

LA VIGILANCIA COSTERA VALENCIANA EN LOS INICIOS DEL PROBLEMA FRUMENTARIO: BUQUES Y FUSTAS ENTRE 1344-1348 (I)

María José CARBONELL BORJA
Universitat de València
Andrés DÍAZ BORRÁS
Conselleria d'Educació
Recibido: 29/06/2023 Aceptado: 07/09/2023
Valencia, España

Resumen

La existencia de una fuente más antigua que la *Claveria Comuna* nos sirve para introducirnos en el mundo marítimo valenciano durante la primera mitad del siglo XIV. Hacemos una descripción de los tipos de embarcaciones y los problemas que afectaban al Reino de Valencia y a su capital teniendo en cuenta la flota mercante y la de guerra. Las embarcaciones más comunes en Valencia serán modelos tradicionales, de tamaño mediano y con predominio de la vela, relegando las galeras para la guerra. Las claves estratégicas de la política naval valenciana, por otro lado, se hallan en el norte de África, el estrecho de Gibraltar, y Mallorca y Sicilia, huyendo de los conflictos en el norte del Mediterráneo (Génova, Provenza y Cerdeña). Reservamos un segundo artículo para el problema más grave de todos: el frumentario.

Palabras clave: Edad Media, Valencia, historia marítima, fuentes económicas municipales.

Abstract

The existence of a source older than the ‘Claveria Comuna’ helps us to introduce ourselves to the Valencian maritime world, during the first half of the 14th century. We make a description of the types of vessels and the problems that affected the Kingdom of Valencia and its capital, considering the merchant fleet and the war fleet. The more common vessels in Valencia will be traditional, medium-sized models and with a predominance of the sail, relegating the galleys for war. The strategic keys of the Valencian naval policy, on the other hand, are found in North Africa, in the Strait of Gibraltar and in Majorca and Sicily, fleeing from the conflicts in the north of the Mediterranean (Genoa, Provence and Sardinia). We reserve a second article for the most serious of all, the frumentary problem.

Keywords: Middle Ages, Valencia, Maritime History, municipal economic sources.

HACE unos años estuvimos inmersos en la investigación de algunos registros notariales que se encuentran en el Archivo Municipal de Valencia. Se trata de unas fuentes, las notariales del siglo XIV, de complicada lectura, a veces por el estado de conservación de los documentos, muchos de ellos en latín, o por sus variadas temáticas, que dificultan un estudio coherente¹. No obstante, la mencionada investigación fue fructífera y en el curso de la misma hicimos descubrimientos que han dado origen a un libro de reciente publicación. En efecto, los registros notariales que hemos señalado se vinculaban siempre a una misma persona: Francesc Falgueres, banquero al servicio de la ciudad de Valencia en lo que casi constituía un cargo u oficio específico en este momento: el de *taulatger*, encargado de la mesa de cambios al servicio de la capital². La extraordinaria originalidad de estos libros, en tanto en cuanto contenían los pagos realizados por Falgueres, por orden de las autoridades valencianas, a aquellas personas que hubiesen prestado algún servicio a la ciudad, hacía remontar la existencia de libros de cuentas urbanos a la década de 1340, cuando los más antiguos de los que hasta ese momento se tenía noticia eran posteriores a 1350. Así pues, se trata de unos documentos excepcionales que nos permiten tener referencias de la actividad económica de Valencia en un periodo sobre el que hasta ahora se disponía de poca infor-

(1) Se trata de cinco registros; alguno, apenas un cuadernillo. Archivo Municipal de Valencia (AMV), *Reebedor de Pere Montjó*, aa-1: M CCC XXXXIII, 15 de septiembre de 1344-21 de junio de 1345. AMV, *Notals de Pere Montjó*: k-2: *Anno Domini Millesimo CCCº Quadragesimo Quinto*, 22 de mayo de 1345-9 de diciembre de 1345. *Galeres. Lligall de Pere Montjó*: 348-6: M CCC Quadragesimo Sexto, 29 de abril de 1346-18 de mayo de 1347. AMV, *Notales*, z-1. Miércoles 15 de noviembre de 1346-sábado 19 de mayo de 1347. AMV, *Notals de Pere Montjó*, k-3. Domingo 20 de mayo de 1347-martes 24 de junio de 1348.

(2) El libro en cuestión es CARBONELL BORJA y DÍAZ BORRÁS: 2023.

mación. El total de aproximadamente 950 anotaciones existentes entre los distintos libros abarcan ámbitos muy variados de la actividad económica de la *Universitat*, la municipalidad medieval valenciana. Sobre esa panoplia de papeles tratamos en un estudio que hemos publicado recientemente. Sin embargo, como decíamos en él, nos parecía preciso ahondar mucho más en las distintas parcelas que aquellos manuscritos contables abarcaban³. Es cierto que se trata de documentación poco llamativa, pero no menos cierto es que, por su número (unos trescientos documentos con referencias marítimas), nos va a permitir hacer un dibujo más acertado de la realidad del mundo del mar en relación con el Reino de Valencia y, en concreto, con la ciudad capital.

En este sentido, por lo tanto, nos proponemos analizar más en profundidad todos estos aspectos del mundo marítimo, entrando en especificidades que en aquel libro no fue posible acometer. Así, examinaremos ese tercio de las anotaciones marineras que aparecen en los libros de cuentas de Falgueres de la década de los cuarenta del siglo XIV, centrándonos en primer lugar en la tipología y frecuencia de las fustas y buques redondos que frecuentaron las playas de nuestro puerto, cuidándonos de las peculiaridades que fueran más importantes. Después nos centraremos en el suministro de grano, problema fundamental de la ciudad y sobre el que carecemos de información relevante en relación con una época tan temprana como esta.

La flota mercante a mediados del siglo XIV según las fuentes comunales valencianas

Hasta ocho tipos de embarcación detectamos en las 350 referencias que encontramos en la fuente, integrada por 306 documentos, en alguno de los cuales se menciona más de un tipo de fusta o buque redondo. Conviene tener presente que el hecho de que aparezcan estos tipos y con una frecuencia determinada, que es lo que primero observaremos, no debe ser entendido como una estadística rigurosa, por varios motivos. Primero, porque se trata de una fuente específica que no registra todos los barcos que aparecerán en las playas del puerto de Valencia, sino solamente aquellos que se refieren a la *Universitat* valenciana o que tuvieron relación con ella, de modo que los que realizaron transacciones privadas quedan excluidos. Segundo, porque la repetición, en algunos casos, de un tipo de embarcación no implica que cada mención aluda a una embarcación distinta. Puede ser una referencia a una fusta, una galera, por ejemplo, que arma la ciudad y que generará muchísima información, engrosando la lista de referencias a galeras, por más que se trate de una o dos embarcaciones en exclusiva. No obstante, la realidad es que, en una serie de 350 referencias, es indudable que se puede encontrar una constante. Las embarcaciones más repetidas lo serán, sin duda, porque en un periodo concreto proliferarán

(3) La primera de las ampliaciones, en CARBONELL BORJA y DÍAZ BORRÁS: 2022.

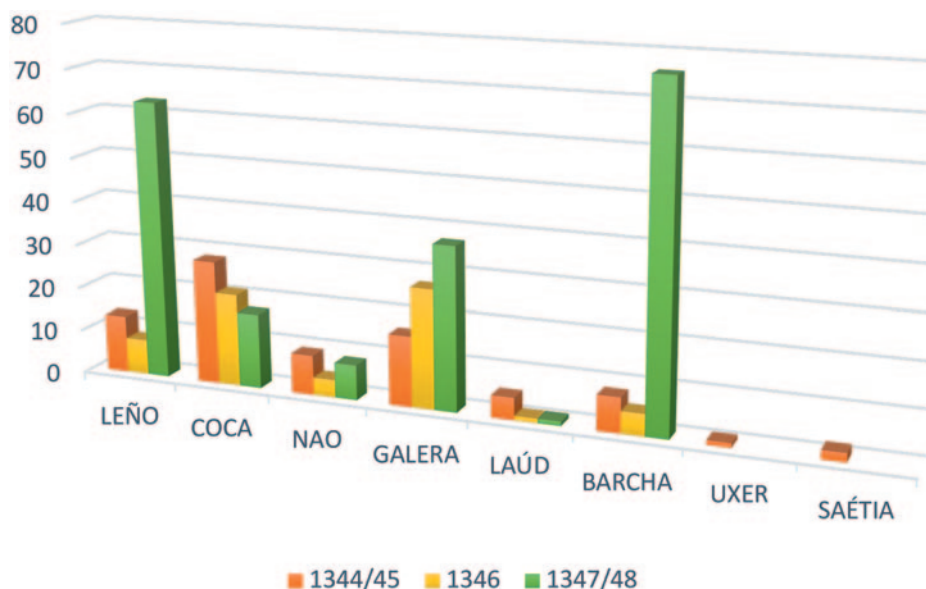
más que otros modelos ya desechados por obsoletos o que no habían llegado aún a las costas valencianas por ser demasiado novedosos.

