

**NAVEGACIÓN MEDITERRÁNEA POR EL ATLÁNTICO.  
EL CASO DE MALLORCA (1230-1349)**

**Mediterranean Navigation by Atlantic Ocean.  
The Case of Majorca (1230-1349)**

**ANTONIO ORTEGA-VILLOSLADA\***

Centro Asociado UNED - Palma de Mallorca

Recibido: 14/12/2012  
Aceptado: 14/05/2013

**Resumen:**

Llegado el siglo XII, la potencia europea se traduce en una política expansionista que llevará a doblar el dominio musulmán en el Mediterráneo y a aventurarse en navegaciones cada vez más osadas por el Atlántico. Consecuencia de ello será la definitiva conexión del ámbito mercantil mediterráneo con el atlántico vía estrecho de Gibraltar. Ruta en la que el recién expugnado reino de Mallorca tendrá un destacado rol.

**Palabras clave:** Navegación, Comercio naval, Atlántico, Mediterráneo, Mallorca.

**Abstract:**

Come the 12th century, the European power drive to an expansionist politics that will lead them to bending the Moslem domain in the Mediterranean and to risking in navigations increasingly dared by the Atlantic Ocean. Consequence of it will be the definitive connection of the mercantile Mediterranean area with Atlantic one for the strait of Gibraltar. Route in which newly conquered kingdom of Majorca will have an out-standing role

**Key words:** Navigation, Naval trade, Atlantic, Mediterranean, Majorca.

---

\* E-mail: [aortega@palma.uned.es](mailto:aortega@palma.uned.es) / [antoniotevavi@hotmail.es](mailto:antoniotevavi@hotmail.es)

## 1. Introducción

Capmany i Montpalau vinculaba, siglo XVIII, la reactivación de la ruta del estrecho de Gibraltar con el desarrollo experimentado en la Europa del siglo XIII. Los marinos, “cuan avecillas que brincan de rama en rama para exercitar sus fuerzas y su vuelo”, habrían ido aventurándose cada vez más en regiones ultramarinas guiados por la codicia mercantil.

De cómo se enlazó el comercio del Mediterráneo con el del Atlántico ha sido, como se ve, cuestión de estudio desde tiempos ilustrados. No es este el momento de analizar el desarrollo de tal pensamiento<sup>1</sup>, pero sí de detenerse en algunos de los autores que lo han abordado. La historiografía decimonónica y de principios del siglo XX tienen la visión de un estrecho de Gibraltar colapsado desde la caída del Imperio Romano hasta el siglo XIV, lo que habría motivado el auge de las rutas terrestres a las ferias de Champagne. Ya en la segunda mitad del pasado siglo la cuestión alcanza relevancia, especialmente en el ámbito italiano por ser los pioneros en afrontar la aventura atlántica. Los archivos genoveses custodian los primeros fletes concertados para navegar a Inglaterra y Flandes. Datan de 1277 y en ellos se advierte la cotidianeidad con la que se realizaban. Así, Pierre Chaunu<sup>2</sup> busca en la complementariedad económica entre el Mediterráneo y el canal de la Mancha, con Brujas y Londres como polos indiscutibles, el aliento que permitió traspasar las Columnas de Hércules. Roberto Sabatino López<sup>3</sup> revolucionó la tesis ligur al afirmar que los primeros patrones en atravesar Gibraltar serían mallorquines. La documentación aportada por Ruddock o Doehaerd decanta la cuestión por el lado ligur, mas ello no es óbice para constatar que la presencia mallorquina en los puertos del norte es prácticamente coetánea a la genovesa. Con el final de la centuria, Yves Renouard<sup>4</sup> y Geo Pistarino<sup>5</sup> adoptan una nueva perspectiva al dar por asentada la cuestión del Estrecho y fijar su mirada en las peculiaridades de los trayectos, es decir, si la navegación está lo suficientemente perfeccionada como para poder navegar enmarado o prosiguen con el tradicional cabotaje. Desde el ámbito anglosajón, David Abulafia<sup>6</sup> se ha interesado por la contribución del reino de Mallorca al surgimiento de un comercio estable a través del Estrecho. Hasta este momento, salvo trabajos de los mallorquines Sevillano Colom<sup>7</sup> o Álvaro Santama-

---

1 ORTEGA VILLOSLADA, A. (2011): 101-124.

2 CHAUNU, P. (1982).

3 LÓPEZ, R. S. (1951).

4 RENOARD, Y. (1968).

5 PISTARINO, G. (1993).

6 Principalmente a través de algunos de sus últimos trabajos, caso de *Un emporio mediterráneo: el reino catalán de Mallorca* [ABULAFIA, D. (1996)].

7 SEVILLANO COLOM, F. (1968-1972).

ría Arández<sup>8</sup>, las Baleares habían sido sistemáticamente obviadas en la investigación atinente a la ruta atlántica, aún contando con archivos fundamentales para su estudio<sup>9</sup>.

Centrado en las relaciones cristiano-musulmanas, Mario Murino<sup>10</sup> sostiene que el intercambio mercante no había sido bloqueado pues el comercio es el nervio de los reinos y, consecuentemente, está por encima de gobiernos o confesiones religiosas. Ya Mateu Llopis<sup>11</sup> había afirmado que en el Mediterráneo coexisten dos mundos religiosos en un único contexto económico. Ésta será la baza que va a jugar el reino de Mallorca, en especial los comerciantes del archipiélago balear, para afianzar su economía. La preponderancia que a inicios del siglo XIII mantiene el Papa permite a la nueva sociedad insular convertir el Magreb en centro de operaciones mercantiles al obtener de Gregorio IX el infante Pedro de Portugal, primer señor de Mallorca<sup>12</sup>, una bula<sup>13</sup> que faculta a los baleares a, salvo los productos estratégicos, negociar libremente en tierras sarracenas<sup>14</sup>.

---

8 SANTAMARÍA, A. (1980).

9 El intercambio mercante del reino de Mallorca con los territorios atlánticos fue objeto de mi tesis doctoral. El vaciado sistemático de los fondos archivísticos puso de manifiesto que es en el archivo catedralicio donde se preservan la mejor documentación, especialmente en la notarial, ligada al medio marino. Estudio sistemático en ORTEGA VILLOSLADA, A. (2008).

