de las rutas que conectaban el archipiélago con el Norte de África (en las que se integraba también el sultanato nazarí de Granada y que, por lo tanto, podríamos considerar itinerarios entre Mallorca y el área del Islam Occidental), las grandes rutas hacia el Atlántico, hasta Flandes o Inglaterra, que bordeaban la Península Ibérica y que podían apoyarse igualmente en el sultanato nazarí, en la Andalucía atlántica, en Portugal y en el norte peninsular; hacia el Atlántico, siguiendo la línea de cabotaje de la costa de Berbería, los mallorquines emprendieron, incluso, a mediados del siglo XIV, algunos viajes a las Canarias; escala de las rutas que enlazaban el occidente mediterráneo con el Levante (Chipre, Siria y Alejandría) y la Romania (Peloponeso, Egeo, Constantinopla, Mar Negro), los mercaderes insulares también estuvieron presentes en el Oriente mediterráneo, al igual que en las repúblicas italianas, en las costas sardas y sicilianas (con trayectos directos o enlazando con las grandes rutas), y en las occitanas y provenzales.

No puede sorprender, pues, que, a principios de la segunda década del siglo XIV, el cronista dominico Pere Marsili pusiese en boca de un marinero mallorquín, en calidad de dicho popular, la definición de Mallorca como *cap de creus*, es decir, como encrucijada de rutas marítimas o, literalmente, cabo o cabecera de cruces, añadiendo que, si los mari-

neros la llamaban así, era porque, desde Mallorca, se podía navegar sin problemas hacia cualquier parte¹⁹; ni que, a finales del siglo XV, el *Tirant lo Blanc*, con una expresión muy semejante a la de Marsili, aludiese a Mallorca como *cap de mercaderia*²⁰.

El siglo XIII, de la conquista (1229) a la apertura atlántica (c. 1280)

Con la conquista del archipiélago balear, iniciada en 1229, y su inmediata repoblación, se desarticuló por completo la preexistente sociedad islámica y se impuso en Mallorca una nueva sociedad, feudal, importada por los colonizadores²¹.

19. «a aquella apeylan cap de creus, com de aquella a cascunes parts navegar pus cunvinent est vist»; cf. por ejemplo, entre las numerosas citas de la conocida frase de Marsili, recogida ya por J.M. QUADRADO, *Historia de la Conquista de Mallorca*, Palma de Mallorca, 1850, p. 22, G. LLOMPART, «Mallorca, cap de creus», en *Mallorca gòtica*, Barcelona-Palma de Mallorca, 1999, p. 13; A. RIERA MELIS, *La Corona de Aragón y el reino de Mallorca en el primer cuarto del siglo XIV. I-Las repercusiones arancelarias de la autonomía balear (1298-1311)*, Barcelona, 1986, pp. 51-52; O A. SANTAMARÍA, *El reino de Mallorca en la primera mitad del siglo XV*, Palma de Mallorca, 1955, p. 108.

20. «Tirant (...) féu armar una galera al port d'One, e posà-hi per capità un cavaller (...), al qual Tirant donà càrrec que anàs en Gènova, en Venècia, en Pisa, en Mallorca (qui en aquell temps era çap de mercaderia), e que noliejàs tantes naus, galeres e llenys e tota mena de fustes, qui poguessen portar molta gent»; cf. J. MARTORELL, M.J. DE GALBA, *Tirant lo Blanc i altres escrits de Joanot Martorell, a cura de Martí de Riquer*, Barcelona, 1979, capítulo CCCLXXXVII, p. 1009. Dicho capítulo correspondería ya a la parte atribuida a Martí Joan de Galba (cf., al respecto, tanto M. DE RIQUER, *Aproximació al Tirant lo Blanc*, Barcelona, 1990, como M.J. RUBIERA I MATA, «El món cavalleresc àrab i el món cavalleresc del Tirant», *Afers. Fulls de Recerca i Pensament*, 10 (1990), pp. 267-274, e IDEM, *Tirant contra el Islam*, Alicante, 1993). G. LLOMPART, «Mallorca, cap de creus...», p. 13, también recoge esta cita, pero la refiere como si «cap de mercaderia» afectase, en el texto, tanto a Mallorca como a Génova, Venecia y Pisa, en una especie de gradación.

21. Para un estado de la cuestión, R. SOTO I COMPANYY, «Conquesta, repartiment i colonització de Mallorca durant el segle XIII: un estat de la qüestió», *Anuario de Estudios Medievales*, 26/2 (1996), pp. 605-646. A diferencia de lo que ocurriría poco después en el reino de Valencia, la conquista de Mallorca entrañó incluso la práctica desaparición de la población libre autóctona musulmana, es decir, en las Baleares no hubo población mudéjar; sobre la «evaporación» (en expresión de D. ABULAFIA, *Un emporio...*, p. 68, quien se ocupa del tema ibidem, pp. 67-89) de la población musulmana mallorquina, véanse R. SOTO I COMPANYY, «La situació dels andalusins (musulmans i batejats) a Mallorca després de la conquesta catalana de 1230», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, XXX-1 (1994), pp. 167-206, E. LOURIE, «Free Moslems in the Balearics under Christian rule in the Thirteenth Century», *Speculum*, XIV (1970), pp. 624-649 (reeditado en IDEM, *Crusade and Colonisation. Muslims, Christians and Jews in Medieval Aragon*, Aldershot-Hampshire, 1990), y A. SANTAMARÍA, *Ejecutoria del*

Las limitaciones de la reconversión llevada a cabo por los conquistadores obligaron, desde el primer momento, para garantizar la subsistencia del reino, tanto a causa de su insularidad como de sus carencias productivas²², a asegurar su abastecimiento de productos de primera necesidad desde el exterior.

Para suplir estas deficiencias estructurales de la agricultura —que, a decir de Antoni Riera y aunque pueda parecer paradójico, contribuyeron indirectamente a un desarrollo de la expansión marítimo-mercantil de las islas²³ basado en el sector terciario— y para consolidar la conquista y asegurar la permanencia de los repobladores, el poder público tuvo que preocuparse, pues, de inmediato, de potenciar tanto los vínculos del reino insular con la Corona de Aragón como sus contactos con el Norte de África.

En 1230, con la Carta de Franqueza, Jaime I ya reconoció a los mallorquines el derecho de comerciar, exentos de cualquier carga fiscal, con todos los territorios sometidos a su jurisdicción, concesión que les colocaba en un plano privilegiado en el mercado catalanoaragonés y que, en 1244, les fue ratificada, especificando que quedaban exentos de lezda en los cuatro grandes puertos reales del momento (Colliure, Barcelona, Valencia y Denia). Además, la Carta de Franqueza también les reconoció el derecho de poder cortar libremente, en los bosques insulares, cuanta madera precisaran para la construcción de embarcaciones. Con ello, y de nuevo en palabras de Riera, el Conquistador, al desgravar

Reino de Mallorca, Palma de Mallorca, 1990, quien dedica numerosas páginas a la «Problemática de la población musulmana» (capítulo III, «Sobre la permanencia y condición de los musulmanes en Mallorca», pp. 51-265). Ello explicaría que, a diferencia también de lo que ocurriría en Valencia, en Mallorca, además de los cristianos, sólo los judíos tuviesen un papel en el comercio exterior (véase, por ejemplo, en M.D. LÓPEZ PÉREZ, *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*, Barcelona, 1995, pp. 317-346); en Valencia, en cambio, el papel de los judíos es menor al lado del de los mudéjares (cf., por ejemplo, ibídem, pp. 318-327, o M. RUZAFÁ GARCÍA, «Alí Xupió, senyor de la moreria de València», en *L'univers dels proboms (Perfils socials a la València baix-medieval)*, Valencia, 1995, pp. 137-173), que llegaron incluso a convertirse en una concurrencia molesta para la mayoría cristiana (un claro ejemplo en R. SALICRÚ I LLUCH, «Mudéjares y cristianos en el comercio con Berbería: quejas sobre favoritismo fiscal y acusaciones de colaboracionismo mudéjar, una reacción cristiana a la defensiva», en *De mudéjares a moriscos: una conversión forzada. VIII Simposio Internacional de Mudéjarismo. Teruel, 15-17 de septiembre de 1999*, Teruel, en prensa).

22. La proyección endémica de las carestías y de la dependencia de la población de las importaciones de productos alimenticios es una de las constantes de la historia mallorquina que superará la Baja Edad Media.

23. A. RIERA, *La Corona de Aragón...*, pp. 49-50.

la circulación de mercancías para garantizar unos eficaces canales de aprovisionamiento y al estimular la construcción naval, sentó las bases del comercio exterior balear bajomedieval²⁴.

En 1283, en el marco de la que podría considerarse la primera etapa del reino insular²⁵, un privilegio de Pedro el Grande, que persigue asegurarse la ayuda mallorquina durante la guerra de las Vísperas Sicilianas y que sanciona las exenciones fiscales de los mallorquines en la confederación, permite realizar, ya, una primera radiografía de las plazas catalanoaragonesas más frecuentadas por los mercaderes insulares y, por lo tanto, de las principales rutas marítimas que articulaban el archipiélago con la Corona de Aragón²⁶.

De los veintidós lugares que nombra este privilegio —más de la mitad de los cuales (12) son costeros—, cinco (Gerona, Vilafranca del Penedès, Montblanc, Játiva y Alcira) están ubicados en llanuras o cuencas prelitorales; Morella, en las estribaciones marítimas del sistema ibérico; y sólo cuatro (Lérida, Pina, Huesca y Zaragoza) son realmente interiores, aunque vinculados a valles o cursos fluviales.