Sabemos que la *barcha* y el leño son los tipos más frecuentes, con aproximadamente el 49 o el 50 por ciento del total de menciones. La otra mitad se la repartirán entre cocas y naos, con un 25 por ciento, y galeras, saetías, laúdes e incluso un *uxer* o ujier, con el otro 25 por ciento. Sabemos también que las fluctuaciones en la aparición de estos modelos de embarcación son grandes; así, por ejemplo, en el bienio 1347-1348 abundarán las menciones de *barches* y leños, con 76 y 63 referencias, frente a las que se habrían producido en 1344-1346 –aunque, respecto de 1344, nuestra información se reduzca a sus últimos tres meses–. Pues bien: las alusiones a *barches* son trece, y a leños, veintiuna, lo cual no deja de ser significativo o al menos merecedor de una explicación. Por el contrario, en cocas y naos se invierten estos resultados, siendo mayoritaria en el periodo de 1344 hasta 1346 con 49 y 13 buques, respectivamente, frente a 17 y 8 en el bienio 1347-1348. Por último, las galeras, debido sin duda a su especificidad, se mantienen más o menos en proporciones similares: 37 para el bienio 1347-1348 frente a 43 en la fase 1344-1346. Los laúdes también son mayoría en la fase 1344-1346 –seis noticias, frente a una de 1347-1348–. Las referencias a las saetías y al *uxer* son tempranas y meramente testimoniales en 1345.

De este modo, da la sensación de que, hacia 1346, tanto cocas como naos e incluso galeras estaban plenamente asentadas en las rutas marítimas que llegaban a Valencia o pasaban por ella. No obstante, debido a la crisis, de profunda trascendencia, que empezará a manifestarse en estos años –con sequías, hambres y malas cosechas–, se detectarán cambios significativos que motivarán el abandono de determinadas embarcaciones, que serán sustituidas por otras de unas características menos sofisticadas, es decir, más simples o tradicionales, como las *barches* o los leños. Desde nuestro punto de vista, por lo tanto, se va a producir un progresivo empobrecimiento en la calidad, entendida como dimensiones y potencia de buques y fustas, que pasan de embarcaciones usuales para un tráfico de cabotaje mediano o barcos de guerra igualmente de tipo mediado, como mínimo, a una proliferación de embarcaciones más sencillas, con menor capacidad de carga y, sobre todo, unas tripulaciones mucho más menguadas. Aunque pudiera entenderse ese fenómeno como la antesala de una crisis en la navegación valenciana, consideramos que no tuvo que ser así necesariamente. Se trató, por el contrario, de una adaptación a las circunstancias adversas, pero en modo alguno implicó la puesta en cuestión de la supervivencia naval; muy al contrario: la adaptación a la adversidad permitió que se potenciaran modelos y tipos de embarcaciones que conocerán el éxito poco después o que facilitarán el triunfo de otros barcos de ellos derivados.

Llegados, pues, a este punto, convendría que fijáramos nuestra atención, en primera instancia, en *barques* y leños, dos modelos de fusta de difícil encasillamiento y que los historiadores navales muchas veces han tenido dificultades para identificar correctamente. En efecto, debemos ser conscientes de que estos dos modelos de embarcación son, de todos los mencionados, los

TIPOLOGÍA DE EMBARCACIONES, SEGÚN REFERENCIAS DE LOS LIBROS DE CUENTAS DE LA CIUDAD DE VALENCIA, 1344-1348.



FUENTE: AMV, Pere Montsó, *Reebedor* aa-1, *Notal* k-2, *Galeres* 348-6, *Notals* z-1 y k-3.

que ostentan las características más difíciles de identificar, hasta el punto de que nos resulta complicado poder definirlos, dificultad, como es lógico, con la que tiene que habérselas también la literatura tipológica sobre estos asuntos. A la bibliografía le resulta problemático establecer las características de estas embarcaciones, que pudieran ser la razón para su éxito en un periodo y no en otro. Si empezamos por el concepto *barcha*, el más repetido en la documentación valenciana de esta época relativa a aspectos económicos y comerciales, nos hallaremos con una sorprendente falta de información o, por mejor decir, con una superabundancia de ella que hace difícil entenderla. Sabemos que la *barcha*, seguramente, era una embarcación pequeña, aunque algunas podían cargar hasta treinta toneladas. Se trataría de una fusta de remos, con una gama de posibles bogadores realmente importante, desde seis hasta veinte, lo cual la llevaba desde la consideración de una barquichuela mínima a otra con diez remeros por banda mucho más potente. Lo importante, no obstante, era su capacidad para aparejar velamen. Parece que aparejaba una vela cuadra en un palo mayor –esa disposición era la que le permitía cargar hasta treinta toneladas–. Aunque sería lenta y torpe en la navegación, tenía la enorme ventaja de contar con escasa tripulación y, por lo tanto, de ser más rentable. La *barcha*, de este modo, se convertirá en un modelo adecuado, barato y quizá con facilidades para evolucionar hacia fórmulas de gran éxito.

Por su carácter ambivalente, la *barcha* vendría actuando en toda la fachada peninsular, tanto en el lado mediterráneo como en el atlántico. Eso desorientará a algunos historiadores, que al final no tendrán claro su origen y procedencia⁴. La adaptabilidad de la *barcha* a las condiciones del Mediterráneo y del Atlántico le permitirá ir modificándose estructuralmente en dos aspectos esenciales: los timones y la vela latina, que acabarán haciendo de este modelo algo totalmente distinto, por su adaptabilidad, de por ejemplo el leño. De cualquier manera, la *barcha* jugará un papel fundamental en el aparejo mediterráneo, casi a un nivel igual o superior que en el atlántico⁵. Si bien para la arqueología o para los estudios históricos, aun para los más eruditos, resulta complicado establecer sus características, ello no impide hacer una comparativa acertada entre un tipo de barco y el otro. Así pues, la distinción entre leños y *barques* quedará resuelta aspirando a una diferenciación sutil pero acertada⁶. Así, por ejemplo, para el término *barcha* es interesante el criterio que mantendrá el latinista Juan Francisco Mesa Sanz (2013, pp. 88-89), especialista en esta materia lexicográfica:

«**Barcha, -ae.** El término *barca* muestra una clara filiación hispana, puesto que sus testimonios más antiguos se localizan en una inscripción portuguesa, *edito barcarum certamine et pugilum* (CIL II 13 S 4) e Isidoro, *Etymologiae*, XIX 1, 19:

(4) Gual Camarena, como genérico, identifica ya en el Medievo a un buque de dimensiones menores, eficiente para la pesca y los recorridos fluviales y costeros. En el Mediterráneo occidental es de mediano porte, apto para el cabotaje y las travesías cortas –viajes entre las Baleares y la Península–. Los nombres dados difieren ligeramente; así, en el Atlántico es registrada, sea cual sea su capacidad, como *barque* o *bargia*, mientras que en el ámbito mediterráneo adopta las variantes de *barca*, *barqua*, *barcha* o *barxa* –los términos *barca* o *barqua*, generalmente, designan a embarcaciones de bajo calado, y *barcha* o *barxa*, a buques de uso y tonelaje diverso–. Fuentes mallorquinas constatan su cometido. La barca se destina a navegaciones costeras insulares y, armada, a labores de vigilancia; la *barcha*, que posee mayor entidad, a trayectos y misiones de más alcance: desde unidades bien guarnecidas militarmente para el control de actividades corsarias, al traslado de altos cargos o su aprovechamiento como atalaya. ORTEGA VILLOSLADA: 2015, pp. 243-244.

(5) La diferenciación basada en el número de remos parece indicar que fiscalmente la división se centraba en los 16 y los 30, tal como lo marca –en 1243– la Lezda de Valencia o –en 1331– los estatutos marítimos de Alfonso IV. En el siglo XIII las más frecuentes van de los diez remos, con las que ya pueden viajar a las costas nazaríes, a los de algunas barcas de cantero. En el siglo XIV son comunes, en archivos mediterráneos, las de 12, 14, 16, 18, 20, 28, 38 o 44 remos en empresas dispares. Así, vemos que barcas de 14 o 20 remos forman parte de la armada mallorquina del Pariatge, creada para la defensa de las Islas, mientras que las de 28 o 44 navegan hasta Túnez. ORTEGA VILLOSLADA: 2015, p. 246.

(6) Junto con el leño, la barca es el tipo de buque más versátil de los siglos XIII y XIV; uso flexible que deriva en cierta pluralidad de modelos. En la documentación medieval se consiguan las denominadas de ribera (*riparia*); barca de carga –*càrrech*– (la de mayor radio de acción), o la más conocida y controvertida de *penescalm* o *perescalm*. Unas se citan como de *viaggio* y otras estaban concebidas para la estiba de material pesado –de canterío–, contando hasta con remos: ... *barcha una de canterio dicte navis cum remis LII (...) et cum sarcia sua necessaria ipsi Barche*. En 1328, la catedral de Mallorca poseía la mitad de una barca, llamada de *falques*, dedicada al acarreo de piedras para la edificación del templo. ORTEGA VILLOSLADA: 2015, p. 247.

Barca est quae cuncta navis commercia ad litus portat. Haec navis in pelago propter nimias undas suo suscipit gremio: ubi autem adpropinqua- verit portum, reddit vicem barca navi quam accepit in pelago (EBERENZ, 1975, p. 36-45). Su reducido tamaño sigue manteniéndose en documentos del siglo XIII, *vos et vestri possitis semper habere, tenere unam barcham ad piscandum in Albufera de Valencia* (HCD-0261.-1237).