10 MURINO, M. (1988).

11 LLOPIS, M. (1949).

12 La captura de las Baleares, avanzadilla musulmana en el Mediterráneo, es clave para garantizar el éxito del proceso reconquistador. Jaime I va a nombrar a dos familiares para la regencia del nuevo reino de Mallorca: Nuño Sanz, ordenado caballero en las jornadas previas a Las Navas de Tolosa, y Pedro de Portugal, antiguo señor de las milicias cristianas merinís. Ambos curtidos en las tareas inherentes a la Reconquista (repoblación, defensa y organización de los nuevos espacios), conocedores del mundo islámico y ligados por linaje a las grandes familias que dominan los reinos peninsulares. ORTEGA VILLOSLADA, A. (2012).

13 ARM (Archivo del Reino de Mallorca). Códice n° 1, ff. 46v y 340r (en romance). Publicado en el BSAL (*Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*) 6 (1895), 129-130.

14 Actualmente se está cuestionando la relevancia o no de la anuencia papal como factor de inserción comercial en tierras paganas. Desde la Corona de Aragón se aduce, entre otros, la presencia valenciana en Granada o enclaves del litoral magrebí, aún sin contar con tal privilegio. Siguiendo el planteamiento de Mateu Llopis, es obvio que el comercio, como recordaba Eiximenis en el *Dotzè del Crestià*, es el motor y alma de los reinos. No obstante, el soporte moral y político que proporciona el respaldo del Santo Padre permitirá a los mallorquines eludir los exhaustivos controles navales que portugueses y castellanos imponen en el Estrecho durante los años de la pugna por su control. Sirva de ejemplo la protección y salvaguarda que en 1310 otorga Fernando IV a los mercaderes de Mallorca que negocien en Berbería o que transporten en sus buques comerciantes moros o judíos en ruta a Mallorca: *...Et que non consintisse que ninguno les ffaga enoio nin pesar nin embargo nin mal aellos nin asus naues nin asus nauios nin asus lennos, asus mercadurias nin aotras ningunas de sus cosas. Ca ellos non leuarian nin passarian alos moros armas nin naues nin fferro nin lenno nin maderá para ffazer nauios nin les leuarían otra cosa uedada ssaluo ende sus mercadurias e cosas quelles pertenescan por preuillégio de la Yglesia de Roma quelles es otorgado por la condicion dela tierra...*

Tal *condicion dela tierra* refiere la distancia que separa el archipiélago del continente y que el infante Pedro de Portugal enfatizará como argumento para su concesión.

## 2. Modelos navales

El avance tecnológico se sustancia en la adecuación y renovación de los modelos navales que protagonizaron las navegaciones de los siglos XIII y XIV. Citan las fuentes treinta y ocho tipos de buques, sin contabilizar las embarcaciones auxiliares propias de cada región marítima.

De todos ellos, galeras y cocas devinieron en sostén de las marinas mediterránea y atlántica. Pese a lo aseverado el siglo pasado por multitud de autores, es la galera la que conectará ambos mares, en especial las galeras *grosses* -grandes-, cuyo arqueo, en palabras de Roberto Sabatino López<sup>15</sup>, era superior al de los buques redondos. Estibadas con alumbre rumbo a Londres o Brujas, retornaban con lana inglesa de calidad para las industrias textiles de las ciudades toscanas. Ruta en la que participan patronos mallorquines, caso de Guillem Bona<sup>16</sup> que en agosto de 1281 estiba en el puerto de Londres su galera -de titularidad genovesa- con doscientas sesenta y siete sacas de lana. Aprobada la *Carta Mercatoria* en febrero de 1303, al año siguiente el mercader Pere Berga negocia con la galera de Lorenzo de Génova el flete de trescienta veintiocho sacas de lana. Peor fortuna tendrá Guillem Pere quien invierte con su socio hispalense Domingo Pérez 4.200 libras a negociar en Londres, mas son asaltados en aguas de la Bretaña francesa por corsarios ingleses<sup>17</sup>.

Originarias del norte de Europa<sup>18</sup>, las cocas<sup>19</sup> se introducirán en el *Mare nostrum* con los cruzados que navegan a Tierra Santa. Si bien han pervivido referencias aisladas para el siglo XIII<sup>20</sup>, no es hasta los primeros años del XIV cuando irrumpen en las fuentes archivísticas de manos de Daniel Can, genovés naturalizado mallorquín y cercano al círculo íntimo de Jaime II de Mallorca, quien en 1311 se apro-

15 LÓPEZ, R.S. (1951): 1163-1179.

16 LÓPEZ, R.S. (1951): 1172.

17 PRO (Public Record Office), C 66/124/ M. 4D: *...Ex graui querela Guillelmi Pierre, mercatoris de maioricis, et Domingi Peris, mercatoris de Seuilla... accepimus quod cum ipsi quandam nauem de Seuilla apud Seuilla bonis et mercimonis suis diuersis, ad valentiam quatuor milium et ducentarum librarum turonensis, carcarum fecissent et iidem mercatores nauem illam cum bonis et mercimonis suis usque ad terram nostram Anglie ad negociandum ibi de eisdem duxisse voluissent... per portum sancti mathie, in Britannia, cum bonis et mercimonis predictis uersus anglie transfretantem hostiliter venientes nauem illam vi et armis intraverunt et bona et mercimonia predicta una cum funnibus, anchoris et aliis apparatus eiusdem nauis ceperunt et ea usque in regnum nostrum Anglie duxerunt ea quod ad diuersa loca in Comitatum Norfolk, Suffolk, Sussex, Southampton, Gloucester et Somerse et alibi detulerunt ad graue dampnum ipsorum Guillelmi Pierre et Domingi et contra pacem nostram...*

18 Desde el arabismo hispano se ha defendido la tesis contraria al afirmar que este modelo naval sería originario del Océano Índico, llegando al Mediterráneo gracias al comercio musulmán (VERNET, J. (1999).