A tenor de este documento, pues, el comercio mallorquín hacia la Corona de Aragón aparece articulado, en torno a 1280, a partir de una red radial de líneas navales cuyo centro coincide en Ciutat de Mallorca y que enlaza con las principales plazas costeras catalanas y valencianas: los mercaderes insulares tenderían a concentrar sus actividades en las franjas litorales, sin penetrar en el interior, exceptuando los casos de Lérida y Zaragoza; sus puertos de acceso a Cataluña serían Barcelona, Tarragona, Cambrils y, aprovechando el tráfico fluvial del Ebro, Tortosa y Amposta; y en el litoral del reino de Valencia, Peñíscola, Castellón, Burriana, Murviedro, Valencia, Gandía y Denia.

Hay que tener en cuenta, sin embargo, que, tratándose de un privilegio concedido a los mallorquines en época del reino privativo, no refleja, obviamente, las conexiones del reino de Mallorca con sus propias tierras

24. *Ibíd.*, p. 53.

25. A. RIERA I MELIS, «El regne de Mallorca en el context internacional de la primera meitat del segle XIV», en *Homenatge a la memòria del Prof. Dr. Emilio Sáez. Aplec d'estudis dels seus deixebles i col·laboradors*, Barcelona, 1989, pp. 45-68 y, en concreto para la primera etapa de 1276-1285, pp. 53-54.

26. Este privilegio fue dado a conocer y analizado por A. RIERA, *La Corona de Aragón...*, pp. 57-66, a quien sigo en los dos párrafos sucesivos; véase su traducción gráfica tanto *ibíd.*, mapa de la p. 62, como en *Atlas de les Illes Balears. Geogràfic, econòmic, històric*, Barcelona, 1979, segundo mapa de la p. 49.

peninsulares. Éstas se centrarían, fundamentalmente, en Colliure-Perpiñán²⁷, que ya aparecía nombrado en la concesión de 1244.

Junto a la preocupación por articular el archipiélago balear con los territorios peninsulares ibéricos, desde los años inmediatos a la conquista ya se concreta también la voluntad de reconocer y facilitar a Mallorca los intercambios con el Magreb, que son los que la convertirán en plataforma avanzada del comercio con el Norte de África y le permitirán cumplir la función de almacén redistribuidor.

Si, en 1241, Gregorio IX autorizaba a los pobladores del archipiélago a comerciar con los sarracenos, aunque fuese exceptuando el tráfico de productos inexcusablemente prohibidos como las armas y el hierro, seis años después, en 1247, Inocencio IV les reiteraba de nuevo la licencia de acudir a tierras musulmanas en tiempos de paz y de comerciar con vituallas, pero esta vez ampliando la prohibición a caballos, mulos y madera²⁸. Siguiendo la retórica habitual²⁹, estas concesiones destinadas a

27. La creación, tras la muerte de Jaime I (1276), del reino de Mallorca, integrado por el archipiélago balear, los condados de Rosellón y Cerdeña y el señorío de Montpellier, reforzó los vínculos económicos entre las Baleares y el Rosellón, y favoreció, por consiguiente, aunque transitoriamente, la penetración de los mercaderes perpiñaneses en el Mediterráneo occidental. A partir de 1261, en que se habían establecido relaciones comerciales terrestres directas con Flandes, Perpiñán se había erigido en el gran mercado meridional de paños nórdicos, potenciado por la afluencia de mercaderes de Saint Antonin (Rouergue) y Arras. En torno a 1290, estos operadores empezaron a ser reemplazados por comerciantes de Cahors, mucho más vinculados a Montpellier que a Perpiñán, y esta sustitución de intermediarios acabó desplazando hacia el norte la ruta pañera. Además, el endurecimiento de la fiscalidad y del control aduanero francés en el Midi, el hundimiento de las ferias de Champagne como gran mercado internacional, y la apertura del estrecho de Gibraltar a la navegación comercial, supusieron un retroceso del comercio exterior rosellonés (cf. A. RIERA I MELIS, «Perpiñán, 1025-1285. Crecimiento económico, diversificación social y expansión urbana», 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*, Barcelona, 1996, pp. 1-61, publicado también en *Attività economiche e sviluppo urbano nei secoli XIV e XV. Atti dell'Incontro di Studi. Barcellona, 19-21 ottobre 1995, Archivio Storico del Sannio*, 1 (1996), pp. 113-163).

28. Extraigo la cita de F. SEVILLANO, «Mercaderes...», p. 434, quien remite, al igual que A. RIERA, *La Corona de Aragón...*, p. 51, nota 1, a E. AGUILÓ, «Antigues franqueses i privilegis del regne», *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*, VI (1895-1896), pp. 129-130.

29. Se trata de un discurso que se perpetúa a lo largo de toda la Baja Edad Media y del que, por ejemplo los genoveses, aún siguen haciendo uso en el segundo cuarto del siglo XV; véase en B. NOGARA, D. PUNCIH, A. RONGALLO, «Supplique di Martino V relative alla Liguria. I. Diocesi di Genova», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, Nuova Serie XIII (1973), docs. 21, 22, 75, 76, 87, 148, 149, 151, 168 y 227, e, igualmente, en G. PETTI BALBI, «Deroghe papali al "devetum" sul commercio con l'Islam», *Rassegna degli Archivi di Stato*, 32 (1972),

eludir las prohibiciones pontificias de comerciar con «tierras de infieles»³⁰ se apoyan en la falta de recursos propios y de productos autóctonos para garantizar la subsistencia, justificando y admitiendo así, en este caso, la dependencia de unas tierras que acababan de ser conquistadas a los musulmanes por la fuerza de las armas, de los intercambios con ellos.

Del mismo modo que el privilegio de Pedro III de 1283 nos aporta una primera secuencia de las rutas marítimas que, a principios del último cuarto del siglo XIII, unían Mallorca con la Corona de Aragón, otra fuente prácticamente coetánea, la *llicència per a barques* de 1284, se erige también en una primera muestra significativa de la solidez adquirida ya entonces por los contactos marítimos entre Mallorca y el Norte de África³¹.

La *llicència per a barques* registra las licencias de salida concedidas por el baile de Mallorca a patrones y marineros de ciudadanía balear entre el 23 de enero y el 18 de marzo de 1284. Se trata pues, evidentemente, de una fuente parcial y que no puede ser considerada representativa del comercio balear en su conjunto, y no sólo porque únicamente contenga datos de apenas dos meses, sino, ante todo, porque debe insertarse, de nuevo, como el privilegio de 1283, en la particular coyuntura de la guerra de las Vísperas, que impone una movilidad restringida a las embarcaciones que salgan del archipiélago.

Pese a ello, sí resulta significativo que, en tan sólo ocho semanas, salgan de Mallorca, con rumbo a Berbería, veintinueve embarcaciones —a un ritmo equivalente, pues, a una salida cada dos días—, y que, entre ellas, puedan computarse un total de quince destinos distintos a lo largo de toda la costa norteafricana: de oeste a este, Badis, Motzema, Al-

pp. 521-533, y R. SALICRÚ I LLUCH, «Génova y Castilla, genoveses y Granada. Política y comercio en el Mediterráneo Occidental en la primera mitad del siglo XV (1431-1439)», en *Le vie del Mediterraneo. Idee, uomini, oggetti (secoli XI-XVI)*, Génova, 1997, pp. 230-231.

30. Véase, al respecto, J. TRENCHS ODENA, «“De alexandrinis” (El comercio prohibido con los musulmanes y el papado de Aviñón durante la primera mitad del siglo XIV)», *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980), pp. 237-320.

31. Publicada por A. RIERA MELIS, «La “Llicència per a barques” de 1284, una font important per a l'estudi del comerç exterior mallorquí del darrer quart del segle XIII», *Fontes Rerum Balearium*, III (1979-80), pp. 121-140 (o *Faventia*, II-2 (1980), pp. 53-73), esta fuente ya era conocida y había sido utilizada anteriormente por otros autores; con posterioridad a su publicación, también se han referido a ella, por ejemplo, A. SANTAMARÍA, *Ejecutoria...*, pp. 431-435, o D. ABULAFIA, *Un emporio...*, pp. 161-177. Para su traducción gráfica, véase, en *Atlas de les Illes...*, el primer mapa de la p. 51.

cludia, Taunt, Honein, Orán, Mazagrán, Mostaganem, Tenes, Brechk, Cherrchell, Argel, Tedellis, Bugía, Djidjelli, Colo, Bona y Túnez³².

La superposición de ambas instantáneas permite concluir, pues, que, poco después de la muerte de Jaime I el Conquistador o de la escisión de la confederación catalanoaragonesa en dos estados soberanos e independientes (1276), el área balear estaba ya sólidamente articulada, a través de una red de itinerarios regionales, tanto a la Corona de Aragón como al Norte de África. Unos itinerarios regionales que, sin embargo, no serían sólo frecuentados por mercaderes catalanoaragoneses y mallorquines, sino también por italianos y provenzales. Y que, siendo ante todo un eje norte-sur y antes de la apertura del estrecho de Gibraltar a la navegación mercantil, permitirían redistribuir en el Magreb los productos nórdicos que hasta entonces afluían a las costas mediterráneas por las rutas terrestres, y proyectar, a su vez, los productos norteafricanos hacia el resto de la Europa mediterránea o, de vuelta por esas mismas rutas terrestres, hacia la Europa continental y nórdica.