Un aspecto llamativo es su ausencia en [1]⁷, teniendo en cuenta que entre la confección de dicho documento y la de [3] transcurre poco más de un mes y el escriba encargado de redactar ambos documentos es el mismo, *Guillelmonus*. Podríamos deducir, sin que la cantidad de documentos permita ser categóricos, que el marco referencial cubierto por *lignum* en [1], ahora lo es por el doblete *barcha et lignum*. Atendiendo a este hecho, la referencia a su función piscatoria, *barcha ad piscandum*, y la posibilidad de que disponga o no de timón, *cum/sine timone* [4], apunta a la diferencia de tamaño, siendo inferior la *barcha*; a esta misma conclusión conduce la expresión de su tamaño por el número de remos, inferior a 16 o entre 16 y 30. Ferrer (2006, p. 283-284), en sentido contrario, establece la equiparación y hasta confusión en el tamaño entre *lignum* y *barcha*. No obstante, y en referencia al puerto de Valencia J. Hinojosa Montalvo afirma que “Constituye la embarcación más utilizada en el tráfico marítimo en los puertos valencianos”, hasta el punto de que, a comienzos del siglo XV, “con referencia al comercio de productos prohibidos por el Grau de Valencia, la barca supone el 86% del total de las embarcaciones”. Por tanto, es obvia la relación existente entre Reino de Valencia y este tipo de embarcación, que terminará por asumir todo el marco referencial que anteriormente señalábamos para *lignum*. No obstante, nuestra documentación muestra el proceso léxico en su momento inicial y, quizá, motivado por las características peculiares de las embarcaciones valencianas; no en vano la coletilla, *quocumque nomine nominentur*, que acompaña a la presentación del doblete *barcha/lignum* es probable que permita inferir la existencia de una nomenclatura muy extensa de barcos de escasas dimensiones en paralelo a lo sucedido con los términos de habitación en los tiempos inmediatamente posteriores a la conquista de Valencia por parte de Jaime I» (MESA: 2011).

Probablemente, el problema fundamental sería poder diferenciar nítidamente un tipo de embarcación de otro. En este sentido, parece acertada la opinión de Mesa Sanz, que reconoce el mayor tamaño del leño en comparación con la *barcha*, basándose en el hecho de disponer aquel usualmente de mayor número de remos. Así pues, si la *barcha* es un leño más pequeño, tendríamos resuelta en parte su fisonomía o morfología. Con todo, no podemos estar seguros, en ningún momento, de si el *lignum* ofrecía el mismo

(7) Las llamadas entre corchetes de la cita remiten a los siguientes documentos: [1] «1243, agosto, 19, Barcelona. *Sentencia arbitral de Jaime I en el pleito entre la ciudad de Barcelona y dona Guillermo de Claramunt, sobre el pago de las lezdas o portazgos del puerto de Tamarit (Tarragona), fijando los aranceles a abonar*»; [2] «1243, septiembre, 9, Barcelona. *Jaime I regula el uso de la atarazanas de la ciudad de Barcelona*»; [3] «1243, septiembre, 24, Valencia. *Jaime I fija los aranceles de la ciudad de Valencia, eximiendo a sus habitantes y vecinos de peaje, lezda, portazgo, peso y mensuraje*»; [4] «1252, marzo, 3, Valencia. *Jaime I, Guillem de Cardona, maestro del Temple, y Guillem de Montcada, tras llegar a un acuerdo amistoso con los prohombres de la ciudad de Valencia, regulan la lezda de Tortosa*». (N. del A.)

aspecto que la *barcha*, en especial por lo que se refiere al timón y al velamen, los dos elementos que, en cierto modo, configuran el modelado diferenciador de ambos tipos de embarcaciones.

En efecto, si en la baja latinidad resultaba complicado distinguir entre *lignum* y *barcha*, es probable que se debiera a la indefinición de los modelos y a la confusión del lenguaje. Su clarificación solamente se irá produciendo cuando a las embarcaciones más grandes se las denominó leños, por el número de remeros; y, claro está, al tener que emplear más bogadores, su tamaño aumentó. Se empleó una vela tradicional, la cuadra, única conocida en el Atlántico, pero también en el Mediterráneo antiguo. Vela cuadra y remeros con un porte de amplias dimensiones hicieron del leño un barco con una necesidad instrumental fundamental a la hora de navegar: la utilización de timones traseros o laterales de porte excesivo. Estas consideraciones, sin duda, estarían ya próximas a ser superadas en el siglo xv, pero antes de mediados del trescientos las cosas no serían diáfanas por completo. La agilidad de estas embarcaciones, que las hacía incapaces de competir con galeras o incluso con galeotas más pequeñas, motivaba a cada instante a rectificar velamen, disminuir la rotundidad de la cáscara de nuez o directamente permitir virajes imposibles a no ser que se contara con timones novedosos. De este modo, lo que pasó a lo largo del siglo xiv fue que se perfeccionó la tipología naval, aproximando el leño a las fustas, aunque sin su capacidad de competir con ellas, y por el otro lado, a las *barchas*, singulares embarcaciones de pequeño porte, que acabaron expandiéndose para todo género de cabotajes. Tenían además estas un gran reto por delante: a partir de las *barchas*, y su infinidad de posibles alternativas, evolucionar hacia embarcaciones más marineras, capaces y con tonelaje superior. La mayor parte de los barcos de finales del xiv y de todo el siglo xv derivarán de *barchas* y no del *lignum* clásico, que tanto éxito pareció tener a lo largo del trescientos. Por regla general, se suele indicar que existían dos tipos de leños: el *leny de bandes* y el *leny d'orla*. Por desgracia, encontrar una explicación a estas dos fórmulas de aparejo de leños ha sido muy dificultoso. A veces se mencionaba el hecho de tratarse de *leny armat* o *armadis*, pero en realidad eso son conceptos sin explicación posible al tratarse de sinónimos de aparejados o de armados para el combate, cosa que creemos poco probable. Mucho más interesante que eso es constatar los dos tipos de acuerdo con su estructura, que generalmente no se indica en las fuentes escritas. La mayoría de los leños son de remos. Es decir, de dos líneas de remeros a babor y estribor que generalmente se compartimentan en bancos en los que se apoyan entre tres y cuatro remeros. Los leños más grandes tendrían más de 52 remos, en lo que se puede considerar el antecedente directo de una galeota, pero podía haberlos de cinco marineros, lo que los reduciría prácticamente a una fusta de vela con escaso tonelaje de transporte y que, en todo caso, se gobernaría con dos remeros por banda y un encargado del timón o de la vela (GUAL CAMARENA). El problema de los leños de orla se nos antoja más interesante y hasta cierto punto sorprendente. Claro está, una fusta con poco desplazamiento llevaría a los remeros prácticamente al aire en estribor y babor. No obstan-

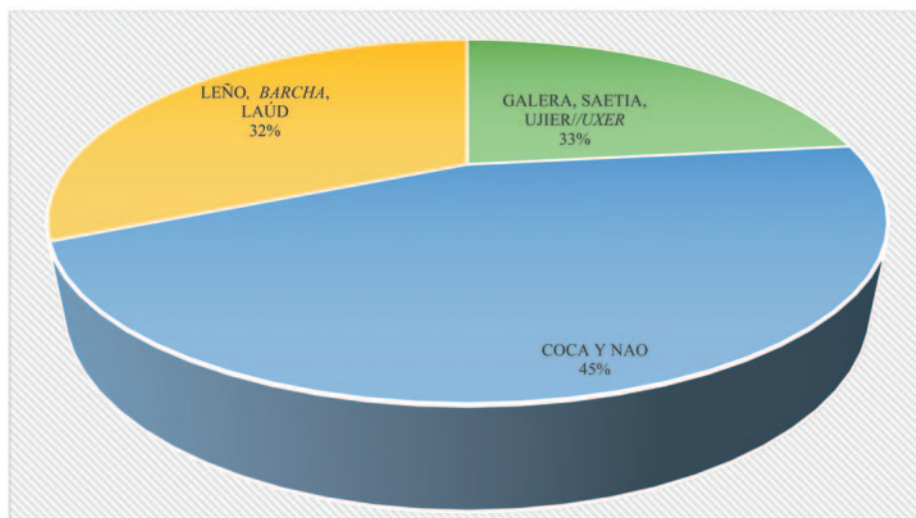
te, si se tratase de una fusta de más tamaño, con mayor capacidad de carga, sería necesario protegerla, por un lado, y agrandar su desplazamiento incluso con escaso número de remeros. De ese modo, se pudo dar la paradoja de que una fusta relativamente pequeña pudiera cargar más tonelaje que otra mayor debido a tratarse de un *leny d'orla*, que protegía la carga alzando la borda, pese a contar con una tripulación igualmente minúscula⁸. El leño de bandas, de igual manera que el de orla, sería un *leny* mayor, con gran capacidad de carga y escaso número de remeros y espacio agrandado a babor y estribor de la embarcación (ORTEGA VILLOSLADA: 2015 pp. 289-294).

Este sería un mundo perfecto si fuera estrictamente así, por desgracia eso no ocurre. Sabemos que en los distintos periodos analizados, forzosamente breves, el predominio de leños y *barchas* es mínimo. Así, entre 1344 y 1345 las referencias más frecuentes en la documentación contable valenciana, que ahora analizamos, se refieren a cocas y naos. Evidentemente, existe una explicación para esto que, además de ser plausible, es probable que responda a una realidad perfectamente lógica.