19 ORTEGA VILLOSLADA, A. (2008).

20 Jaime I de Aragón narra en su *Cronica* la experiencia de Ato de Foces que fleta una *cocha daquestes de Bayona*, es decir, equipada con timón de codaste, que debido a la vejez de la embarcación hará tal cantidad de agua que deberá tornar a Tarragona.

visiona con madera que ha mandado talar el monarca con el objeto de construir en la ribera palmesana la primera coca de la que se tiene constancia. Al año siguiente este modelo naval inicia la travesía del Estrecho de manos de los genoveses Pedro Marocellus y Nicolás Burgarus con una fletada en Palma rumbo a Flandes en cuyas bodegas se almacenan mil seiscientas cantarias de mercancías diversas.

### 3. Tentativas cristianas en el Atlántico (siglo XII)

Pisanos y ligures inician su expansión comercial con la decadencia almorávide y el progresivo ascenso almohade. En 1137 los genoveses rubrican el primer acuerdo comercial conocido con el Magreb, ratificado posteriormente en los años 1154, 1161 y posteriores. Su ímpetu expansionista les lleva más allá del Estrecho, pero pivotando en el puerto de Palma. Si en septiembre de 1156 se formaliza una sociedad para comerciar con Mallorca, en 1159 navegan regularmente a la costa atlántica marroquí, concretamente hacia Salé. En 1161 Génova obtiene de los Almohades un acuerdo que les permite operar en Ceuta “...vel Garbum aut Yspaniam<sup>21</sup>” y les abre las puertas del Atlántico<sup>22</sup>, y en 1162 los notarios ligures asientan comandas y fletes con destino a Salé, Safi y Ceuta<sup>23</sup>.

La reorientación de la política de Yaqub Yusuf activa el inicio de hostilidades con Portugal por la supremacía en aguas Atlánticas. Victoriosos los almohades frente a los lusos, Génova regresa a partir de 1191 al Atlántico. La segunda mitad del siglo XII es un periodo de gran actividad mercantil entre las distintas zonas del Mediterráneo y las Baleares, devenidas nuevamente en reino, almorávide independiente, constituirán un enclave estratégico en dicho comercio<sup>24</sup>.

21 PICARD, Ch. (1997): 411. Excelente estudio de la evolución de la zona atlántica tanto africana como peninsular desde la conquista musulmana hasta el fin del imperio almohade.

22 PICARD, Ch. (1997): 411-414.

23 BAUTIER, R. H. (1955): 401. Ceuta deviene entre 1160-1164 en uno de los principales puertos para los comerciantes genoveses, sólo superado por Bugía. En el litoral atlántico, el puerto de Salé supera a Túnez. Entre 1179 y 1200 Ceuta es para Génova el principal puerto de destino superando en mucho a Bugía o Túnez. Entre 1200 a 1206 Bugía y Ceuta acaparan los contratos, destacando de entre los productos habituales de en las comandas las telas de Champagne o las alemanas. Tales destinos se incardinan en una gran ruta mercante que enlaza los enclaves orientales mediterráneos con los occidentales, caso de los trayectos Siria-Ceuta o Ceuta-Alejandría.

24 En 1183, Ibn Jobair decide viajar a la Meca por lo que parte de Granada hacia Jaén, Tarifa y Ceuta donde encuentra un *navío perteneciente a los Roums genoveses y listo a poner vela hacia Alejandría...*, la navegación dura treinta días con un escala en Cerdeña (Oristano). El itinerario es el siguiente: por el litoral andaluz hasta Denia donde vira al este rumbo Ibiza, Mallorca y Menorca. De allí recalán en Cerdeña. Siguiendo la costa sarda, una tempestad los lleva a las costas de Sicilia y después de haber visto el Etna aproan directamente a Creta para ganar la costa africana hasta ver el faro de Alejandría. Ibn Jobair recomienda a los peregrinos que vengan del

#### 4. Marina atlántica en el Mediterráneo

1147, el monarca portugués pone cerco a Lisboa y el 14 de octubre toma la ciudad con el concurso de los cruzados europeos que habían zarpado de Colonia a Dartmouth y de allí hacia la costa ovetense<sup>25</sup>. En el avance hacia el sur conquistará, en torno a 1158, apoyado por nuevos contingentes de cruzados, la plaza de Alcácer do Sal. En 1189, desde Dinamarca y Frisia arribaba a Lisboa una flota de cruzados, seguida de otra compuesta por alemanes, flamencos, franceses e ingleses que ayudarán al monarca a tomar Silves el 3 de septiembre de ese año. El abad Emón recoge en su crónica cierto relato anónimo que describe el tránsito en 1217 a Tierra Santa de doscientos doce buques renano-flamencos que de Darthmouth descienden en cinco días al puerto de La Coruña<sup>26</sup>.

A partir de 1231, Sancho II de Portugal, después de entrevistarse con Fernando III en Sabugal, emprenderá una vigorosa labor de reconquista sustentada por el legado papal Juan Halgrin, que en 1228 y 1229 se desplaza a Aragón, Castilla, León y Portugal exhortando a retomar la cruzada contra los infieles. Paralelamente, el comercio se va afianzando y a mediados del siglo XII se sustituye el sistema monetario basado en morabetines por el de libras, dineros y sueldos. Desde finales de siglo se produce el desarrollo de la marina portuguesa y sus puertos mantendrán relaciones con la Bretaña, Inglaterra, Normandía y Flandes.<sup>27</sup> Las primeras normas conocidas orientadas a favorecer la navegación por las costas portuguesas por las que se deroga el derecho de naufragio son de 1211<sup>28</sup>. En 1238, Teobaldo, rey de Navarra, reúne su flota en Bayona con el objetivo de navegar como cruzado hacia Tierra Santa. Naves cántabras al mando de Ruy García de Santander participan en la ocupación del reino de Murcia. Jean de Jonville, caballero cercano a San Luís y de quien escribió su biografía, narra el paso de un buque noruego por el estrecho de Gibraltar, al que denomina “destroiz de Marroch”, rumbo a Tierra Santa con el objetivo de incrementar la hueste de Luis IX.