No vamos a entrar aquí en la discusión los móviles de la creación del reino de Mallorca, ni de su viabilidad política y económica, ni a detallar los avatares de su singladura y reintegración definitiva, en 1343, a la Corona de Aragón³³.

32. La presumible visión sesgada de la fuente, en cambio, sí trivializa la constatación de que las embarcaciones con rumbo a Berbería constituyan casi tres cuartas partes del tráfico total registrado. Se registran, además, salidas con rumbo a Sevilla, Almería, Valencia, Tortosa, Tarragona, Colliure y Génova; unos pocos trayectos, realizados por embarcaciones genovesas y de Colliure, pueden diferenciarse de la mayoría, realizados en naves mallorquinas; y la fuente da fe, igualmente, tanto de la importancia de la colonia genovesa establecida en Mallorca como de los ligures que, en el último cuarto del siglo XIII, negociaban en o con la isla (a los patrones y/o marineros citados específicamente por la *llicència* como genoveses, en base a los cuales D. ABULAFIA, *Un emporio...*, elabora su cuadro de las pp. 176-177, se les pueden sumar otros muchos —mercaderes, patrones, fiadores—, no necesariamente establecidos en Mallorca pero identificables como genoveses o como ligures de las dos *Riviere*, que en total llegan a alcanzar casi la treintena; cf. R. SALICRÚ I LLUCH, «De Gavi a Génova, de Génova al mar. Gavienses en Oriente y Occidente en la Baja Edad Media», en *Gavi: tredici secoli di storia in una terra di frontiera. Atti del Convegno*, Gavi, 2000, pp. 128-129).

33. Como he señalado anteriormente, las fases coyunturales de esta singladura son analizadas, incidiendo particularmente en su dinámica de articulación al contexto mediterráneo, por A. RIERA, «El regne de Mallorca...», pp. 45-68; además del estudio, ya citado, del mismo autor (A. RIERA, *La Corona de Aragón...*), actualmente podemos sumar a la historiografía balear la obra de G. ENSENYAT PUJOL, *La reintegració de la Corona de Mallorca a la Corona d'Aragó (1343-1349)*, Mallorca, 1997, 2 vols., y hay que tomar en consideración la numerosa producción historiográfica de David Abulafia (cuyos planteamientos fundamen-

Sí nos interesa, en cambio, para reafirmar la realidad de la doble vertebración del archipiélago balear al Magreb y a las tierras peninsulares de la Corona de Aragón, sacar a colación parte de la problemática relacionada con esta articulación que se esgrime, durante el reino privativo, entre los monarcas insulares y los catalanoaragoneses.

Entre 1298 y 1311, después de haber recuperado el dominio del archipiélago tras la invasión catalanoaragonesa de Alfonso III de 1285, Jaime II de Mallorca emprendió un auténtico programa de vertebración económica «interna» del reino que Riera ha calificado de «ejemplo de planificación económica en la época de plena expansión»³⁴.

En el marco de este plan, consistente en un coherente intento de potenciación de los recursos de cada uno de los distritos territoriales integrantes del reino de Mallorca, con el objetivo de dotarlo de unas estructuras que garantizaran su viabilidad estatal, el endurecimiento del arancel balear, la creación de la moneda mallorquina y el establecimiento de consulados propios en el Magreb son tres iniciativas convergentes, orientadas a atenuar la dependencia económica del reino de Mallorca de la confederación y a conseguir la descolonización de su comercio interior y exterior con respecto a ella³⁵; pero, a su vez, estas medidas también constituyen una nueva prueba evidente del triunfo de la doble vertebración de Mallorca al eje vertical norte-sur.

En cuanto al arancel balear, que gravaba todas las mercaderías importadas o exportadas a Mallorca por comerciantes no baleares, Jaime II quiso asimilar catalanes y valencianos a los demás extranjeros y, a la par, aumentar la tarifa de 2 a 3 dineros por libra. Obviamente, al ser asimilados a los demás extranjeros, los más perjudicados fueron catalanes y valencianos, y tanto las represalias que desencadenaron contra el archipiélago como los efectos de éstas sobre las Baleares permiten calibrar el valor atribuido, respectivamente, a los contactos económicos entre ambas áreas: Barcelona, Valencia, Tortosa, Lérida y Gerona formaron, primero, un frente común para bloquear el comercio con Mallorca; y, posteriormente, Barcelona y Valencia reforzaron el bloqueo con una guerra de corso contra las embarcaciones insulares. Los efectos que ambas medidas provocaron en las Islas llevaron a Jaime II a

tales se concentran en D. ABULAFIA, *Un emporio...*, e ÍDEM, «El comercio y el reino de Mallorca, 1150-1450», en *En las costas...*, pp. 115-153), sin olvidar la aportación de A. SANTAMARÍA, *Ejecutoria...*

34. Sigo, aquí, pues, a A. RIERA, «Mallorca 1298...», pp. 199-243.

35. *Ibidem*, p. 218.

suspender, a los pocos meses, la aplicación del arancel a los súbditos de la Corona de Aragón, pese a mantenerlo para el resto de extranjeros³⁶.

Si la disputa por el arancel pone de manifiesto la interdependencia comercial entre el reino de Mallorca y la Corona de Aragón, la creación de la moneda áurea mallorquina y el establecimiento de consulados propios en el Magreb³⁷, en cambio, permiten apreciar tanto la importancia adquirida por los contactos con el Norte de África en la economía mallorquina como la solidez de la penetración mercantil insular en tierras de Berbería.

De no haber sido una realidad esta importancia y esta penetración, Jaime II no habría podido conseguir, en 1302, que el sultán de Bugía autorizase la creación, en esta plaza, de un consulado independiente de mallorquines³⁸, ni que, siguiendo el ejemplo catalán en Túnez, se comprometiese a reintegrar una cuarta parte de los derechos de aduanas satisfechos por los mercaderes insulares³⁹.

Por otro lado, que Jaime II crease su propia moneda⁴⁰ y que pudiese permitirse, en 1310, acuñar oro⁴¹, alineando Mallorca a las grandes po-

36. Cf. *ibídem*, pp. 217-222. Todos estos aspectos en torno a la reforma del arancel balear quedan mucho más extensamente desarrollados tanto en A. RIERA MELIS, «La lezda balear de 1302, punto de fricción entre el reino de Mallorca y las ciudades mercantiles catalanas a principios del siglo XIV», *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols*, IX (1981), pp. 105-196, como en *IDEM*, *La Corona de Aragón...*, pp. 181-255.

37. A. RIERA, «Mallorca 1298...», pp. 234-236.

38. Bugía sería la plaza donde los mallorquines habrían conseguido eclipsar en mayor medida a los catalanes; según Dufourcq, el volumen global de las operaciones que efectuaron allí entre 1302 y 1307 ascendería a ochenta mil dinares anuales, mientras que, en cambio, las de los catalanes no superarían los diez mil (cf. Ch.-E. DUFOURCQ, *L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIIIe. et XIVe. siècles*, París, 1966, pp. 554-555).

39. En Túnez, donde la presencia catalana era más consistente que la balear, Jaime II fracasó en su intento de creación de un consulado mallorquín independiente, mientras, en cambio, la Corona de Aragón conseguía obtener, casi coetáneamente, la reintegración de la mitad de los derechos aduaneros (cf. *ibídem*, p. 417).

40. Con la consiguiente retirada de curso legal al real de Valencia que circulaba en las islas (véase A. RIERA MELIS, «Monedas y mercados en la Edad Media: el Mediterráneo Noroccidental (c. 1190-1350)», en *Moneda y monedas en la Europa Medieval (Siglos XII-XV). XXVI Semana de Estudios Medievales*, Pamplona, 2000, p. 201 y ss.; o *IDEM*, «Mallorca 1298...», pp. 210-217).

41. A. RIERA, «Mallorca 1298...», pp. 232-239, o *IDEM*, «Monedas y mercados...», pp. 234-235; según él, esta medida, con un alto componente de voluntad de prestigio para afirmar en el Mediterráneo tanto el potencial financiero del reino insular como su independencia económica con respecto a la Corona de Aragón, obligaría aún más al reino de Mallorca a

tencias occidentales y adelantándose en más de tres décadas a la Corona de Aragón, también demuestra hasta qué punto —tanto a través de los intercambios mallorquines directos con Berbería como de la fiscalidad aplicada a los extranjeros que frecuentaban las rutas magrebíes y que empleaban Mallorca como escala, como cabeza de puente de sus operaciones o como plataforma de intercambio y redistribución⁴²—, el oro de las rutas subsaharianas que desembocaban en el Magreb Central afluyó a Mallorca.

Hacia 1280, pues, cuando se produjo la apertura de la ruta de Poniente, Mallorca estaba doble y perfectamente vertebrada, en un mismo eje norte-sur, tanto a los territorios de la Corona de Aragón como al Norte de África.

Convertida ya en almacén de concentración y de redistribución de productos norteafricanos antes de la apertura de la ruta de Poniente —de esa ruta marítima hacia los mercados del norte Atlántico que, para otros centros como Perpiñán, Marsella o Montpellier, donde hasta entonces los productos nórdicos habían afluído por vía terrestre, significó una ruptura, puesto que perdieron su carácter redistribuidor de primer orden internacional—, para Mallorca esta apertura sólo supuso una redefinición y la adquisición de un renovado protagonismo.