A mediados del siglo XIV, las formas tradicionales de embarcaciones redondas, las cocas, habían comenzado a ser sustituidas por otros diseños mucho más marineros. Gran parte de las naos procedían del Atlántico peninsular, e incluso una parte importante de las cocas también. Esto explicaría las continuas referencias de las fuentes y la familiaridad con que estas las presentan. No obstante, en el ámbito de las costas mediterráneas peninsulares o de las aguas del estrecho de Gibraltar, se trataba de modelos relativamente nuevos. Eso revelaría dos hechos significativos: que la mayoría de los patrones de esos barcos procedían de aquellos lugares, o que se trataba de embarcaciones con mayor capacidad de carga que los leños o las *barchas*. No se entendería prudente el empleo de naos o cocas de pequeño porte cuando ya se disponía de embarcaciones de similar capacidad en las aguas valencianas. Así pues, lo que pasó es que barcos con una capacidad mayor de carga, por ejemplo, de cereales, mercancía enormemente requerida en el puerto de Valencia, visitarían esas aguas sustituyendo a las más pequeñas *barchas* o leños. No obstante, cuando se avecinen periodos de carestía; cuando, por motivos que quizá no podamos aclarar de momento, las cocas y naos dejen de frecuentar estas aguas, no quedará más remedio que volver a utilizar los modelos autóctonos, más simples y pequeños, pero evidentemente útiles cuando la falta de cereal hacía innecesaria la llegada desde el Atlántico de barcos que lo transportaran. Así pues, pensamos que en ningún momento, a lo largo de mediados del trescientos, las nuevas embarcaciones, conocidas en Valencia como en todo el Mediterráneo, pudieron imponerse a las autóctonas, debido quizá a la imposibilidad de la marinería local para manejar esos barcos, más grandes que los de estos mares, pero sobre todo a causa de que, para una navegación de corto cabotaje, con distancias mínimas y visualizando en todo momento el

(8) Uno de los mejores estudios, ya clásico, sobre leños en CATEURA BENNÀSSER: 1983. Véase también ORTEGA VILLOSLADA: 2015.

REFERENCIA A TIPOS DE BARCOS Y FUSTAS EN 1344-1345



FUENTE: AMV, Pere Montsó, *Reebedor*, aa-1, *Notal* k-2

litoral, estos barcos, destinados a singladuras más aventuradas y lejanas, resultarían excesivos.

Entre los tipos de embarcación que restan por mencionarse hallamos la galera (cómo no) y el laúd, además de otros elementos muy residuales, como la saetía y el *uxer*. Los dos últimos no juegan ningún papel en el mundo de la navegación valenciana de mediados del trecentos, al encontrarse varados, desmontados y tal vez hasta pudriéndose en las atarazanas de la ciudad. Con galeras y laúdes sucedería algo distinto. En realidad, aunque dé la sensación de que por los mares valencianos navegan abundantes galeras, lo cierto es que no es así; solo un pequeño número de ellas, no más de dos o tres, patrullarán el litoral, por motivos políticos y militares. La ciudad y el Reino de Valencia, ante la insistencia real para que fueran las autoridades locales las que se encargasen de la defensa de estos mares, no tendrán más remedio que aparejar una o dos fustas, normalmente galeras sutiles, que servirán de elemento disuasorio contra los posibles enemigos, cristianos o musulmanes, que rondaran por esas aguas. La galera o galeras valencianas aparecerán continuamente en las notas de la proto *Clavería* porque habían sido armadas en la ciudad o porque su capitán y patrones eran de la capital, como buena parte de la marinería. En definitiva porque, siendo una fusta o dos de guerra, pertenecían a la génesis de la escuadra valenciana o formaban parte de ella. Cabe pensar que apenas hubo peligros reales en el litoral mientras permanecieron en servicio estas fustas, que en ocasiones estuvieron obligadas a prestar servicios al rey en operaciones tanto de guerra como diplomáticas. Valencia apenas se benefició de las posibles acciones que, como fustas corsarias, pudieran

acometer, por más que en la época este tipo de actividad resultó frecuente. Sin embargo, sí es cierto que su colaboración en la detención y reenvío al puerto valenciano de embarcaciones cerealistas resultó especialmente positiva para la capital y se repitió con cierta asiduidad.

Muy distinto fue el surgimiento del *llaiüt*, pequeña *barcha* prácticamente sin remos o con dos como máximo, que fundamentalmente podrían hacer de timones laterales. El *llaiüt* dispondría de una magnífica vela latina que permitía muy buenas ceñidas y una velocidad insuperable para la mayoría de las embarcaciones con las que se encontrara. Los laúdes, por sus dimensiones, serán empleados esencialmente para la transmisión de órdenes entre galeras o entre barcos de guerra y mercantes, pero también como elemento de transmisión de avisos entre Mallorca, Eivissa/Ibiza o Barcelona y Valencia. Por supuesto serán estupendas embarcaciones pesqueras, tanto en la Albufera como en la pesquería costera, o incluso en la de alta mar, dada su navegabilidad y capacidad de esquivar cualquier peligro, por más que su escasa tripulación y reducidas dimensiones no permitieran un volumen de capturas importante. Los primeros laúdes empezarán a verse en Valencia en estas fechas, vinculados con embarcaciones procedentes de Mallorca y Barcelona, aunque cabe presumir que arraigarían también en estas latitudes por esas fechas.

Si comparáramos los tipos de embarcaciones que se utilizaban en las costas valencianas con los que aparecen en toda la ribera del Mediterráneo occidental, constataríamos, como no puede ser de otra manera, que son perfectamente similares (GARCÍA I SANZ: 1977, pp. 67-77; EBERENZ: 1975). No obstante, tenemos referencias cronológicas precisas que nos permitirán discernir, esperamos que claramente, en qué momento aumentó la presencia de un tipo u otro de embarcación. Asimismo, debemos señalar que las cuestiones de nomenclatura pueden ser confusas, llevarnos a error o resultar simplemente artificiosas. A veces la documentación no especifica de manera clara a qué tipo de embarcación se refiere un nombre, confundiendo unos con otros o sencillamente inventando denominaciones que en realidad se relacionan con otra tipología preexistente desde hacía tiempo.

Así, por ejemplo, en el esquema expuesto más arriba, a partir de los datos proporcionados por Arcadi García, resultará complicado explicar, como hemos tenido ocasión de exponer al comienzo, las diferencias entre la barca de remos y la *barxa*, sobre todo teniendo en cuenta que esta contará con una provisión de remos utilizados con profusión, además de con velamen. De este modo, es fácil dudar si la nomenclatura tiene carácter riguroso o sencillamente enumera realidades más o menos próximas al escribano o al encargado de dar la información al escribano⁹. Sea como fuere, parece evidente que para el

(9) Pere Laguart, en diciembre de 1344, patroneaba un laúd desde Barcelona; sin embargo, en junio de 1345 lo que patroneaba era una *barcha*. Por el aviso del laúd recibió 55s; por el de la *barcha*, cincuenta. Cabe presumir que el laúd fue más rápido o que llevaba menos tripulación. AMV, *Reebedor de Pere Montsó*, aa-1, doc. datado a jueves 3 calendas (*sic*) de enero de 1344 [30/12/1344]. El segundo documento, en AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a martes 7 idus de junio de 1345 [7/6/1345].

EMBARCACIONES.	BARCOS DE REMOS:	A) <u>LEÑOS.</u> <u>BARCAS DE REMOS.</u> <u>LAÚDES.</u> <u>BUS.</u>
		B) <u>GALERAS GRUESAS.</u> <i>Tarida. Uxer. Panfil.</i>
		<u>GALERAS BASTARDAS.</u> <i>Galeota. Saetia. Fusta.</i>
		C) <u>GALERAS SUTILES.</u> <i>Rampí. Bergantín. Fragata.</i>
	BARCOS REDONDOS: NAO, COCA, <i>BARXA</i> , BALLENERO, CARABELA.	

FUENTE: G.^a I SANZ, Ardic, *Història de la marina catalana*, pp. 67-77

corto periodo que nos ocupa, y que hasta ahora nadie había analizado, se aprecian algunas características que conviene tener presentes. En efecto, por lo que se refiere a embarcaciones destinadas a la transmisión de noticias –un tipo de barco que debe reunir unas características específicas, diferentes de las de otros navíos, por la misión que ha de cumplir–, da la sensación de que la *barcha*, probablemente la embarcación más utilitaria en la época, es la preferida por los marinos valencianos; que la *barcha* y el laúd ya están compartiendo preferencias entre los barceloneses, y que el laúd se ha convertido en el velero preferido de los mallorquines.

La flota de guerra valenciana en el servicio a la Corona a mitad del siglo XIV

Ignoramos a ciencia cierta en qué momento comenzaron a hacerse necesarios los avisos de presencia de enemigos en aguas de súbditos de la Corona de Aragón. Es indudable que la lógica parece indicar que debió de ser desde muy temprano; desde el principio, la solidaridad de los pueblos vinculados por su origen y por su pertenencia a la Corona obligaba a estrechar lazos, por más que sus intereses fuesen divergentes cuando no antitéticos. No obstante, como decimos, habría que tener en cuenta algunos factores significativos que coadyuvaron al entendimiento y la colaboración en el litoral del rey de Aragón. La presencia enemiga en estas aguas, cuya intensidad varió a lo largo del tiempo, será el primero de los factores que tener en cuenta. El aumento del número de noticias enviadas se correspondería con un aumento correlativo de la peligrosidad de los mares. Dependería también de la disponibilidad de embarcaciones capaces de cumplir esa misión, como segundo factor. Si se puede recurrir

a embarcaciones pequeñas, rápidas y seguras, se fomentará la transmisión de noticias. Eso es probable que se hubiera consolidado como muy tarde en la década de 1330. Por último, la transmisión de avisos dependería de la voluntad política de las autoridades para financiar este servicio. Los años previos a la mitad del trescientos fueron un periodo con cierta actividad inquietante en estas aguas. En este sentido, hay que mencionar los rumores de una posible agresión de Abu ul-Hasan, sultán de Fez, en especial cuando los reyes cristianos habían asestado un correctivo ya definitivo a las fuerzas islámicas en la guerra del estrecho de Gibraltar.