---

este que vayan por tierra a Acre desde donde llegarán fácilmente a Alejandría o Sicilia en donde encontrarán buques de *Roums* navegando hacia Ceuta o cualquier otra tierra de musulmanes.

25 La entrada de buques atlánticos en el Mediterráneo será constante a lo largo del siglo XII, en especial los pertenecientes a las flotas cruzadas (ORTEGA VILLOSLADA, A. (2003).

26 ORTEGA VILLOSLADA, A. (2003): 234.

27 En 1194 se estaba en Brujas a la espera de una nave portuguesa cargada con madera, aceite y miel.

28 *Como el Rey manda aos seus almuxarifes que non leuem nembua cousa daqueles a que acaçe prigoo no mar. Stabeçemos que nembuu no leue cousa aaqueles que acaçer priigoo no mar assy dos da nossa terra come dos das outras se acaçer per britamento de naue ou de nauio algũa cousa que andasse na naue ou no nauio que aportase na Ribeyra ou en algũu porto.... ..ca ssem Razõ parece que aquel que he atormentado dar lhi homem outro tormento.... ..o sseu auer leuando dos dauandicto algũa cousa, fecta primeiramente entrega das cousa que lhi fibarom ou perderom perça quanto ouuer* (SILVA MARQUES, J.M. DA (1944).

## 5. Siglo XIII: reactivación de la ruta del Estrecho

A inicios de la década de los cuarenta<sup>29</sup>, Ceuta deviene en destino preferente del mercado mallorquín. Si el 8 de agosto de 1240 el mercader Juan Abennasser comisiona a Lázaro Domingo mercancías valoradas en 73 besantes arrumadas en la barca de Oberto de Trápani<sup>30</sup>, en el bienio 1242-1243 otros patrones italianos como Ser Gilesio captan comandas como un paño de seda valorado en 500 sueldos melgareses<sup>31</sup> o un quintal de mantequilla menorquina<sup>32</sup>.

Con la expansión del mundo cristiano se incrementa la presencia en el ámbito norteafricano. La Corona de Aragón pretende ampliar su influencia en el Estrecho y en el litoral oceánico destacando en 1245 un embajador en Portugal<sup>33</sup>. Por su parte, Inocencio IV, afamado inductor del proceso reconquistador, nombra obispo en Marruecos.

Internacionalmente se producen avances en el ámbito comercial y marítimo. Tras un largo periodo de silencio, las fuentes vuelven a mencionar viajes de marinos genoveses a los puertos atlánticos de Marruecos<sup>34</sup>, concretamente a los situados más al sur de Safi<sup>35</sup>. En Portugal se documentan las frecuentes relaciones marítimas con Francia. El 26 de diciembre de 1253, Alfonso III veta a los mercaderes extranjeros exportar mercancías de su reino si no importan otras de igual valor y

29 Son años agitados en la zona del Estrecho. La decadencia del dominio almohade conduce en 1236 al rebelde Muhammad I a proclamar el emirato nazarí de Granada y al inexorablemente avance cristiano, como recordará amargamente Ibn Jaldun al narrar que en el primer tercio del siglo XIII: *...los cristianos aparecieron de todas partes sobre las provincias musulmanas y las rodearon como a una muralla*. Jaime I conquista los reinos de Mallorca y Valencia y Fernando III culminará su avance con la conquista de la emblemática Sevilla. Mientras tanto, Ceuta pasa del señorío independiente de al-Yanasti a la conquista almohade en 1237-38 y a la posterior protección de Túnez en 1245-46. Reino que era visto como el continuador del imperio almohade y que prestará apoyo naval a Sevilla durante el asedio cristiano.

30 El beneficio debía reinvertirlo en cera. ARM. ECR (Escribanía de Cartas Reales)-343, f. 277r. En SANTAMARÍA, A. (1990): 207 y 217.

31 ARM. ECR-342, f. 15. En SANTAMARÍA, A. (1990): 402. Apaciguada Ceuta con la conquista almohade de la villa, la paz y estabilidad reinante será aprovechada por los mallorquines para mantener frecuentes relaciones comerciales en un estrecho de Gibraltar.

32 ARM. ECR-342, f. 11v.

33 REPARAZ, G. DE (1947).

34 Los cristianos aprovecharán el retroceso de la dinastía almohade –que había centrado su comercio en la plaza de Ceuta– y la llegada de los meriníes para volver a unos mercados frecuentados treinta años antes. En 1253 se produce un contrato de 200 libras para negociarlas en Safi (BAUTIER, R. H. (1955)).

35 “...by 1253 voyages further south to Safi had become usual...” (LÓPEZ, R.S. (1951): 1164). Para PICARD la nueva penetración mediterránea en la zona atlántica marroquí se verá de nuevo favorecida por la guerra, tal y como demuestra el contrato genovés en Safi “...Si les affaires s’y poursuivaient, comme le montre un contrat de Génois à Safi en 1253, la guerre devenait de nouveau un moyen de pénétration des marchés musulmans...” (PICARD, Ch. (1997): 414).

sólo por los puertos de mar so pena de verlas embargadas<sup>36</sup>. Unos meses más tarde -el 17 de marzo de 1254- Alfonso de Portugal estatuye que todos los navíos y barcas que vengan de Francia, La Rochela u otras partes, al llegar a la ribera del Duero deben descargar por mitad en Gaia y Oporto<sup>37</sup>.

1274 marca el fin de la guerra anglo-flamenca y el inicio de las primeras navegaciones, según Doheerd, de Mallorca a Inglaterra. El papel preponderante que habían adquirido los genoveses durante el conflicto se verá truncado en tierras flamencas por la petición de Carlos de Anjou a su primo el conde de Flandes<sup>38</sup> de desterrar a los ligures al ser declarado enemigos de Francia, lo que les cerraba el tránsito terrestre<sup>39</sup>, y la estancia, en la región flamenca. Únicamente les quedaba el recién conquistado mercado británico, precisamente al que se dirigen los primeros viajes atlánticos conocidos. Viajes favorecidos por la situación política del estratégico puerto de Saint-Mathieu que en 1275 pasará definitivamente a manos del duque de Bretaña después de las sucesivas cesiones parciales, a cambio de dinero, que el señor de León había pactado con el duque<sup>40</sup>.