Porque, para Mallorca, el establecimiento de esa nueva ruta marítima que permitía conectar, a través del estrecho de Gibraltar, el lejano oriente mediterráneo y el lejano norte atlántico, entrañó una proyección, aún a mayor escala, de su papel, al convertirse en el principal punto de confluencia del eje norte-sur con el Magreb con el nuevo eje internacional este-oeste.

Puesto que la presencia de embarcaciones genovesas en los puertos del Canal de la Mancha está documentada desde 1277⁴³, existe consenso

volcarse sobre el Magreb para poder mantener las características iniciales de sus emisiones, que se prolongaron hasta 1340.

42. Además del arancel de 3 dineros por libra que pagaban los mercaderes extranjeros, y que según M. DURÍAT-J. PONS, «Recerques sobre el moviment del port de Mallorca en la primera meitat del segle XIV», en *VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, Madrid, 1959, pp. 360-363 y gráfica 3, proporcionó al erario mallorquín, entre 1311 y 1350, unos ingresos del orden de las 1000 a 2000 libras anuales, las embarcaciones que recalaban en los puertos insulares también pagaban el derecho del *ancoratge*, cuya cuantía oscilaba en función del tonelaje de los buques y cuyos ingresos supusieron, entre 1311 y 1340, en la última fase del reino privativo, entre 150 y 200 libras mallorquinas anuales (cf. *ibídem*, pp. 358-359 y gráfica 2).

43. Cf. R. DOEHAERD, «Les Galères génoises dans la Manche et la Mer du Nord à la fin du XIIIe et au début du XIVe siècles», *Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome*, XIX

historiográfico acerca del protagonismo ligure en el establecimiento de la nueva ruta naval hasta el mar del Norte. Pese a ello, Roberto López llegó a plantear la posibilidad de que los ligures se limitasen a seguir los pasos previos de los mallorquines⁴¹, aunque la presencia de éstos en Inglaterra⁴⁵ no quede atestiguada hasta 1281.

Sea como fuere, la concurrencia de genoveses y mallorquines en la previa aproximación al Atlántico, traspasando en estrecho de Gibraltar (Sevilla, Portugal, Berbería de Poniente o «región de las playas»⁴⁶), es evidente, aunque no lo es menos que serían las potencias marítimas italianas (Génova, Florencia, Venecia) las que explotarían en mayor medida esa ruta de Poniente⁴⁷, y que Mallorca, o por lo menos la actividad de los operadores baleares, se concentró sobre todo en el área norteafricana.

Los siglos XIV y XV

Todavía en época del reino privativo, la conservación de algunos registros del derecho de *ancoratge*⁴⁸ permite presentar, entre 1321 y 1340⁴⁹, una nueva radiografía del movimiento portuario de Mallorca.

(1938), p. 10 y doc. XII, pp. 32-33, e, igualmente, IDEM, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises au XIII et au XIV siècle*, Bruselas-Roma, 1941, 3 vols.

44. Cf. R.S. LÓPEZ, «Majorcans and Genoese on the North Sea Route in the Thirteenth Century», *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, XXIX (1951), pp. 1163-1179.

45. D. ABULAFIA, «Les relacions comercials i polítiques entre el regne de Mallorca [i Anglaterra, segons fonts documentals angleses]», en *XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó (Palma de Mallorca, 27 setembre-1 octubre 1987). Comunicacions*, Palma de Mallorca, 1990, vol. III, pp. 69-79 (o, también, IDEM, *Un emporio...*, pp. 233-247).

46. Tradicionalmente, en la Corona de Aragón se designaba como «región de las playas» o «las playas» la fachada atlántica magrebí, es decir, el área comprendida entre Arcila, Larache y Salé, que podía alcanzar hasta Anfa, Azemur o Safi. Desde Cádiz y Sevilla, este área era la más concurrida por los andaluces (remito, al respecto, a la aportación de Eduardó Aznar a este mismo volumen).

47. Las mismas observaciones podrían hacerse extensivas a la presencia de los mallorquines en las rutas hacia el Oriente mediterráneo. Aunque también se haya incidido puntualmente en su penetración en esas rutas (por ejemplo, P. MACAIRE, «Mallorca y el comercio con el Mediterráneo oriental», *Estudis Baleàrics*, IV-15 (diciembre 1984), pp. 43-67, o P. CATEURA, «Mallorca y Grecia en la baja Edad Media», en *Relaciones inéditas entre España y Grecia*, Atenas, 1986, pp. 117-179), y aunque emerjan de forma sostenida en ellas, su participación es mucho más esporádica, o si se quiere más «anecdótica», que no, por supuesto, la de genoveses o venecianos, verdaderos «señores» del Mediterráneo Oriental.

48. Para su descripción, véase la nota 42. Los ciudadanos insulares estaban exentos de pago, pero sus llegadas eran igualmente registradas.

49. M. DURLIAT-J. PONS, «Recerques...»; F. SEVILLANO, «Mercaderes...», pp. 455-460.

El *ancoratge* no nos permite conocer las rutas que cubrían las embarcaciones, pero señala, en cambio, la nacionalidad de sus patrones y/o propietarios. Y, a través del análisis de estas titularidades, sabemos que, de los 4685 buques que entraron en Mallorca en los cinco años documentados (1321, 1324, 1330, 1332 y 1340)⁵⁰, los baleares representan alrededor de un 42% del total.

El origen del 58% restante de embarcaciones extranjeras confirma, de nuevo, la estrecha articulación de Mallorca a los territorios peninsulares de la Corona de Aragón, puesto que tres cuartas partes de ese 58% de los buques proceden de ella⁵¹, aunque con una distribución desigual: alrededor de la mitad son catalanes y algo menos de una cuarta parte valencianos⁵².

En lo que respecta a Valencia, el predominio del Grao de la capital es absoluto, y apenas si asoman, ocasionalmente, barcos o patrones de Peñíscola, Denia, Gandía o Alicante.

En Cataluña, el primer lugar lo ocupa, claramente, Barcelona. A su lado, y al sur, además de grandes puertos como Tarragona y Tortosa, ya destacados hacia 1280, aparece tan sólo Sitges. Pero, al norte, en cambio, emerge con insistencia un corolario de puertos menores: Llançà, Cadaqués, Roses, Castelló d'Empúries, Sant Feliu de Guíxols, Tossa de Mar, Lloret, Blanes...

50. Equivalentes a una media anual de 937 embarcaciones o a algo más de dos buques diarios, aunque muchos entraron repetidas veces y, por consiguiente, el volumen real de embarcaciones distintas sea menor.

51. El panorama se completaría con las embarcaciones italianas (fundamentalmente galeras genovesas y venecianas que contaban con el puerto de Mallorca como escala de sus líneas regulares en la ruta de Poniente, cuyas entradas representan entre un 2,5 y un 12% anual, pero sólo un 3% del volumen global registrado en los cinco años), y con la emergencia de buques castellanos (sobre todo de la costa norte —Santander, Castro Urdiales, Guetaria, Bermeo, Lequeitio, Fuenterrabía—, que oscilan entre el 3 y el 4% de los totales anuales; remito, al respecto, a la aportación de Elisa Ferreira a este mismo volumen).

52. Sobre las relaciones entre Valencia y Mallorca en los siglos XIV y XV, cf. F. SEVILLANO COLOM, «Mallorca y Valencia: relaciones marítimo-comerciales en el siglo XIV», en *Primer Congreso de Historia del País Valenciano. Celebrado en Valencia del 14 al 18 de abril de 1971*, Valencia, 1980, vol. II, pp. 539-551; N. BAUZÀ, «El tráfico marítim amb les Balears a través d'un notari valencià del segle XV», *Estudis Baleàrics*, 9 (1983), pp. 27-56; J. HINOJOSA MONTALVO, «El Consell valenciano y el reino de Mallorca durante el siglo XIV», en *XIII Congrés d'Història...*, vol. I, pp. 85-97; M.R. MUÑOZ POMAR, «Las relaciones comerciales Valencia-Reino de Mallorca a través del Dret de la mercadería (1411-1412)», *ibídem*, vol. III, pp. 205-210; M. ZUCCHITELLO, *Homes, vaixells i mercaderies de Tossa al Grau de València (1459-1703)*, Tossa, [1991], además de los datos dispersos que aporta J. GUIRAL-HADZIIOSSIF, *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia, 1989.

Evidentemente, no pueden contraponerse a la ligera la instantánea aportada por el privilegio de Pedro III de 1283 y los datos del *ancoratge*, pero la complementariedad entre las rutas frecuentadas por mallorquines hacia 1280 y el origen de las embarcaciones que llegaban a Mallorca desde tierras valencianas y catalanas, completada con la actividad de esas pequeñas plazas, es decir, su supuesta contrapartida peninsular, queda patente⁵³.

Lógicamente, una fuente como el *ancoratge*, que no nos da a conocer ni la procedencia ni el destino de las embarcaciones, es incapaz de aportarnos datos sobre las rutas hacia Berbería.

Sí lo hace, en cambio, el análisis de los 2800 *guiatges* conservados entre 1341 y 1396 realizado por Sevillano⁵⁴, que refleja de nuevo, y esta vez en paralelo, la importancia que tenían para Mallorca tanto las conexiones con Cataluña y Valencia como con el Norte de África y el sultanato nazarí de Granada.