El escenario del Estrecho fue fundamental para la cristiandad peninsular desde los años finales del siglo XIII hasta mediados del trescientos. A los intentos del sultán meriní Abu ul-Hasan y del nazarí Yusuf por quebrar la tónica que venía afectando a Al-Andalus, se opuso Alfonso XI de Castilla, auxiliado por los monarcas de Aragón y Portugal y por la escuadra mercenaria ligur, muy relacionada con Castilla. El sultán de Fez será el elemento disruptor más peligroso para el Reino de Valencia, pero probablemente también para el resto de los territorios, en especial de Castilla. De hecho, desde la ocupación de Gibraltar en 1333 por Abu ul-Hasan hasta la liberación de Algeciras, en 1342, por los cristianos, el riesgo de una invasión norteafricana masiva no estuvo conjurado. Parece ser que los benimerines, unidos a la escuadra nazarí, constituyeron una flota de invasión sin precedentes: entre 100 y 140 naves, según los textos árabes, y 250 para algunos cristianos (TORRES DELGADO: 1979; ARIÉ: 1988; MANZANO RGUEZ.: 1992; ROSENBERGER: 1994; LÓPEZ PÉREZ: 1996-1997). Sea como fuere, esta potencia naval nunca fue desarticulada, ni mucho menos. Eso explicaría el temor, el respeto y la prevención de las autoridades valencianas por el peligro islámico. Es verdad que el sultán meriní perdió interés por la Península después de la derrota del Salado y de la toma de Algeciras por las fuerzas de Alfonso y sus aliados, distraído por la ocupación de Tremecén, Bugía y, al final, Túnez, pero el temor valenciano a una escuadra de invasión debió de ser siempre considerable. Evidentemente, los buques de guerra, las galeras, compondrían una mínima parte de esa eventual flota invasora; pero, teniendo en cuenta el escaso número que de estas unidades dispondría Valencia, seguramente la capital sería muy consciente de que apenas podría resistir una primera oleada de invasión. Si eran barridas las defensas navales valencianas, en un segundo alud los cristianos se verían abocados a una defensa en tierra en un lugar donde la población musulmana era muy abundante, pudiendo así producirse un auténtico cataclismo¹⁰. Por otro lado, habría que contar con los conflictos comerciales entre los mercaderes del rey de Aragón y los de la República de Génova, acrecentados por el factor disruptivo que suponían las pretensiones de Pedro el Ceremonioso de acabar con Jaime III, el rey de Mallorca. No podríamos finalizar sin mencio-

(10) Las relaciones entre la Corona de Aragón y el norte de África vienen mereciendo la atención de historiadores desde muy antiguo. GIMÉNEZ SOLER: 1905-1908. ARRIBAS PALAU: 1964. LÓPEZ PÉREZ: 1995 y 1998.

nar asimismo el problema frumentario, que adquirirá especial importancia en estos años y a veces abocará a las grandes ciudades ribereñas de la Corona a competir entre sí por el cereal. Con todo, da la sensación de que la actividad marinera y naval es cada vez mayor y que se moderniza. En este sentido habría que entender la frecuencia y normalidad de las comunicaciones entre las ciudades de la Corona y la disponibilidad de sus medios.

En Valencia, por ejemplo, ya se puede rastrear la transmisión de informaciones desde 1344 o 1345. Así, se pagaban cuatro florines al patrón valenciano Ramón Escrivà por haber traído en su *barcha* una carta del gobernador de Mallorca, en la que se advertía de que el sultán benimerín tenía preparada en Hauara, entre Arcila y Tánger, una escuadra de ochenta galeras para atacar en el Estrecho o desembarcar en las islas Baleares o el Reino de Valencia¹¹. En realidad, las alarmantes noticias se quedaron sencillamente en eso. Es muy probable que los bulos e intoxicaciones informativas estuvieran a la orden del día, entre otros motivos porque a la monarquía le convenía presionar a las ciudades del Reino de Valencia para que aumentaran su implicación naval en la defensa del territorio y, por descontado, colaboraran con los deseos expansionistas de Pedro el Ceremonioso. Es interesante destacar un detalle: Ramón Escrivà y su *barcha*, probablemente, se dedicaban al cabotaje, y el transporte de información o de correos debía de ser una actividad circunstancial. En cualquier caso, la seguridad de las aguas valencianas no estaba ni mucho menos garantizada, y eventos peligrosos o amenazadores se produjeron con cierta frecuencia.

El segundo de los elementos que generaban inestabilidad tendría relación con los Grimaldi, uno de los linajes aristocráticos más poderosos de la ribera ligur. De adscripción güelfa, tuvieron que enfrentarse a la república genovesa, donde acabó por triunfar el partido gibelino. Por ese motivo, buena parte de la extensísima familia se vio obligada a huir de Génova y asentarse en la conocida como «la Roca», que fue asaltada y tomada por los partidarios de la familia disfrazados de frailes franciscanos, dando origen a Mónaco. El conflicto con Génova no hizo sino reproducirse desde finales del siglo XIII hasta mediados del XIV, cuando se asiente el poder de las distintas ramas grimaldi en Roquebrune, Menton o el mismo Mónaco, todo en un área muy estrecha de costa junto a posesiones genovesas (RENDU: 1961; DES CARS: 1996; LABANDE: 2014).

Así pues, cuando hablemos del conflicto entre el rey de Aragón y los genoveses, en principio se tratará de las fuerzas de los Grimaldi, aliados con los Anjou y con el rey Jaime III el Temerario de Mallorca (WILLEMSSEN: 1955; MARTÍNEZ FERRANDO: 1960; SANTAMARÍA ARÁNDEZ: 1984; ENSENYAT PUJOL: 1997). En efecto, Francesco Grimaldi, conocido como «Malizia», ocupará Mónaco en 1297, aunque disfrutará por poco tiempo de su conquista. El líder

(11) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a jueves en las nonas de julio de 1345 [7/8/1345]. El 25 de agosto de 1345 se pagaba al correo de Valencia Domingo Batle por la traída de una carta en la que se informaba de las galeras del rey benimerín, *el Rey del Garb*. Documento dado a jueves 8 calendas de septiembre de 1345.

genovés de la facción güelfa morirá en 1309, dejando en una posición comprometida a la Roca, la fortaleza desde donde defendía su posición. De hecho, Carlo Grimaldi, otro miembro de la dinastía que aparece en la documentación valenciana igualmente con el sobrenombre de Malizia, volverá a tomar Mónaco en 1331 y, en compañía de individuos de su estirpe, ocupará posteriormente también Menton o Roquebrune. Carlo Grimaldi fue el heredero de Malizia, y de hecho se hizo acreedor del sobrenombre por ser una persona conspirativa e intrigante, obligada a buscarse aliados como el rey de Francia o los pequeños señores de la fachada occidental de Mónaco. Allí encontró a Jaime III el Temerario, el rey de Mallorca, quien había decidido plantear batalla a Pedro el Ceremonioso en el intento de este por despojarlo de la corona mallorquina, una providencia que a la larga fue desastrosa pues, a la pérdida de las islas Baleares, el Temerario sumó la del Rosselló y la Cerdanya. En sus intentos de ocupar Mallorca en 1347, Jaime contará con Grimaldi. Cuando vuelva a hacerlo, de manera temeraria, en 1349, morirá en el intento. Carlo le acompañará, sufriendo también la correspondiente derrota, que a la larga llevará a los genoveses a atacar y ocupar Mónaco, mientras él se refugiaba en sus posesiones de Menton y, posteriormente, Roquebrune.

Así, los rumores y noticias que llegaban a la capital provocaron que el 29 de mayo de 1346 se pusiera una guardia armada en El Grau, ante el temor de un desembarco genovés/monegasco aliado con Jaime de Mallorca, ya declarado traidor por Pedro el Ceremonioso. El mismo día, Francesc Maza, patrón de laúd de la capital, traía desde Mallorca un aviso del avistamiento en Alcúdia de unas catorce galeras y una coca, probablemente de enemigos; y es que convenía tomar precauciones ante cualquier información inquietante, especialmente si esta estaba relacionada con los genoveses y sus aliados/rivales de la ribera de Mónaco, la familia Grimaldi. El patrón de laúd Pere Berenguer recibirá 50s por ir hasta Barcelona con la noticia de la presa que la galera de Luca Grimaldi, otro miembro de la dinastía –probablemente el hijo de Carlo–, había hecho sobre una galera mallorquina¹². Concluiremos esta primera aproximación mencionando el caso de la galera de la ciudad –quizá la *Santa Tecla*, la real de Valencia– que un carpintero de ribera se vio obligado a llevar río arriba hasta las mismas puertas de la capital, para mantenerla protegida de cualquier asalto, y que después arrastró de vuelta a la playa. El 30 de agosto cobrará 22s por hacerla remontar el Turia, y después, 18d por devolverla al mar¹³.

Los avisos procedentes de Barcelona son más numerosos y están circunscritos, como parece lógico, a los enemigos genoveses. De trece avisos que tuvieron su origen en la Ciudad Condal o en el resto del Principado de Cataluña, hasta siete fueron llevados a Valencia por *barches*, y solo cuatro por laúdes, siendo el resto desconocido. En otro orden de cosas, de los trece testi-

(12) Ibídem, doc. datado a lunes 4 calendas de junio de 1346 [29/5/1346]. El segundo documento en *Notals de Pere Montsó*, k-3, doc. datado a 3 calendas de junio de 1347 [29/5/1347]. El tercer documento, datado a 3 nonas de julio de 1347 [4/8/1347].