Afianzada la ruta del Estrecho, pese a la constante conflictividad entre cristianos y musulmanes, la presencia de mercaderes mediterráneos se incrementa sustancialmente. La derrota Galicia-canal de la Mancha es recorrida frecuentemente por los marinos mediterráneos. Navegación que podía realizarse *recta via* o bien de cabotaje, siendo la primera la habitual y reservando la costera a operaciones mercantiles determinadas o a buques de menor porte. Así, en 1296 Nicolás Tarida y Daniel Torres conciertan en Mallorca constituir sociedad para el abastecimiento frumenticio de la recién descercada villa de La Rochela. Tras navegar a Sevilla, allí adquieren una coca, marchan a Larache a aprovisionarse de grano e inician el trayecto. Han de recalar en Lisboa por fallecimiento en alta mar de Nicolás Tarida y los supervivientes prosiguen singladura hasta Santander, villa en la que se les une Lanfranco Nigro,

36 Entre las mercancías aparecen escarlatas flamencas e inglesas, paños de Gante, Brujas, Iprés, Lille, Arrás, Tournai, Saint Omer (SILVA MARQUES, J. M. DA (1944): vol. I, 6).

37 *...Et mando uobis quod de omnibus nauibus et de omnibus Barcis magnis et paruis que uenerint de francia uel de Rupella uel etiam de aliis locis cum pannis uel cum madeira uel cum ferro...faciatis medietatem aportare in meam villam de Gaya et aliam medietatem faciatis aportare in villam Ecclesie et ubi Barca siue nauis descarregauerit ibi encarreguent eam...* (SILVA MARQUES, J. M. DA (1944): vol. I, 7). En 1282 el rey Denis se aviene con el obispo de Porto sobre este mismo asunto, debiendo descargar los mercaderes extranjeros 2/3 de sus mercancías en Porto y el 1/3 restante en Gaya (SILVA MARQUES, J. M. DA (1944): 13-16).

38 AD. (Archive Departamentale) Lille; B-845, n° 1855.

39 Clausurada la ruta terrestre a Gran Bretaña, por la que en 1273 circulaban 24.000 balas de lana inglesa, La vía marítima alcanza para Florencia en los albores del siglo XIV las 70.000 u 80.000 balas.

40 AD. Nantes; E 161, n° 8. Hervé IV de León acaba arruinado y entre 1265 y 1275 va vendiendo sus posesiones hasta desprenderse de su principal fuente de ingreso como era el puerto de Saint-Mathieu. El monto de las sucesivas ventas alcanza las 16.000 libras.

genovés naturalizado mallorquín, y acuerdan que los prohombres santanderinos vendan buque y mercancía ante las hostilidades abiertas entre Bayona y Castilla y el consecuente cierre de la ruta, lo que les impide alcanzar su destino.

## 6. Siglo XIV: consolidación del comercio atlántico

### 6.1: los reinos europeos

La concesión de la citada *Carta Mercatoria*<sup>41</sup> en febrero de 1303, al tiempo que se negocia la paz de París, sentará las bases de un largo periodo de estabilidad política y bonanza económica en el litoral atlántico. Jaime II de Mallorca potencia los contactos con los territorios oceánicos pero su muerte en 1311 deja el desarrollo definitivo en manos de su sucesor Sancho I, quien logrará el apogeo mercantil del reino de Mallorca, resultado de la intensa labor desplegada por marinos y mercaderes baleares y los fluidos contactos con las diferentes cancillerías de los reinos atlánticos. Solventa el acoso luso a los buques mallorquines<sup>42</sup> procurando la intercesión papal en 1321. En el canal de la Mancha prosigue la piratería inglesa que intercepta a Bertrand Vilar en las costas de Dover en el tornaviaje. Un nuevo asalto en 1323 a dos galeras mallorquinas se realiza entre Calais y Sandwich. La protesta de los mercaderes permite conocer la presencia en la corte londinense de los nuncios mallorquines que, no obstante, no lograrán que Eduardo II decrete la pretendida marca a sus súbditos. Tendrá que ser el dueño de ambas galeras, el mallorquín Pere Jaume, quien 1324 se persone en Londres con el respaldo de las cartas de reclamación firmadas por Sancho I para el monarca inglés. Tal actividad corsaria va producir un quebranto considerable a la hacienda insular. Tras una breve regencia asciende al trono Jaime III quien, habiendo heredado un reino estable y próspero, desde el principio se verá envuelto en las confrontaciones que atenazan el mediterráneo occidental, caso de la guerra entre la Corona de Aragón y Génova desarrollada entre 1330 y 1336. Guerra en el Mediterráneo (con consecuencias en el sur peninsular, especialmente en el cabo de San Vicente) y corso en el Atlántico

41 El 8 de agosto de 1328 revalida Eduardo II la carta otorgada por su abuelo. Como aditamento a la transcripción del original de 1303, se incluye –a petición de los interesados– a Aragón, Cataluña y Mallorca: *...Nos autem, concessionem, promissionem, ordinationem et statutum praedicta, rata habentes et grata, ea pro Nobis et Haeredibus nostris, mercatoribus Regnorum et Terrarum Aragoniae, Cathalonie et Majoricarum ad eorum instanciam et requisitionem concedimus et confirmamus sicut Carta praedicta rationabiliter restatur. Volentes et concedentes pro nobis et Haeredibus nostris quod omnes et singuli Mercatores dictorum Regnorum et Terrarum Aragoniae, Cathalonie et Majoricarum Libertates, Inmunitates et Quietantias praedictas habeant.* (RYMER, Th., y SANDERSON, R. (1765): t. II, parte III, 15-17).