En 1341, sobre un total de 102 licencias, más de una tercera parte (38) fueron expedidas con destino a los puertos islámicos del área granadino-magrebí, superando incluso las veinte orientadas, conjuntamente, hacia Valencia (9) y Cataluña (11). Por el contrario, en los años sucesivos y hasta 1396, son el número de licencias hacia Barcelona o Valencia las que superan, habitualmente, las orientadas a plazas musulmanas, y suelen

53. A lo largo de los siglos XIV y XV, la actividad de estos pequeños puertos tanto hacia Mallorca como, a través de rutas de cabotaje o de itinerarios regionales de medio alcance, hacia Perpiñán-Colliure, Barcelona o Valencia, sigue manifestándose, pero por el momento no existen estudios específicos y, por lo tanto, sólo pueden recogerse datos o indicios dispersos (algunas excepciones en J. FERNÁNDEZ TRABAL, «Mercaders gironins documentats a Mallorca en la primera meitat del segle XIV», en *XIII Congrès d'Història...*, vol. I, pp. 187-198, o M. ZUCCHITELLO, *El comerç marítim de Tossa a través del port barceloní (1357-1553)*, Tossa, 1982, e IDEM, *Homes...*). En la segunda mitad del siglo XV y en los albores del XVI, en cambio, los marinos y mercaderes de estos pequeños lugares incluso llegarán a alcanzar una importancia destacable al acercarse hasta Andalucía en busca de productos locales o de redistribución, como los cueros y el pescado salado (véase M.T. FERRER I MAILLOL, «El comercio catalán en Andalucía a fines del siglo XV», en *La Península Ibérica en la Era de los Descubrimientos (1391-1492). III Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval*, Sevilla, 1997, vol. I, pp. 421-452, o IDEM, «El comerç català a Andalucía al final del segle XV», *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, 18 (1997), pp. 301-334).

54. F. SEVILLANO, «Mercaderes...», pp. 460-465. Aunque los *guiatges* constituyan, también, una fuente parcial (puesto que sólo registran las licencias de salida de embarcaciones o de exportación de determinados productos), señalan, por lo menos, el punto de destino.

completarse con viajes hacia el Rosellón y Provenza, hacia puertos italianos o, cubriendo las grandes rutas, hacia Flandes y Oriente.

La evolución de las licencias con rumbo a la Corona de Aragón permite constatar, además, desde el último cuarto del siglo XIV, la decidida emergencia del reino de Valencia: aunque el número de licencias hacia el conjunto de Cataluña casi siempre sea mayor que el de las destinadas a Valencia, a partir de 1376 éstas describen un incremento sustancial y sostenido, y en 1389 (22 sobre 18), 1393 (81 sobre 50) y 1395 (46 sobre 32) la suma de los puertos del reino (Valencia, Peñíscola, Gandía, Denia o Alicante) incluso llega a superar las primeras.

Para ilustrar la ya apuntada articulación regional de las rutas que conectaban Mallorca a la vez con Berbería y con el sultanato nazarí, podemos recurrir al excepcional testimonio del proceso contra el mallorquín Jaume Manfré (quien, entre 1320 y 1334, actuó, en Almería, como factor de genoveses), puesto que en él uno de los testigos define exactamente la *via o tràfèch d'Espanya* como consistente en «navegar desde el reino nazarí hasta «las playas» y las tierras del rey de Tremecén [es decir, hasta el Magreb Central], llevando trigo y otros productos que escasean en dichos lugares»⁵⁵.

Sin embargo, también resultan significativas las palabras que, en 1343, Pedro el Ceremonioso dirigió a Alfonso XI de Castilla para anunciarle que había anexionado el reino de Mallorca, y que, remitiendo a las concesiones papales de tiempos de Jaime I e insistiendo en la dependencia de las tierras insulares del comercio con las musulmanas, asumen plenamente el sultanato nazarí: «las gentes del dito regno [Mallorca] et de las ditas illas [Balears] assi por privilegios de los Santos Padres apostolicos de Roma como de los Reyes passados qui fueron lures senyores pueden franchament ir con sus mercaderias et estar et mercadear en las partes de los moros qui son en Espanya et en las partes de Barbaria que en otra manera no haurian de que vivir et de las ditas partes han a sacar lur vida»⁵⁶.

55. M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, «Mallorquines y genoveses en Almería durante el primer tercio del siglo XIV: el proceso contra Jaume Manfré (1334)», *Miscel·lània de Textos Medievals*, 4 (1988), p. 129 y nota 129. Aunque tradicionalmente, y como ya he señalado más arriba (nota 46), «las playas» o «la región de las playas» designase, en la Corona de Aragón, la Berbería de Poniente o atlántica, aquí «las playas y tierras del rey de Tremecén» aluden al área comprendida entre Alcudia de Berbería y Ceuta, es decir, a la línea litoral norteafricana que queda situada frente a las costas nazaríes.

56. Cf. F. SEVILLANO, «Mercaderes...», p. 436, y P. DE BOFARULL, *Colección de Documentos Inéditos del Archivo de la Corona de Aragón*, vol. XXXI, pp. 324-325.

En el segundo cuarto del siglo XIV, pues, desde la Corona de Aragón, y significativamente desde Mallorca, el área nazarí se percibía como área inseparable del Norte de África, es decir, el comercio con el Islam Occidental se concebía en su conjunto.

El sultanato nazarí estaba plenamente integrado en una ruta circular que lo unía inexcusablemente a Mallorca y al Magreb⁵⁷. Pero, además, a raíz de la apertura de la ruta de Poniente, el sultanato nazarí, y Málaga fundamentalmente, se había convertido, también, como Mallorca, en escala de las rutas italianas hacia el Atlántico⁵⁸; cobrando, como Mallorca, una nueva proyección internacional; y cumpliendo igualmente, también como Mallorca aunque en menor grado y sobre todo para los genoveses, la función de almacén de encuentro, intercambio y redistribución de productos islámicos y atlánticos⁵⁹. No me parece una simple casuali-

57. Algunos ejemplos de esta realidad en la segunda mitad del siglo XIII, aunque en conexión con Barcelona, en C. BATLLE-J.J. BUSQUETA-C. CUADRADA, «Notes sobre l'eix comercial Barcelona-Mallorca-Barbaria, a la segona meitat del s. XIII», en *XIII Congrés d'Història...*, vol. I, pp. 33-47.

58. En Ch.-E. DUFOURCQ, «Les communications entre les royaumes chrétiens ibériques et les pays de l'occident musulman, dans les derniers siècles du Moyen Age», en *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age (Actes du Colloque de Pau, 28-29 mars 1980)*, París, 1981, pp. 29-44, Dufourcq ya había diferenciado la que llamó «ruta de Málaga», más orientada hacia el Atlántico y conectada con las grandes rutas italianas del tráfico comercial hacia Poniente, y la «ruta de Almería», de carácter regional y frecuentada de modo mucho más intenso tanto por mallorquines como también, según veremos, desde finales del siglo XIV, por valencianos. Sin embargo, no se trataba de rutas excluyentes, sino que podían enlazar.

59. Aunque se trate de un ejemplo mucho más tardío, buena muestra de esta función es el inventario de mercaderías que los genoveses tenían almacenados y que les fueron expropiados en Granada en 1443, en represalia por un incidente pirático ocurrido en Rodas (véase G. AIRALDI, *Genova e Spagna nel secolo XV: Il «Liber Damnificatorum in Regno Granate» [1952]*, Génova, 1966). Para el comercio genovés con Granada en el siglo XIV, hay que seguir remitiéndose, fundamentalmente, a M.L. CHIAPPA MAURI, «Il commercio occidentale di Genova nel XIV secolo», *Nuova Rivista Storica*, 57 (1973), pp. 571-612, o, directamente, a L. LIAGRE-DE STURLER, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises (1320-1400)*, Bruselas-Roma, 1969, 2 vols., de donde Chiappa Mauri extrae sus datos. Para genoveses e italianos, el azúcar, la seda y la fruta seca constituían la trilogía fundamental de exportación de Granada (véanse J. HEERS, «Le royaume de Grenade et la politique marchande de Gênes en Occident (XVe. siècle)», *Le Moyen Age*, LXIII (1957), pp. 87-121 —reed. en IDEM, *Société et économie à Gênes (XIVe-XVe siècles)*, Londres, 1979, VII— y F. MELIS, «Malaga nel sistema economico del XIV e XV secolo», *Economia e Storia*, 3-I (1956), pp. 19-59 y 3-II (1956), pp. 139-163 —reed. tanto en IDEM, *Mercaderías italianas en España (Investigaciones sobre su correspondencia y su contabilidad)*, Sevilla, 1976, pp. 3-65, como en IDEM, *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, Florencia-Prato, 1990, pp. 213—); pero, mientras que azúcar y seda se

dad, pues, que el primer tratado concertado entre Génova y el sultanato nazarí, de orden estrictamente comercial, date, precisamente, de 1278-79⁶⁰, es decir, de los años inmediatos a la apertura de la ruta atlántica.

A lo largo del siglo XIV, en el Magreb y con respecto a la Corona de Aragón, además de percibirse una evolución del aprovisionamiento merceológico⁶¹, se produce también lo que María Dolores López ha descrito como una «división de las áreas de intervención mercantil» o un «repartimiento de los mercados» entre Cataluña, Mallorca y Valencia⁶².

destinarían tanto a los mercados occidentales como —sobre todo la seda— a los propios mercados italianos, la fruta seca sería básicamente reexportada hacia Inglaterra y Flandes.