(13) Ibídem, doc. datado a jueves 3 calendas de septiembre de 1347 [30/9/1347].

monios llegados a Valencia, nueve se referían a enemigos genoveses, y el resto (cuatro), a enemigos no especificados. El aviso más antiguo procede de 1345, cuando el patrón de *barcha* Pere Laguart, del que ya hemos hablado más arriba, es el primero que advierte del aparejo de cuatro saetías en Mónaco con intención de correr estos mares, o del avistamiento en Sant Feliu de Guíxols de dos galeras y una saetía de genoveses¹⁴.

Sobre la campaña naval del rey de Mallorca y la del Rosselló apenas disponemos de fuentes fiables, debido a que las informaciones casi siempre son sesgadas y legitimadoras de los intereses del rey de Aragón. No obstante, mediante el seguimiento de los avisos costeros podemos detectar que las fuerzas del de Mallorca intentaron batirse en todos los mares, con la inestimable colaboración de la familia genovesa de los Grimaldi, si bien es cierto que las Islas cambiaron forzosamente de bando y con rapidez una vez que Pedro el Ceremonioso desembarcó en Palma de Mallorca. A lo largo de 1346 llegaron a Valencia tres avisos sobre este tema, procedentes de Barcelona. La primera noticia es del 12 de abril, cuando el patrón de *barcha* Pere Oliver notificaba la presencia de una galera de cien remos acompañada de un leño de 65 a la altura de Canet de Mar. Ambas fustas rondaban las aguas valencianas a la espera de poder capturar algún barco. El segundo aviso es del 26 de mayo y su portador es el patrón de *barcha* barcelonés Pere Guimerà. En esta ocasión, lo que se transmitió fue esencialmente un rumor. Según Guillem Bellot, gobernador del Rosselló, algunos mercaderes de Montpellier esparcían el infundio de que el rey Jaime de Mallorca tenía preparadas nada menos que 37 galeras en aguas de Agdé, con el propósito de invadir las costas valencianas con ayuda ligur de Grimaldi. Por último, el 4 de junio el mismo Guimerà traía otro aviso de Barcelona, recibido desde Mallorca, en el que se afirmaba que treinta galeras genovesas/monegascas estaban surtas en la bahía de Sóller, poniendo rumbo hacia aguas de Valldemosa y de allí a la isla Palomera, en la costa, en las proximidades de ambas¹⁵.

En 1347, la presencia de galeras genovesas y provenzales coligadas contra los intereses de los súbditos del rey de Aragón se recrudeció. Así, el 29 de mayo de 1347, Bononat Palau, patrón de laúd de Barcelona, cobraba 45s por informar que la armada del rey Jaime de Mallorca aparejaba en Mónaco, Niza y Marsella hasta quince galeras capitaneadas por Conques, quien había capturado ya una *barcha* y la coca *Santa Felice*, que transportaba trigo desde Sicilia. El 1 de junio, Ramon Gilabert, patrón de laúd de Barcelona, avisaba de la advertencia desde Palma del avistamiento de catorce galeras –probablemente, las del rey de Mallorca–. Desde las aguas de Tortosa, Berenguer Borrell, patrón de *barcha*, notificaba también la presencia de enemigos. El propósito

(14) AMV, *Reebedor de Pere Montsó*, aa-1, doc. datado a jueves 3 calendas de enero de 1344 [30/12/1344]. El segundo documento en AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a martes 7 idus de junio de 1345 [7/6/1345].

(15) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a jueves 2 idus de abril de 1346. El segundo documento, datado a viernes 7 calendas de junio de 1346. El tercero, a viernes 4 nonas de junio de 1346 [respectivamente, 12/4, 26/5 y 2/6/1346].

del marinero de Tortosa era avisar a la galera valenciana, ignoramos si para que se pusiera a salvo de posibles encuentros o, al contrario, en un intento por que fuera en busca de los enemigos, cumpliendo el propósito para la que había sido aparejada: defender aquellos mares. En efecto, el 23 de agosto volveremos a tener noticia de Berenguer Borrell, quien traía informaciones de Mallorca, según las cuales una galera genovesa capturaba una coca en Tenés y un leño que seguía el rumbo de Barcelona¹⁶.

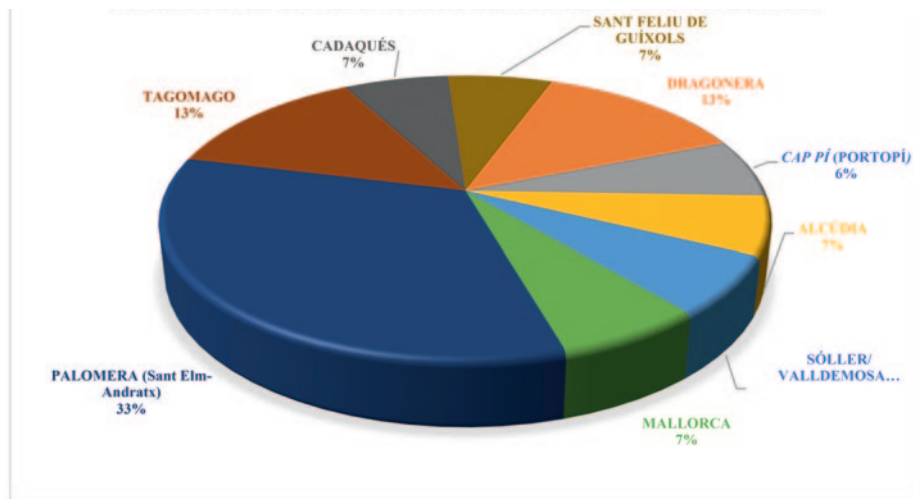
Todavía disponemos de dos avisos provenientes de Barcelona para 1348, cuando se corta nuestra fuente de información. El patrón de *barcha* barcelonés Guillem Amar avisaba de tres galeras genovesas de Mónaco que, desde Nápoles, pasaban hacia «Espanya» (zona del estrecho de Gibraltar). La reina Juana informaba a los mercaderes barceloneses de la singladura de las galeras genovesas de Grimaldi. El 22 de mayo de 1348, Mateu Batedor, patrón de *barcha*, informaba de una galera genovesa que había atacado Cadaqués, donde la población defendió un leño de Narbona, que la galera no consiguió capturar, retirándose a las islas Medes¹⁷.

Los avisos mallorquines serán igualmente frecuentes. El 25 de octubre de 1344, el patrón de laúd Simó Sòria cobraba la cantidad habitual por una carta de la ciudad insular que avisaba de la aparición de una galera en la Palomera (Sant Elm-Andratx), donde daba caza a un leño de catalanes. El mismo patrón, el 13 de junio de 1345, avisaba de tres galeras de genoveses/monegascos avistadas en la Dragonera, durante la madrugada, persiguiendo a un leño. Andreu de Montsó, patrón de laúd de Mallorca, informaba que el 28 de junio se había avistado en la Palomera una galera genovesa del conde Grimaldi, de Mónaco. Se advertía de que entre el Principado de Cataluña y las Islas había varios leños que podían ser apresados por estos enemigos que infestaban aquellas aguas. Pere Gomis, patrón de laúd de Eivissa/Ibiza, explicaba cómo el 4 de julio había llegado a Tagomago, islote ibicenco, una galera ligur. La anotación de 30s para el patrón se realizó el día 6. Guillem Ferreres, correo de Valencia, traía de Mallorca un aviso de dos galeras de Mónaco, patroneadas por Carlos Melanzell –probablemente el apodado «Malizia», sobrenombre heredado de su antepasado– o el vizconde Grimaldi, el día 4 de agosto, en la Palomera y luego en la marina de Sóller, donde capturaron un leño de En Jordà. Guillem Donat, patrón de laúd de Mallorca, traerá la misma noticia el 12 de agosto. Por otro lado, Joan Marí, patrón de *barcha*, vecino de Mallorca, recibía el 20 de septiembre el pago de la información de la presencia de geno-

(16) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3, doc. datado a miércoles 3 calendas de junio de 1347. El documento de Ramon Gilabert, en sábado a 4 nonas de junio de 1347. El documento de Berenguer Borrell, a sábado 3 idus de agosto de 1347. Su segundo y último documento, en jueves 10 calendas de septiembre de 1347 [respectivamente, 30/5, 2/6, 11/8 y 23/8/1347]. Hay además un documento incompleto de Nicolau Dezcoll, patrón de leño de Palamós. CARBONELL y DÍAZ: 2023, p. 379.

(17) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3, doc. datado a viernes *pridius* nonas de marzo de 1348. El segundo documento, a jueves 11 calendas de junio de 1348 [respectivamente, 6/3 y 22/5/1348].

NÚMERO DE MENCIONES EN AVISTAMIENTOS GENOVESES/MONEGASCOS



veses en las marítimas de la Dragonera. En efecto, el 13 de septiembre, algunas embarcaciones habían corrido estas aguas intentando capturar dos leños, los cuales tuvieron que dar con la proa en tierra en la Dragonera, para que pudieran ser defendidas con garantías por sus tripulantes. Ya el 29 de mayo de 1346 Guillem Peyo, patrón de laúd de Mallorca, cobraba lo habitual por el aviso de 24 de mayo del gobernador de Rosselló, Guillem Bellot, en el que informaba que, el 18 de mayo, siete mercaderes de Montpellier comunicaban los rumores respecto al rey Jaime de Mallorca y el aparejo de 37 galeras en Agdé. Bernat Bressó, patrón de laúd de Mallorca, por último, el 2 de octubre de 1347 traía aviso de una galera genovesa en «Cap Pí» (Portopí)¹⁸.