42 ORTEGA VILLOSLADA, A. (2009): 61-68.

motivan, ante la pretensión de Jaime III de generar una imposición extraordinaria con la que financiar las galeras que Mallorca aporta en la guerra contra los genoveses, la demanda en 1330 de los jurados insulares ante el rey por las onerosas pérdidas que deben de soportar. Éstos se lamentan del quebranto de dos millones de sueldos fruto del corso genovés, a lo que añaden un millón de sueldos por el corso inglés. Castilla se suma a la actividad depredadora y el consecuente efecto desestabilizador sobre el intercambio mercante mallorquín, lo que conducirá a la creación de un laudo con el que resarcir las pérdidas a razón de cuatro dineros por libra, es decir, el 1'66%. Resumen de la carga fiscal propuesta por el monarca:

Tabla 1.			
Nave o Coca	Tánger, Arcila, Larache, Salé, Anfa	por cubierta	10 libras
Leño grande 1 cubierta			4 libras
Nave o Coca	Inglaterra, Flandes, Brabante	por cubierta	15 libras
Nave de 1 cubierta, galera y tarida de 1 cubierta			12 libras
Nave o Coca	Cádiz o Sevilla	por cubierta	8 libras
Leño grande 1 cubierta, Galera de 1 cubierta, Tarida			5 libras

Debilitada financieramente por un lustro de guerra, la situación en 1340 es alarmante y Mallorca fía gran parte de su economía a la opulenta ruta del canal de la Mancha. A petición de Brujas e Ypres, confirma Eduardo III la protección a las compañías peninsulares y mallorquinas<sup>43</sup>. Iniciada la guerra de los Cien Años, la diplomacia anglosajona contacta, por mediación de los monjes Guillermo Orgolio y Bernardo Pedralta, con el conde de Urgel, Pedro el Ceremonioso y Jaime III, a los que propone una “liga et amicitia perpetua”, sustentada en vínculos matrimoniales, contra Felipe VI. La favorable respuesta de Jaime III se concreta, octubre de 1341, con una nueva carta de aseguramiento<sup>44</sup> específica para los mercaderes del

43 *Sciatis quod de gratia nostra speciali, necnon ad instanciam dilectorum nobis Scabinorum, Consulum ac Communitatis villarum de Gandavo, Brugges et Ipre. Suscepimus in protectionem et defensionem nostram specialem universos et singulos fideles mercatores de partibus Ispanniae, Cantalauniae et Majoricarum, ac alias partibus veniendo more pacifico et non guerrino cum navibus, bonis et mercandis suis versus partes Brabantiae et Flandriae...* (RYMER, Th.-SANDERSON, R. (1765): t. II, parte IV, 72.

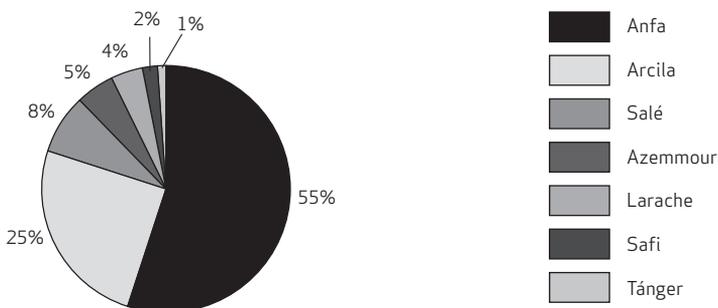
44 *Sciatis quod attendentes affectionem multam quam Princeps magnificus Dominus Majoricarum Rex illustris consanguineus noster carissimus... Vobis mandamus quod subditis dicti regis, tam in terra quam in mari, vos exhibeatis amicabilem et benignos. Non inferentes eis nec quantum in vobis est ab aliis inferri permittentes injuriam, molestiam, impedimentum aliquod seu gravamen. Set ipsos quantum poteritis*

reino de Mallorca. Esta aproximación de la Casa de Mallorca a la monarquía inglesa va a tener una contrapartida no deseada: el enfrentamiento con Felipe VI, quien ocupa Carlades, Omelades y, transitoriamente, Montpellier. Es decir, la desgracia que se abatirá sobre Jaime III al perder su reino en manos de Pedro IV de Aragón y Felipe VI es una consecuencia colateral de la Guerra de los Cien Años.

## 6.2: *sultanato meriní*

Los protocolos notariales de la catedral de Mallorca patentizan que la presencia balear en las plazas meriníes está firmemente consolidada a inicios del siglo XIV. Mercaderes radicados en Anfa quieren que la estancia, por motivos mercantiles, del notario Guillem Alger sirva para que Jaime II le otorgue potestad legal en la protocolización de contratos, testamentos y demás pliegos mientras resida en la plaza. La pugna castellano-meriní que caracteriza la primera mitad del siglo XIV interfiere en la conexión Mallorca-Atlántico por los múltiples controles castellanos sobre la flota insular. 1311 es año de carestía frumentaria en Palma, y taridas, naves, cocas y leños que estaban en Larache o Anfa son interceptados en el tornaviaje por la escuadra del almirante castellano Pedro Moro o la armada del adelantado Sancho Sánchez de Velasco. Caso de la “Sant Jordi”, nave de Jaume Tender<sup>45</sup>, que arruma 366 cahíces de trigo, esto es, 13.176 cuarteras a medida de Mallorca que conllevan una inversión de 9.223 libras mallorquinas. Del conjunto de enclaves oceánicos, Anfa va a suponer, por facilidad de conexión con la capital meriní y como enclave mercantil, el puerto señero del comercio insular, seguido de Arcila y Salé.

Figura 1.



*protegatis. Et si quid eis forisfactum fuerit indilate sibi faciatis emendari...* (RYMER, Th.-SANDERSON, R. (1765): t. II, parte IV, 114).

45 ARM, LR (Letras Reales)-3, f. 136r.

## 7. Canarias

La presencia balear en el litoral africano es tanto o más destacada que en el europeo<sup>46</sup>. No obstante, y como paradigma de la presencia y potencia del comercio mallorquín en las costas africanas, el descubrimiento y colonización de aquellas ... *illes perdudes uel de canaria*... supone un hito en la dominación del Océano. Luis de la Cerda ha focalizado la atención de la historiografía peninsular al ser proclamado por Clemente VI príncipe soberano de las “Islas Afortunadas” en 1344. Dos años antes, Jaime III pretendía el dominio del archipiélago canario. Veía el monarca en las “islas recientemente encontradas” la solución al acuciante problema meriní. Costreñido en 1340 por Pedro IV, en virtud de la forzada infeudación, a entrar con Castilla en la guerra del Estrecho, Jaime III ha de romper el recién tratado de paz -1339- firmado con Abu-l-Hasan y evacuar la colonia mallorquina, que se desplaza mayoritariamente a tierras portuguesas, en especial Lisboa<sup>47</sup>.