60. B. GARI, «Génova y Granada en el siglo XIII: Los acuerdos de 1279 y 1298», *Saggi e Documenti*, VI (Génova, 1985), pp. 173-206.

61. Vicens Vives, pensando sobre todo en el siglo XIII, había definido la «ruta magrebí» (diferenciándola de la «ruta de las Islas y de las especias») como la «ruta del oro, de los esclavos y de la lana», considerando que el interés de los mercaderes catalanoaragoneses se centra fundamentalmente en esta trilogía. Los trabajos de Dufourcq, primero (Ch.-E. DUFOURCQ, «La place du Maghrib dans l'expansion de la Couronne d'Aragon: la route maghribine par rapport à celle des îles et des épices», en *Deuxième Congrès International d'Études des Cultures de la Méditerranée Occidentale*, Barcelona, 1978, pp. 271-279), y de María Dolores López, recientemente (cf. la nota sucesiva), han modificado de forma sustancial esta definición. Si bien el interés por el oro se mantuvo (como siguen señalando, a principios del siglo XV, varias de las cartas publicadas por M. TINRÓ, *Cartas del baile general de Valencia, Joan Mercader, al rey Fernando de Antequera*, Valencia, 1979), ambos autores han demostrado y confirmado, respectivamente, que el interés inicial por la lana magrebí fue decayendo. Y si Dufourcq ya destacó el papel del Magreb como abastecedor de cereales, López ha hecho lo propio, para la segunda mitad del siglo XIV, con el tráfico de otros productos como materias tintóreas, cera y cueros. El interés por la cera se mantendrá por lo menos hasta mediados del siglo XV, pero, en cambio, en adelante los cueros berberiscos retrocederán, empujados por los de procedencia atlántica (cf. R. SALICRÚ I LLUCH, «Los cueros bovinos en el Mediterráneo del siglo XV: retroceso del mercado magrebí y auge de los mercados ibéricos», en *El trabajo del cuero. II Simposio Internacional de Historia de las Técnicas. Córdoba, 6-8 de mayo de 1999*, Córdoba, en prensa). En cuanto a los esclavos, es evidente que, hasta finales del siglo XV o los albores del XVI, no puede hablarse de la existencia de un tráfico organizado, puesto que los mecanismos de abastecimiento eran, fundamentalmente, la piratería y el corso.

62. Tanto en M.D. LÓPEZ, *La Corona de Aragón y el Magreb...*, pp. 169-267, con mapa en la p. 268, como en IDEM, «La Corona de Aragón y el Norte de África: las diferentes áreas de intervención mercantil catalano-aragonesa en el Magreb a finales del siglo XIV y principios del XV», *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, 11-12 (1990-1991), pp. 299-323, o en IDEM, «La expansión económica catalanoaragonesa hacia el Magreb medieval», en *L'expansió catalana a la Mediterrània a la Baixa Edat Mitjana. Actes del seminari organitzat per la Casa de Velázquez (Madrid) i la Institució Milà i Fontanals (CSIC, Barcelona)*, Barcelona, 1999, pp. 93-101. Anteriormente, F. MELIS, «L'area catalano-aragonesa nel sistema economico del Mediterraneo Occidentale», en *La Corona d'Aragona e il Mediterraneo: aspetti e problemi comuni da Alfonso il Magnanimo a Ferdinando il Cattolico (1416-1516)*. IX Congreso

Barcelona, siguiendo la «ruta de las islas»⁶³, se habría concentrado en los intercambios con los puertos sardos y sicilianos y con el Levante⁶⁴, y se había desinteresado progresivamente de los contactos directos con el Magreb y con el sultanato nazarí⁶⁵, cediendo a Mallorca y a Valencia el papel de intermediarios y de almacenes redistribuidores de productos de procedencia islámica hacia el mercado catalán; este desinterés se constataría, sobre todo, desde mediados del siglo XIV, coincidiendo con la reincorporación definitiva del reino insular a la confederación catalanoaragonesa y con el desarrollo del comercio catalán con el Levante⁶⁶.

di Storia della Corona d'Aragona. Napoli, 11-15 Aprile 1973, Nápoles, 1978, vol. I, pp. 191-209 (reed. en IDEM, *I mercanti...*, pp. 215-231), ya había señalado que, en el área catalanoaragonesa y en el triángulo formado por Barcelona, Mallorca y Valencia, cada plaza desarrollaba un papel diferenciado; y que, frente a una Barcelona que actuaba como plaza dirigente y que participaba con capitales en todas las áreas donde la Corona de Aragón tenía intereses comerciales, Mallorca y Valencia habrían sido plazas operativas, puntos de confluencia y bifurcación de las rutas internacionales, y centros de redistribución. Una vez más, pues, surge la necesidad de establecer análisis comparados entre los reinos de Mallorca y Valencia, que, partiendo de una parecida dinámica, casi coetánea, de anexión a la Corona de Aragón, describen una evolución claramente diferencial, aunque también algunos paralelismos.

63. La tesis que defiende la existencia de un vínculo intrínseco de carácter geopolítico o político-militar entre la expansión o conquista catalanoaragonesa de las principales islas mediterráneas y la expansión hacia el Levante («ruta de las islas» - «ruta de las especias») —cuya formulación suele atribuirse a J. VICENS VIVES, «La economía de los países de la Corona de Aragón en la Baja Edad Media», en *VI Congreso de Historia de la Corona de Aragón (Cagliari-Alghero, 1957)*, Madrid, 1959, pp. 103 (reed. en IDEM, *Coyuntura económica y reformismo burgués y otros estudios de historia de España*, Barcelona, 1969, pp. 61-98)— ha sido ampliamente debatida y rebatida por la historiografía catalanoaragonesa; véanse, por ejemplo, M. DEL TREPPO, *Els mercaders catalans i l'expansió de la Corona catalano-aragonesa al segle XV*, Barcelona, 1976, pp. 15-20; J.E. RUIZ DOMÈNEC, «Ruta de las especias/ruta de las islas. Apuntes para una nueva periodización», *Anuario de Estudios Medievales*, 10 (1980), pp. 689-697; J.N. HILLGARTH, «El problema del imperio catalano-aragonés (1229-1327)», *ibídem*, pp. 145-159, o IDEM, *El problema d'un imperi mediterrani català 1229-1327*, Palma de Mallorca, 1984; M. TANGHERONI, *Aspetti del commercio di cereali nei Paesi della Corona d'Aragona. I. La Sardegna*, Pisa, 1981, pp. 33-49 y 51-65, e IDEM, «Aspectes econòmics de l'expansió catalano-aragonesa», en *La Corona d'Aragó. El regne de València en l'expansió mediterrània (1238-1492)*, Valencia, 1991, pp. 107-115; o D. ABULAFIA, *Un emporio...*, pp. 285-305.

64. En este tráfico barcelonés hacia el Levante mediterráneo se centra la reciente tesis, aún inédita, de D. COULON, *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Age. Un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine (1330-1430 environ)*, que, bajo la dirección de Michel Balard, fue presentada en la Université de Paris I Panthéon-Sorbonne en diciembre de 1999. También en prensa están las actas de las jornadas científicas *Els catalans a la Mediterrània oriental a l'edat mitjana*, celebradas en el Institut d'Estudis Catalans, en Barcelona, el 16 y 17 de noviembre de 2000.

65. Atestiguados, en cambio, en la segunda mitad del siglo XIII (véase la nota 57).

66. Sólo Túnez aparecería como posible enlace subsidiario de las rutas catalanas hacia Oriente y como mercado complementario en las actividades de los mercaderes barcelone-

Por consiguiente, el citado «reparto de los mercados magrebíes» se produciría, en realidad, entre mallorquines y valencianos y, sobre todo, desde finales del siglo XIV. Porque, aunque Mallorca conservase siempre el papel dominante en los contactos con Berbería que, según hemos visto, se ha ido adjudicando desde la segunda mitad del siglo XIII, es desde finales del siglo XIV y a lo largo del XV cuando se constata la pujante emergencia de Valencia y la parcial —porque los valencianos están mucho más estrechamente vinculados al sultanato nazarí— concurrencia de mallorquines y valencianos en el Norte de África.

María Dolores López destaca, en el Magreb de la segunda mitad del siglo XIV, tres áreas de intervención diferencial, en cuanto a su intensidad, de los mallorquines:

La primera y principal comprendería el cordón litoral entre Honein y Bona; se trata, pues, del área central magrebí o del sultanato de Tremecén, que queda enmarcada, a la otra orilla, por el sultanato nazarí y Cerdeña, y que tendría un claro epicentro en Tenes.

A ambos extremos de este área fundamental o prioritaria, las rutas insulares cubrirían, a un nivel secundario, hasta Alcudia, al oeste, y Túnez, al este.

Sólo en tercer lugar aparecería el sultanato nazarí de Granada, que, según López, en la segunda mitad del siglo XIV tendría un papel claramente secundario en los intereses mallorquines⁶⁷.

ses en Sicilia (es altamente significativo, por ejemplo, que *El primer manual hispánico de mercadería (siglo XIV)*, ed. por M. GUAL CAMARENA, Barcelona, 1981, catalán y redactado en torno a 1385, sea prácticamente un «monográfico» del comercio con Túnez y el Levante). Sin embargo, y pese a que en esa ruta hacia el Levante se hayan venido destacando escalas en Túnez, la tesis de Coulon, citada en la nota 64, evidencia que son muy pocos los datos que pueden presentarse sobre las escalas intermedias en las rutas catalanas hacia Egipto, Siria y Palestina; el autor señala como primera escala regular Sicilia, y que Túnez sólo es mencionado muy raramente —una decena de veces entre 1330 y 1430 y con varios centenares de viajes documentados—. Esta ruta también podía tocar Mallorca.