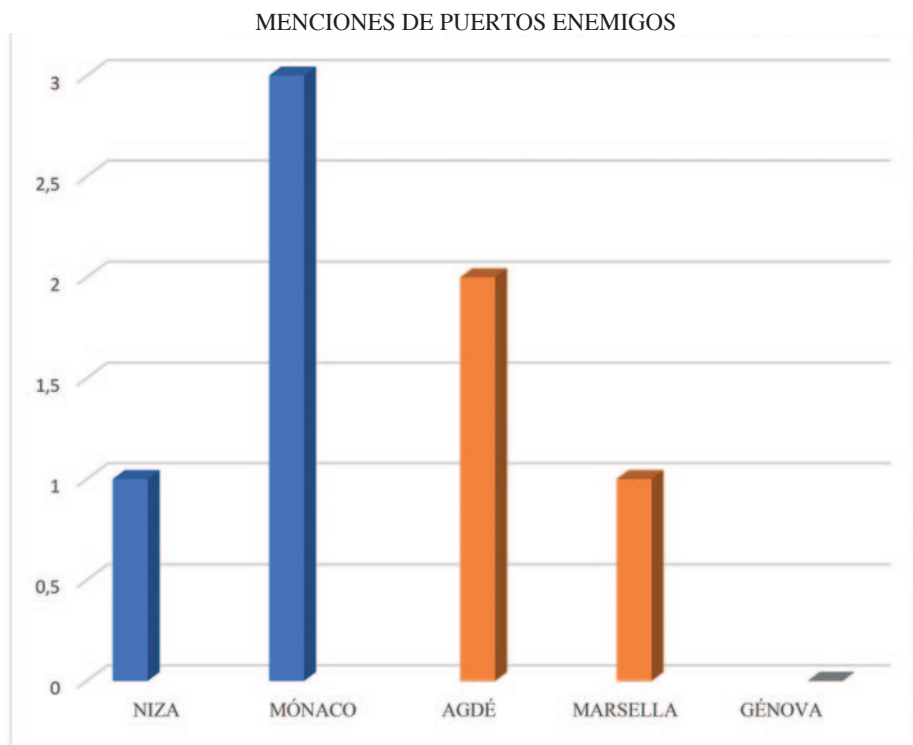
Si nos fijamos en la gráfica que ilustra esta página, podremos apreciar que las fuerzas conjuntas genovesas y del rey Jaime de Mallorca vinieron actuando esencialmente en la costa de poniente de la isla de Mallorca, especialmente para controlar el canal entre Mallorca y Eivissa/Ibiza, o entre las Islas y la Península. Este flanco era un punto estratégico para entorpecer las relaciones entre la ciudad de Palma y los territorios del rey de Aragón, en especial el puerto de Barcelona, pero también las conexiones entre las Islas y el Reino de Valencia. Hemos visto también que esta presencia hostil entorpeció el comer-

(18) AMV, *Reebedor de Pere Montsó*, aa-1, doc. datado a lunes 8 calendas de noviembre de 1344 [25/10/1344]. AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a lunes en los idus de junio de 1345 [13/6/1345]. Ibídem, doc. datado a lunes a nonas de 4 de julio de 1345 [4/7/1345]. Ibídem, doc. datado a miércoles 2 nonas de julio de 1345 [6/7/1345]. Ibídem, doc. datado a viernes 8 idus de agosto de 1345 [6/8/1345]. Ibídem, doc. datado a viernes 2 idus de agosto de 1345 [12/8/1345]. Ibídem, doc. datado a lunes 13 calendas de octubre de 1345 [20/9/1345]. Ibídem, doc. datado a lunes a 4 calendas de junio de 1346 [29/5/1346]. AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3, doc. datado a miércoles 5 nonas de octubre de 1347 [2/10/1347].

cio, pero en ningún momento llegó a colapsarlo ni puso en riesgo cierto la estabilidad política. Sin duda, estas acciones hubieran constituido una primera fase en el ahogamiento de los partidarios de Pedro el Ceremonioso en el Reino de Mallorca. De haberse conseguido aislar ese territorio del resto de la Corona, sin duda Jaime III habría podido invadir la isla y recuperarla, pero eso no se produjo porque careció de potencia naval suficiente, y esta insuficiencia no se corrigió ni con el auxilio de sus aliados genoveses, los Grimaldi.

Algunas de las noticias que hemos enumerado mencionan una cantidad de galeras significativa. Ignoramos si los rumores extendidos por los mercaderes de Montpellier respondían a la realidad o eran simple propaganda para, por ejemplo, obligar al Reino de Valencia a poner en alta mar galeras. No obstante, pensamos que la capacidad efectiva de la escuadra del rey Jaime el Temerario sería más bien limitada. Los aliados del de Mallorca, pese a que colaborar con los enemigos del rey Pedro el Ceremonioso les sería muy beneficioso, tenían un problema estructural: las flotas de galeras eran excesivamente caras si no se ponían al servicio de una potencia como Castilla o Francia o se dedicaban al saqueo y el latrocinio, para compensar los gastos en remeros y tripulantes. Eso hace poco probable que el Temerario pudiera disponer de una armada realmente poderosa. Eso explicaría también la voracidad de las escuadrillas genovesas y provenzales que actuaban entre Eivissa/Ibiza y Mallorca, pero también su escasa persistencia y lo improbable de que conformaran una auténtica flota de invasión. De las siete menciones que se hacen de los puertos hostiles desde donde parten las escuadrillas de galeras, cuatro son de la costa genovesa rebelde. Mónaco, con el conde Grimaldi, se lleva la palma, como parece lógico, con tres menciones, siendo Niza la siguiente con una. Por otro lado, en la Provenza encontraremos dos menciones en Agdé y otra en Marsella, sin duda los aliados más próximos a Jaime de Mallorca. Resulta significativo que no aparezca ninguna referencia estricta a fustas de Génova o de su marítima más próxima.

Aunque la república ligur era consciente de la rivalidad que representaban los súbditos del rey de Aragón, no menos cierto es que se encontraba enredada en conflictos internos serios y amenazas próximas. En estas condiciones, el mantenimiento de la paz era especialmente atractivo para todos, pero especialmente para Valencia, que podía beneficiarse de las escalas que las flotas mercantes ligures hacían en su ruta hacia poniente. No obstante el estado de no beligerancia con Génova, en la ciudad de Valencia, como vemos, como mínimo desde finales de 1344 se venían recibiendo continuas informaciones relativas a la presencia de enemigos, aunque aparentemente tal presencia no llegó a ser relevante en los mares del reino. Sin embargo, los efectos del enfrentamiento entre el rey de Aragón y el de Mallorca sí se dejaron sentir. Es evidente que la comunicación entre los territorios de la Corona, informando de los problemas que les afectaban o podían afectarles, era intensa y frecuente. Más allá del lamentable conflicto familiar entre Pedro y Jaime, las ciudades se transmitieron valiosos informes respecto de las actividades de las flotas enemigas. Sin embargo, como es lógico, la defensa de los mares del reino



En azul, puertos; en naranja, área provenzal; Génova, en negro

sería responsabilidad de la ciudad de Valencia o de las instituciones reales valencianas. De hecho, la solidaridad del resto de los territorios de la Corona de Aragón era efectiva, desde luego, pero la del Principado de Cataluña o el Reino de Mallorca nunca pareció desinteresada ni intensa, salvo que dicha solidaridad redundase en su propio beneficio. Por lo tanto, no es difícil comprender la mala disposición de las autoridades locales valencianas frente a esta situación. Al fin y al cabo, la decisión de Pedro el Ceremonioso de atacar a Jaime de Mallorca no tenía ningún efecto beneficioso para los intereses valencianos, cuyos rendimientos económicos, por la configuración institucional de la Corona, eran diversos de los de otros territorios aragoneses, al igual que los riesgos marítimos que asumía. Este había sido, por ejemplo, el caso de la batalla del Estrecho, librada a comienzos del siglo XIV entre escuadras cristianas y escuadras benimerines y granadinas. Las sucesivas escuadrillas valencianas y sus almirantes, al defender el flanco más expuesto de la Corona de Aragón, pusieron de manifiesto una intensidad y pasión que no mostraron Mallorca y Cataluña, por más que, evidentemente, su solidaridad no dejará de manifestarse (CARBONELL y DÍAZ: 2023, pp. 20-29).

Si en la batalla del Estrecho el Reino de Valencia colaborará más entusiastamente con castellanos, portugueses y genoveses que el resto de los territorios del rey de Aragón, eso se deberá al temor ciudadano a una posible invasión musulmana tras una eventual derrota cristiana, o a un desembarco islámico en un territorio, como el valenciano, con una abundante minoría musulmana totalmente sojuzgada por los cristianos. De este modo quedaba claro que los intereses valencianos se centraban fundamentalmente en el norte de África y Granada antes que en el centro del Mediterráneo, monopolizado por catalanes y mallorquines. Eso explicaría también el porqué de que la ocupación de Mallorca y el Rosselló por Pedro el Ceremonioso fuera respaldada, como no podía ser de otra manera, por las autoridades valencianas, aunque sin el grado de implicación mostrado en la defensa cristiana del Estrecho.

Ciertamente existían pleitos y conflictos entre mercaderes valencianos y gentes del rey de Mallorca o provenzales. Estos pleitos, en ocasiones de rancio abolengo, generaban tensiones graves en el seno de la Corona. La fijación de marcas será la consecuencia inmediata de este tipo de conflicto comercial. La intervención del aparato real en la modulación de estas tirantezas evitaba en ocasiones el estallido de una auténtica guerra corsaria. Al menos hasta 1344, los recursos al rey para solucionar estos pleitos menudean¹⁹. Este *statu quo*, que aún era razonablemente útil en el primer tercio del siglo XIV, en estas fechas comenzó a deteriorarse. En primer lugar, por el deseo del Ceremonioso de buscar una confrontación directa con el rey de Mallorca. En segundo, por el interés del comercio catalán en eliminar un competidor en Mallorca-Rosselló y permitir así a la ciudad de Barcelona avanzar hacia la hegemomía en el corazón del Mediterráneo. La consolidación de los súbditos del rey en Sicilia y Cerdeña unos años después sin duda estará vinculado con este hecho.