No considero casual la cronología de los acontecimientos. La confrontación Mallorca-Marruecos desarrollada entre 1336 y 1339 provoca no sólo el intento de ataque meriní al puerto de Palma, sino también el abandono temporal de los enclaves africanos por parte de los mercaderes baleares. Recuperado el mercado oceánico tras el tratado de 1339, la citada guerra del Estrecho cambia por completo el escenario, pasando en 1340 hombres y bagajes a tierras lusas. Boccacio ha legado la carta que uno de los patrones le remitió narrando una supuesta primera expedición que habría zarpado de Lisboa en 1341 al mando de mercaderes italianos “y de otras nacionalidades”<sup>48</sup>. Finalmente, en abril de 1342 zarparán diversas cocas desde el puerto de Palma, regresando cinco meses y medio más tarde tras recorrer el archipiélago y capturar esclavos<sup>48</sup>.

Los inicios europeos en Canarias, evidenciados por Gabriel Llompart Moragues<sup>49</sup> y Romeu de Armas<sup>50</sup>, fueron promovidos por miembros de la sociedad ma-

46 Véase ORTEGA VILLOSLADA, A. (2008b): 159-198.

47 El 12 de julio de 1341, Roger de Rovenach insta a Pedro de Moncada, almirante de la armada aragonesa, que, ante la inminente declaración de guerra al rey de Marruecos y la necesidad urgente de los mercaderes mallorquines de abandonar las tierras musulmanas con todas sus pertenencias, apoye y facilite el traslado a los súbditos del rey de Mallorca: ...*Con de part deldit Senyor nostre Rey monsenyor vaia cert misatge per deffisar lo Rey desgarp, per la qual cosa los mercaders de Mallorcha e altres sotmeses del dit Senyor nostre Rey aien atrer los robes e mercaderies que an en les teres del dit Rey desgarp per que los conue trametre los vexels e Nauelis ales teres del dit Rey desgarp per trer ne los robes e mercaderies ayxi quant es dit elurs companjons, emacips e fasedors...* (ARM, AH (Archivo Histórico)-2, f. 61v).

48 ORTEGA VILLOSLADA, A. (2010): 601-610.

49 De su amplia y conocida bibliografía, cabe recordar sus “Personajes mallorquines del Trescientos canario”, “Un guancho en la corte del rey ceremonioso y otras notas de archivos mediterráneos”, o “La identidad de Jaume Ferrer, el navegant (1346)”.

50 Obras paradigmáticas son “La exploración del Atlántico por mallorquines y catalanes en el siglo XIV” o *El obispado del Telde. Misioneros mallorquines y catalanes en el Atlántico*.

lloquina dedicados al intercambio mercante. Algunos de los patrones, con Desvalers a la cabeza, que levaron anclas en abril de 1342 hacia Canarias en las cocas “Santa Creu”, “Santa Magdalena”, “Santa Bàrbara” y “Sant Joan”, eran asiduos del Atlántico. Caso de Guillem Pere<sup>51</sup>, acaso aquel Guillem Pere, o un vástago suyo, que en 1304 partía de Sevilla rumbo a Londres.

## 8. Conclusiones

Recordando a Luis Suárez Fernández, quien en 1987 afirmaba que el estudio de las relaciones de los territorios de la Corona de Aragón con el Atlántico “es una de las más apasionantes que pueden plantearse a un historiador y, al mismo tiempo, de las peor conocidas”, cabe afirmar que, transcurridos veinticinco años, muchos son todavía los factores a investigar y sopesar a la hora de plantear los primeros años de la nueva ruta, fundamentalmente por la falta de estudios para el Mediterráneo como el llevado a cabo por Elisa Ferreira Priegue en el Atlántico.

Recientes trabajos me han permitido vislumbrar el rol desempeñado por uno de tales territorios, concretamente el reino de Mallorca, en especial las Baleares. Ya desde el siglo XII será objeto de interés para los italianos por su estratégica situación geográfica en la ruta hacia Berbería, Gibraltar y el Atlántico. Circunstancia remarcada por Jaime I para optar en primer lugar a su conquista.

La adecuación de los modelos navales a la nueva realidad socioeconómica va a potenciar el intercambio comercial. Las galeras mercantes o “grosses” pronto van a tener que pugnar con las cocas atlánticas por la primacía en la ruta del Estrecho. Conocidas, que no utilizadas, en el Mediterráneo desde las expediciones cruzadas del siglo XII, alcanzan las cocas su época de esplendor en la primera mitad del siglo XIV, años de consolidación del intercambio mercante, al amparo de la paz previa a la guerra de los Cien Años.

Desde el mismo instante de su conquista, Mallorca muestra su vocación atlántica. Ceuta es destino preferente del mercado insular y al iniciarse las primeras travesías rumbo a Flandes e Inglaterra, Jaime II de Mallorca hereda un reino que rápidamente pretende incardinar a la economía atlántica mediante una intensa labor diplomática en el ámbito europeo y africano.

---

51 Otorgada el día 15 de abril de 1342: *Als molt nobles e poderosos e honrats senyors Admirals, Capitans, patrons e altres qualsque quals senyors del de estol ho armada ho nau o altre nauili de mar de qualque destret ho juridicció que sien alsquals les presents peruendran ho alurs lochtinents. Denos en Roger de Rouenach et cetera.... Com en G<sup>o</sup> Pere, Ciutada de Mallorcha patro duna Cocha duna cuberta, propona anar e fer uiatge ales illes noueylament trobades enles parts de ponent...* (ARM, AH-3, f. 5r).