67. En cambio, desde la óptica interna nazarí y en la primera mitad del siglo XV, los mercaderes mallorquines seguirían teniendo un papel importante entre los colectivos extranjeros con intereses en el sultanato granadino, sólo detrás de genoveses y valencianos; véase R. SALICRÚ I LLUCH, «La presència comercial catalanoaragonesa al sultanat de Granada durant el regnat d'Alfons el Magnànim», en *La Corona d'Aragona ai tempi di Alfonso il Magnanimo. XVI Congresso Internazionale di Storia della Corona d'Aragona. Napoli, 1997*, Nápoles, 2000, vol. II, pp. 1173-1200 (con versión revisada en inglés en IDEM, «The Catalano-Aragonese Commercial Presence in the Sultanate of Granada during the Reign of Alfonso the Magnanimous», *Journal of Medieval History*, en prensa); parte de la documentación utilizada en este trabajo se halla editada en IDEM, *Documents per a la història de*

En lo que respecta a Valencia, la autora analiza, en realidad, sólo las dos últimas décadas del Trescientos y la primera del Cuatrocientos —y por lo tanto un período más breve y tardío que para el caso mallorquín—, y destaca el establecimiento de líneas comerciales que no unían directamente Valencia con los puertos africanos, sino que previamente hacían escala en territorio nazarí y que también podían alcanzar, ocasionalmente, Mallorca. De este modo, pues, el análisis de López de la penetración valenciana en el Norte de África acaba prácticamente convirtiéndose en un análisis de un comercio entre Valencia, el sultanato nazarí y las costas magrebíes inserto en una ruta circular semejante a la que anteriormente hemos señalado para Mallorca.

Según ella, en tierras norteafricanas el foco principal del interés valenciano sería Alcudia —fuera, pues, del área prioritaria mallorquina pero al límite de su área secundaria de intervención—, aunque en estrecha relación con otros puertos como Honein, Orán, Mostaganem o Bugía⁶⁸.

No obstante, no hay que olvidar que, desde Valencia, desde finales del siglo XIV y a lo largo de la primera mitad del siglo XV, y sin perjuicio de la continuidad de estos trayectos que, en ruta circular, enlazaban el reino con Granada, con el Magreb y, a veces, con Mallorca, también cobraron importancia los trayectos directos con Granada, y tanto con Málaga como con Almería⁶⁹.

Granada del regnat d'Alfons el Magnànim (1416-1458), Barcelona, 1999). También Pierre Macaire, en sus estudios sobre el comercio exterior de Mallorca en la primera mitad del siglo XV, señala la frecuencia de los contactos con el área nazarí (véase la nota 76). Sobre el comercio exterior de Granada y el papel relativo que jugaron en él genoveses y valencianos en el siglo XV, cf., en cambio, B. GARÍ, R. SALICRÚ, «Las ciudades del triángulo: Granada, Málaga, Almería y el comercio mediterráneo de la Edad Media», en *En las costas...*, pp. 171-211; R. SALICRÚ, «Génova y Castilla...», pp. 213-257; IDEM, «La embajada de 1479 de Pietro Fieschi a Granada: nuevas sombras sobre la presencia genovesa en el sultanato nazarí en vísperas de la conquista castellana», *Atti della Accademia Ligure di Scienze e Lettere*, LIV (Génova, 1997), pp. 355-385; e IDEM, «La Corona de Aragón y Génova en la Granada del siglo XV», en *L'expansió catalana...*, pp. 121-144.

68. Para todo ello, remito de nuevo a los trabajos de M.D. López señalados anteriormente. Para Valencia y Granada —o el área musulmana occidental— a finales del XIV y en los albores del XV, véase, por el momento, a la espera de la publicación de su tesis doctoral, E. CRUSELLES GÓMEZ, «Jerarquización y especialización de los circuitos mercantiles valencianos (Finales del XIV-primer mitad del XV)», *Anales de la Universidad de Alicante*, 7 (1988-1989), pp. 83-109.

69. El estudio de J. HINOJOSA MONTALVO, «Armamento de naves y comercio con el reino de Granada a principios del siglo XV», en *Andalucía entre Oriente y Occidente (1236-*

En la primera mitad del siglo XV, los trabajos de Pierre Macaire sobre Mallorca y el Magreb⁷⁰ enlazan perfectamente con los de María Dolores López sobre la plenitud del XIV.

Según Macaire, en la primera mitad del Cuatrocientos el Norte de África siguió siendo *de très, très loin la région méditerranéenne la plus fréquentée*⁷¹ por los mallorquines.

Sus afirmaciones se basan en el análisis de más de 1600 *guiatges* del período 1395-1453⁷², casi la mitad de los cuales (700) conciernen al Norte de África. En algunos años, las embarcaciones que, desde Mallorca, se dirigen a Berbería, llegan a superar el 50% del total (67% en 1406 y 1408, 63% en 1400 y 1403, 62% en 1401 y 1405, 58 o 56% en 1445, 1402 y 1409...), cifras que el autor considera fabulosas tomando en consideración que la mayor parte del porcentaje restante es absorbido por Barcelona, Valencia y el resto de la Corona de Aragón⁷³.

En consonancia perfecta con las plazas que el análisis de M.D. López ubica en el «área de interés prioritario» de los mallorquines en la segunda mitad del XIV, en la primera del XV Macaire reitera que el puerto más frecuentado desde Mallorca era también Tenes (140 licencias), seguido por Bugía y Argel (89 y 82, respectivamente), Collo (62), Orán (50), Honein (46), Tedellis y Mostaganem (42 y 41), y Cherchell y Bona (33). Y, puesto que Macaire señala que, en la primera mitad del siglo XV, las actividades mallorquinas se extenderían, pero apenas sin representación, hasta Alcudia, al oeste, y Túnez, al este⁷⁴, también el área secundaria de López en el XIV se correspondería con lo que ocurre en el XV.

1492). *Actas del V Coloquio Internacional de Historia Medieval de Andalucía*, Córdoba, 1988, pp. 643-657, sobre los armamentos de naves de los años 1406-1409, corrobora esta importancia de la ruta marítima directa a Granada, que, por otro lado, también reflejan las cuentas de administración del racional de Valencia de los años 1381-1410 vaciados por M.D. López. Véanse también, de nuevo, R. SALICRÚ, «La presencia...», o IDEM, «La Corona de Aragón...».

70. P. MACAIRE, *Majorque et le commerce international (1400-1450 environ)*, Lille, 1986; cf., anteriormente, su IDEM, *Majorque et le Maghrib au XV^e siècle. Thèse pour le doctorat en histoire (3^{ème} cycle)*, presentada en la Université de Paris X-Nanterre en 1977, versión fotocopiada en 2 vols.

71. P. MACAIRE, *Majorque et le commerce...*, p. 408.

72. La misma fuente que, más arriba, hemos visto empleada por Sevillano para la segunda mitad del XIV (véase el texto correspondiente y siguiente a la nota 54).

73. P. MACAIRE, *Majorque et le commerce...*, pp. 408-409.

74. Sólo 32 licencias hacia el sultanato meriní (28 Alcudia, 4 Safi) y 21 hacia Túnez.

De todos modos, y a diferencia de López, Macaire subdivide el área principal comprendida entre Bona y Honein en tres subáreas⁷⁵, demostrando que los mallorquines se inclinarían más hacia el este, o hacia la zona costera correspondiente al área comprendida entre las Baleares y Cerdeña, que no hacia el oeste, donde encontrarían mayor concurrencia valenciana.

Por lo tanto, en la primera mitad del siglo XV, al igual que en la segunda del XIV, Tenes seguiría siendo el «claro epicentro» de las rutas entre Mallorca y Berbería.

O, quizás, si aceptamos la posible matización que Macaire introduce a partir de las actas del notario Antoni Costantí, incluso podría serlo Argel, puesto que polariza 102 de los 390 destinos documentados entre 1403 y 1438⁷⁶.

De ser así, podríamos entender perfectamente por qué, en los albores del siglo XVI, León el Africano cree que el nombre árabe de la ciudad de Argel, «Gezeir», que «significa las islas», remite, por su proximidad, a Mallorca, Menorca e Ibiza⁷⁷.

La imagen preponderante tanto de las rutas verticales entre Mallorca y Berbería como de las rutas circulares que, a partir de finales del XIV, integraron también Valencia y el sultanato nazarí de Granada en el tráfico con Berbería, no debe eclipsar, sin embargo, la existencia de una ruta de cabotaje que bordeaba toda la costa norteafricana.

Mucho más difícilmente documentable, podía tener prolongaciones hasta la Berbería de Poniente y la costa oriental hafsí, y también podía conectar, a través de las grandes rutas internacionales, con el norte Atlántico y el Oriente mediterráneo.