Dos son, pues, los espacios en los que se afincan los comerciantes mallorquines. Brujas y Londres monopolizan los mercados europeos y en ellas es intensa, de mano genovesa, la presencia insular, así como en los puertos entre el cabo de San Vicente y el canal de la Mancha. Más sorprendente resulta la potente penetración en el mercado oceánico meriní, a donde acuden desligados de los italianos, creando una red de establecimientos, con Anfa a la cabeza, que les permiten importar trigo o cuero y participar en el cabotaje musulmán. Producto de la proyección atlántica de Mallorca es la flota que en abril de 1342 zarpa para conquistar las Canarias, preludio del expansionismo atlántico peninsular.

## BIBLIOGRAFÍA

- ABULAFIA, D. (1996): *Un emporio mediterráneo: el reino catalán de Mallorca*, Barcelona, Ediciones Omega S.A.
- BAUTIER, R. H. (1955): “Les relations commerciales entre l’Europe et l’Afrique du Nord et l’équilibre économique méditerranéen du XII au XIV siècles”, *Bulletin Philologique et Historique du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques. Années 1953 et 1954*, París, Presses Universitaires de France.
- CHAUNU, P. (1982): *La expansión europea*, Barcelona, Labor.
- FERREIRA PRIEGUE, E. (1988). *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Fundación Pedro Barrié de la Maza.
- LLOMPART MORAGUES, G. (1973): “Personajes mallorquines del Trescientos canario”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, 19: 217-236.
- LLOMPART MORAGUES, G. (1987): “Un guancho en la corte del rey ceremonioso y otras notas de archivos mediterráneos”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, 33: 325-334.
- LLOMPART MORAGUES, G. (2000): “La identidad de Jaume Ferrer, el navegant (1346)”, *Memòries de la Reial Acadèmia Mallorquina d’Estudis Genealògics, Heràldics i Històrics*, 10: 7-20.
- LLOPIS, M. (1949): “Posición de Mallorca en la Historia Económica Medieval”, *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*, 30.
- LÓPEZ, R.S. (1951): “Majorcans and Genoese on the North Sea route in the thirteenth century”, *Revue Belge de Philologie et d’Histoire*, XXIX, 4.
- MURINO, M. (1988): *Andar per mare nel medioevo. Le antiche consuetudini marittime italiane*, Chieti, Vecchio Faggio Editore.
- ORTEGA VILLOSLADA, A. (2003): “Viajes a Flandes e Inglaterra ¿cabotaje o *recta via*?”, *Espacio, Tiempo y Forma. Serie III, Hª Medieval*, 16: 229-249.
- ORTEGA VILLOSLADA, A. (2008a): “La coca en el intercambio mercante atlántico-mediterráneo”, *Anuario de Estudios Medievales*, 38/1 (enero-junio): 429-444.
- ORTEGA VILLOSLADA, A. (2008b): *El reino de Mallorca y el mundo atlántico (1230-1349). Evolución político-mercantil*, A Coruña, UNED-NETBIBLO.
- ORTEGA VILLOSLADA, A. (2010): “De cuando los mallorquines navegaron a Canarias. Un avance”, Universidad de Murcia-Sociedad Española de Estudios Medievales.
- ORTEGA VILLOSLADA, A. (2011): “Del Mediterráneo al Atlántico: apertura/reapertura del estrecho de Gibraltar en la Edad Media. Estado de la cuestión”, *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*, 67: 101-124.
- ORTEGA VILLOSLADA, A. (2012): “La “Extremadura” mediterránea: Mallorca en el siglo XIII”, En *La historia peninsular en los espacios de frontera: las “Extremaduras históricas” y la “Transierra” (siglos XI-XV)*. Monografías de la Sociedad Española de Estudios Medievales 2: 73-85.

- PICARD, Ch. (1997): *L'Océan atlantique musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal-Espagne-Marroc)*. París, Maisonneuve & Larose, Éditions UNESCO.
- PISTARINO, G. (1993): *La capitale del Mediterraneo; Genova nel medioevo*, Brodighera, Istituto Internazionale di Studi Liguri.
- RENOUARD, Y. (1968): "Les hommes d'affaires italiens à La Rochelle au Moyen Âge", *Études d'histoire médiévale*, París, SEVPEN.
- REPARAZ, G. DE (1947): "L'activité maritime et commerciale des royaume d'Aragon au siècle XIII et son influence sur le développement de l'Ecole Cartographique de Majorque", *Bulletin Hispanique*, 49: 422-251.
- ROMEU DE ARMAS, A. (1964): "La exploración del Atlántico por mallorquines y catalanes en el siglo XIV", *Anuario de Estudios Atlánticos*, 10: 163-178;
- ROMEU DE ARMAS, A. (2001): *El obispado del Telde. Misioneros mallorquines y catalanes en el Atlántico*, Patronato de la "Casa de Colón" Biblioteca Atlántica, 1960, y reedición ampliada, Telde: Ayuntamiento de Telde.
- RYMER, Th., y SANDERSON, R. (1765): *Foedera, Conventiones, Literae et cuiuscunque generis Acta Publica, inter Reges Angliae, et alios quosvis Imperatores, Reges, Pontifices, Principes, vel Communitates, ab ineunte saeculo duodecimo, viz. Ab Anno 1101 ad nostra usque tempora, habita aut tractata... Ad originales Chartas in Turri Londinensi denuo summa fide collata e emendata, studio Georgii Holmes*, Editio Tertia. Apud Joannem Neaulme.
- SANTAMARÍA, A. (1980): "Reconquista de las vías marítimas", *Anuario de Estudios Medievales*, 10: 41-133.
- SANTAMARÍA, A. (1990): *Ejecutoria del Reino de Mallorca. 1230-1343*, Palma de Mallorca, Ayuntamiento.
- SEVILLANO COLOM, F. (1968-1972): "De Venecia a Flandes (Vía Mallorca y Portugal, siglo XIV)", *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*, 33: 1-33.
- SILVA MARQUES, J. M. DA (1944): *Descobrimientos portugueses. Documentos para a sua História*, 2 vols., Lisboa, Instituto para a Alta Cultura.
- VERNET, J. (1999): *Lo que Europa debe al Islam de España*, Barcelona, El Acantilado.