Esta ruta se correspondería con los viajes «per costeriam» que Heers ha descrito para los genoveses⁷⁸ y que el manual de la nave del genovés

75. Dentro de estas tres subáreas, Mostaganem, Orán y Honein sólo concentrarían 137 licencias; Tedellis, Bugía, Djidjelli, Collo y Bona, 226; y Tenes, Brechk, Cherchell y Argel, 270. Es de destacar que estas cuatro últimas plazas son cuatro de las cinco que Dufourcq enlaza con Mallorca en su mapa de Ch.-E. DUFOURCQ, *L'Espagne...*

76. En cuanto al área nazarí, en cambio, los datos de que dispone Macaire sólo le permiten constatar que los contactos con Mallorca son muy frecuentes y que, casi siempre, se integran en la ruta circular que conduce a Valencia y al Magreb, pero no está en condiciones de calibrarlos (P. MACAIRE, *Majorque et le commerce...*, pp. 431-437).

77. Citado ibidem, p. 410, cf. J.-L. L'AFRICAIN, *Description de l'Afrique. Nouvelle Édition traduite de l'Italien par A. Épaulard*, París, 1981, vol. II, p. 347, donde la nota 138 advierte de la inexactitud de esta explicación, puesto que «las islas» eran simplemente unos islotes rocosos que, actualmente, están unidos a tierra y cierran el puerto de la ciudad.

78. J. HEERS, «Gênes et l'Afrique...», pp. 233-246. Sobre la presencia genovesa en el Norte de África, cf. G. PETTI BALBI, «Gli insediamenti genovesi nel Nord-Africa durante il '400»,

Filippo de Nigrono permite captar con toda su intensidad⁷⁹. Pero no hay que olvidar que, además, también podía cumplir la función de ruta de cabotaje «interna» para los musulmanes, que muy a menudo empleaban las flotas mercantiles cristianas como medio de transporte.

* * *

Los itinerarios marítimos nos han llevado a recorrer las rutas del área balear en un entorno mercantil.

Sin embargo, no debemos olvidar que las mismas rutas que vehicularon los intercambios económicos fueron, también, rutas de arte, de cultura y de saber.

Bisagra entre Cristiandad e Islam, encrucijada de itinerarios mercantiles, punto de encuentro y espacio privilegiado para el diálogo de las grandes rutas internacionales y de los circuitos regionales, el área balear es también una atalaya privilegiada para observar esas rutas del intercambio cultural.

Basta señalar que, en la misma Mallorca donde Ramon Llull aprendió árabe, donde Anselm Turmeda se convirtió en Abdallah al-Taryuman y donde florecieron talleres cartográficos como el de los Cresques, una de las esculturas góticas más famosas del santuario de la virgen patrona de Lluc llegó procedente de Flandes, a bordo de la nave de un mercader insular.

Conclusión

La comparación de las rutas mercantiles apuntadas por la *llicència per a barques* de 1284 con las del siglo XIV y de la primera mitad del XV confirma que, a lo largo de estos dos siglos, no se han producido mutaciones fundamentales en los itinerarios que conectan Mallorca con el Magreb, y que los mallorquines siguen centrando su actividad en el litoral africano más próximo a las Baleares.

Sin embargo, si completamos con otros los «clichés» o sentencias documentales que hemos ido recogiendo desde la época de la conquista de Mallorca, que no por hiperbólicos son menos significativos, sí pode-

en *Medioevo. Mezzogiorno. Mediterraneo. Studi in onore di Mario Del Treppo*, Pisa, 2000, vol. II, pp. 121-137, que recoge una abundante bibliografía.

79. S. ORIGONE, «Mercanti genovesi...», y J. HEERS, «Gênes et l'Afrique...», pp. 242-243.

mos percibir una evolución en la concepción de la articulación del reino de Mallorca al contexto mediterráneo.

En 1380, por ejemplo, aquel *regne de sarraïns que és dins en la mar*; que tras su conquista cristiana necesitaba el comercio con los musulmanes para sobrevivir, que insertaba en un mismo espacio islámico «las partes de los moros qui son en Espanya» y «las partes de Barbaria», y que se convertía en *cap de creus* y *cap de mercaderia*, aparece claramente integrado, por un conocido pasaje de Pedro el Ceremonioso, en una auténtica formulación de la «ruta de las islas», puesto que el monarca considera que su economía es interdependiente de las de Sicilia y de Cerdeña, ya no de los contactos con el Norte de África: «perduda Sardenya pot fer compte que axi mateix li tolra Mallorques, car les vitualles que Mallorques pot hauer de Sicilia e de Sardenya cessaran e per consegüent la terra se haura a desebitar e perdre»⁸⁰.

Entre la primera mitad del siglo XIII y finales del XV, el discurso de la perentoriedad de la dependencia de Mallorca del comercio exterior se mantiene, pero se transforma. Tras la reintegración definitiva del reino a la Corona de Aragón, se sustituye el vínculo con Berbería por el vínculo con Cerdeña y Sicilia, o con el ámbito de expansión de la Corona de Aragón⁸¹. Y, a finales del siglo XV, en plena crisis y ante los primeros en-

80. Es decir: si se pierde Cerdeña, se perderá también Mallorca, puesto que en Mallorca cesarán las exportaciones de vitualas de Sicilia y de Cerdeña y, con ello, Mallorca tendrá que deshabitarse y perderse (pasaje ed. por A. RUBIÓ LLUCH, «La Grècia catalana des de la mort de Roger de Llúria fins a la de Frederic III de Sicília (1370-1377)», *Anuari de l'Institut d'Estudis Catalans*, V (1913-14), p. 409, nota 2, empleado por F. SOLDEVILA, *Història de Catalunya*, Barcelona, 1963 (2ª ed.), vol. I, p. 443, y comentado, en el marco de las relaciones mercantiles entre Mallorca y Cerdeña, por G. MELONI, «Contributo allo studio delle rotte e dei commerci mediterranei nel Basso Medioevo», *Medioevo. Saggi e rassegne*, 3 (1978), pp. 117-130; M. TANGHERONI, *Aspetti...*, pp. 33-49 y 51-65; D. ABULAFIA, *Un emporio...*, pp. 285-305; P. CATEURA BENASSER, «El comercio del reino de Mallorca con Cerdeña a través de los "guiatges"», en *La Corona d'Aragona in Italia (secc. XIII-XVIII). XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona. Sassari-Alghero 19-24 maggio 1990*, Sassari, 1996, vol. II/1, pp. 277-290; y M. BARCELÓ CRESPI, «Relaciones comerciales entre Mallorca y Cerdeña (segunda mitad del siglo XV)», *ibidem*, vol. III, pp. 101-121).

81. En 1453, en el contexto de la conquista de Nápoles y aludiendo al comercio con el Levante, otro conocido pasaje vuelve a insistir también, como el de 1380, en la interdependencia económica global de la expansión de la Corona de Aragón: «en Alexandria, per raho de la guerra lo exercí mercantivol en les dites parts libertament no-s pot exercir, e lo dit exercí sia molt necessari a nostra nacio, com sia un foment, cap e principi de tot lo negoci, e perturbats los affers de Levant en gran part son desviats tots los altres» (cf. A. DE CAPMANY Y DE MONPALAU, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Barcelona, 1961-1963 (reed.), vol. II, tomo I, doc. 370).

sayos de la política de *redreç* de Fernando el Católico⁸², la evolución culmina, cuando el discurso de la dependencia del comercio de intercambio o de redistribución (con Berbería o con las islas) se sustituye por el discurso de la dependencia de un comercio vinculado, ahora, a la evolución de la propia economía interna, esto es, a la exportación de la propia producción lanar y pañera⁸³.

Así, en 1484, los mallorquines siguen asegurando que, por ser isla y estar en medio del mar, la mercadería es la buenaventura de Mallorca, y que su cese significaría el completo exterminio y destrucción del reino⁸⁴.

Pero en 1472 ya habían advertido que el alma y espíritu de Mallorca era, principalmente, el arte y el comercio de la pañería⁸⁵. Y, en 1487, dirían que el comercio era el principal sustento del reino pero que, a su vez, *la draperia* era *lo principal foment* de ese comercio⁸⁶.

82. A. SANTAMARÍA, *El reino...*; IDEM, «El reino de Mallorca en la época de los Reyes Católicos», *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, XLVI-II (1970), pp. 253-271; M. BARCELÓ CRESPI, *Ciutat de Mallorca en el trànsit a la Modernitat*, Palma de Mallorca, 1988; IDEM, «Mallorca a l'època del descobriment d'Amèrica», en R. PIÑA HOMS (coord.), *Congrés Internacional d'Estudis Històrics. Les Illes Balears i Amèrica. Palma, gener, 1992*, Palma de Mallorca, [separata sin fecha], vol. I, pp. 21-35.

83. Véanse D. ABULAFIA, *Un emporio...*, pp. 261-283; M.J. DEYÀ BAUZÀ, *La manufactura de la lana en la Mallorca del siglo XV*, Palma de Mallorca, 1997; A. RIERA MELIS, «El regne de Mallorca a la Baixa Edat Mitjana: noves aportacions bibliogràfiques», *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics*, X (1999), pp. 43-47.

84. P. CATEURA BENNASSER, «Valencia y Mallorca en el siglo XV», en *La Europa de las ciudades y de los caminos. Arte, cultura y sociedad del siglo XV. Actas del Primer Coloquio Internacional «Civitas Europa» (Valencia, 4-9 noviembre 1996)*, Valencia, en prensa, por lo que extraigo la cita de D. IGUAL LUIS, G. NAVARRO ESPINACH, «Los genoveses en España en el tránsito del siglo XV al XVI», *Historia. Instituciones. Documentos*, 24 (1997), p. 278.

85. Cf. *ibídem*.

86. Cf. M. BARCELÓ, «Mallorca a l'època...», p. 31.