El 24 de marzo de 1345, Llop d'Apiera, síndico de Valencia, presentará ante las autoridades locales una carta recibida en la ciudad para que se dieran por enteradas públicamente. Se trataba de una petición a la capital de aparejo de galeras²⁰. Esta demanda estaba motivada, probablemente, por las hostilidades abiertas entre Pedro el Ceremonioso y Jaime de Mallorca, que habían culminado recientemente en la ocupación de las Islas por las huestes de aquel. A ese primer esfuerzo ya había contribuido la ciudad de Valencia, pero quedaba por resolver el problema del Rosselló y la captura y muerte del rey Jaime, monarca inquieto, obstinado y *temerario* —su apodo no es arbitrario—. La invasión de Mallorca y la ocupación de las demás islas Baleares requirió un potente contingente de galeras para garantizar el desembarco del ejército de la Corona de Aragón. La ocupación fue sencilla y rápida. Jaime partió hacia sus

(19) Véase, por ejemplo, cómo el notario de Valencia Pere Rovira cobraba de la ciudad 45s por la redacción de documentos de apelación destinados al rey, en razón de los daños causados por las galeras de Colliure. AMV, *Reebedor de Pere Montsó*, aa-1, doc. datado a martes 16 calendas de diciembre de 1344 [16/11/1344].

(20) *Ibidem*, doc. datado a jueves 9 calendas de abril de 1345 [30/3/1345].

posiciones continentales, y las escuadras volvieron rápidamente a casa y fueron desarmadas. Ahora comenzaba la segunda fase del plan de Pedro el Ceremonioso: la ocupación del Rosselló y la Cerdanya. Para ello, el rey contaba con una ayuda fundamentalmente catalana y sus propias fuerzas, financiadas a sus expensas. Sin duda, Pedro era consciente de las dificultades financieras que atravesaba el Reino de Valencia, después del enorme esfuerzo que había representado su participación en la campaña del Estrecho, gracias a cuya inercia Valencia todavía pudo intervenir en la ocupación de las Islas. No obstante, los oficiales reales en la capital entenderían que aún se podría estimular a las instituciones valencianas para que colaboraran en la guerra contra el de Mallorca. Ciertamente, el *Consell* y los jurados mostraron poca predisposición a desembolsar un dinero del que aparentemente no disponían, de modo que para allegarlo tendrían que recurrir a un empréstito, incrementando así una deuda ya de por sí gigantesca. Sin embargo, es indudable que el enfrentamiento con el de Mallorca tenía secuelas negativas para el tráfico mercante valenciano, no solamente por la presencia de galeras genovesas de Mónaco próximas a nuestros mares, sino también por apostarse en mares granadinos y desde allí incidir directamente sobre los tráficos valencianos con el norte de África, Andalucía, Portugal y el resto de la Europa atlántica.

La muestra más palpable de cuanto decimos se produjo con Giuliani de Camiglia, genovés acantonado en el puerto nazarí de Málaga, desde donde hostigaba con su leño armado a todo el comercio del litoral valenciano. La primera reacción de la ciudad consistió en enviar al rey un mensaje para informarle de la tropelía, quizá a fin de solicitar la apertura de una marca contra bienes genoveses. Esa solución, evidentemente, había sido superada por los cambios radicales en el desarrollo de los acontecimientos²¹. De cualquier modo, las autoridades valencianas desconfiaban de esta sospecha, pensando seguramente que el ligur se avendría a razones más pronto que tarde. Por ese motivo, se enviará a Camiglia directamente un mensaje para pedirle que no corriera las aguas del litoral o atacara el comercio de Valencia²². La aparente ingenuidad de las autoridades valencianas nos sorprende, y lógicamente tenemos que desconfiar de ella. El corsario genovés, al margen de que fuera del bando de los Grimaldi o de la república ligur, se había asentado en Málaga consciente de que allí, protegido por las autoridades nazaríes, tendría un puerto franco al que acudir. No obstante, si una ciudad cristiana de cierto peso político estaba dispuesta a cultivar su amistad, Camiglia quizá pensó que valía la pena sondear las posibilidades de alcanzar algún tipo de acuerdo. Ello nos lleva a presumir que pudiera existir cierta relación entre Camiglia y la capital. Que probablemente el ligur estuviera en disposición, por ejemplo, de abastecer de cereal a Valencia, que respetara de alguna manera a las embarcaciones

(21) *Ibidem*, doc. datado a sábado 4 nonas de abril de 1345 [10/4/1345]. Véase también AMV, *Manuals de Consells*, A-5, f. 20r-v.

(22) AMV, *Reebedor de Pere Montsó*, aa-1, doc. datado a miércoles 5 calendas de mayo de 1345 [27/4/1345].

valencianas. De hecho, el conflicto distaba de resolverse. En junio pasaron dos galeras de Colliure patrullando el litoral y persiguiendo genoveses. Refrescaron en Valencia, adquiriendo carne de vacuno. En total, la escuadrilla estaba compuesta por dos galeras y un leño. Su capitán, Pere Guillem, y el escribano Pere de Bosc llegaron a Valencia el día 15, probablemente con la intención de continuar costeano hasta correr el mar nazarí²³. En efecto, el 25 de junio, Pere Leopart, pariente sin duda de Nicolau Leopart, asaltado por Camiglia en aguas de Málaga, reclamaría al rey todos los daños causados por el leño de Francesco Camiglia, probablemente pariente de Giovanni²⁴.

Al final, parece evidente que las posibles buenas relaciones entre la ciudad de Valencia y algunos de los marinos contrarios a la Corona, de una u otra forma, resultaba imposible. Eso solamente podía conducir a las autoridades a una conclusión. Si el rey demandaba colaboración en hombres y galeras, y los comerciantes locales se veían afectados muy negativamente por la interferencia corsaria genovesa, no habría otro remedio que colaborar con el rey en el aparejo de una escuadrilla forzosamente reducida, dada la tardía reacción valenciana en comparación con otros territorios plenamente identificados con la ocupación de Mallorca. Así pues, parece que lo más oportuno será intentar vislumbrar cómo organizó la capital el aparejo y desembolso del dinero necesario para la puesta en actividad de, al menos, dos galeras más. Sabemos que el movimiento en las atarazanas de Valencia fue grande en las tensas jornadas de la batalla del Estrecho. De aquellos episodios surgieron un montón de piezas de galera sustituidas, rotas, cambiadas, que quedaron depositadas en las instalaciones portuarias. Si reparamos en la consideración de elementos reutilizables en cualquier función, y el hecho de tratarse de materias primas, es comprensible que se empleasen en la reparación de los puentes de madera de la ciudad, teniendo en cuenta, además, que eso dejaría espacio para trajinar y guardar o sacar galeras de las atarazanas. Hasta cuatro arrieros llevaron con sus carros restos de galeras y ujieres para parchear uno de los puentes sobre el Turia, sometidos a las crecidas repentinas del río y a un tránsito de acceso a la ciudad relativamente intenso²⁵.

Aunque conscientes de lo irremediable de los aparejos defensivos, y pese a que no se expresara públicamente, las autoridades urbanas intentarán dilatar todas las gestiones, para evitar una puesta en servicio de la escuadrilla valenciana demasiado apresurada. Eso era considerado pernicioso por varios motivos. Primero, porque la presión genovesa-monegasca no era en Valencia tan

(23) Ibídem, doc. datado a lunes 12 calendas de julio de 1345 [20/6/1345].

(24) Ibídem, doc. datado a sábado 7 calendas de abril de 1345 [25/6/1345].

(25) Ibídem, doc. datado a sábado 19 calendas de agosto de 1345 [16/7/1345]. La noticia se había conocido en Valencia el 7 de julio, cuando un laúd enviado por el reformador de Mallorca, Felip de Boil, daba credibilidad a este rumor. Las autoridades locales en Valencia dudaron si enviar una *barcha* o un leño a la costa berberisca para intentar averiguar la verdad, pero al final, dado que el aviso parecía un tanto exagerado y las arcas comunales estaban vacías, se decidió informar al rey y a otras autoridades de la costa y nada más, optando por la decisión más barata y en apariencia más arriesgada. AMV, *Manuals de Consells*, A-5, f. 46r-v.

asfixiante como para hacer necesario su aparejo. En segundo lugar, porque la ayuda al rey, además de su discutible argumentación, relacionada con la traición de un pariente, Jaime de Mallorca, podía traspasar la normativa foral, que hacía exento al Reino de Valencia de cualquier armada fuera del territorio autóctono. Si se quería asistir al rey de manera privada, sería lícito, pero hacer una demanda formal, como la realizada por Pedro el Ceremonioso, podría rayar el contrafuero. En tercer lugar, al argumento de más peso. Había razones financieras definitivas. No había suficiente capacidad recaudatoria en Valencia para asistir al rey sin que el aparato financiero local colapsara. De hecho, se tendrán que ir rectificando los sistemas de abastecimiento de crédito para la ciudad a lo largo de estos años. Por último, si se desplazaba hacia el Mediterráneo central la atención de la escuadrilla valenciana; si se veían obligadas las reservas navales a ser gastadas en las costas de Liguria o en el golfo de León, ¿qué pasaría ante un hipotético asalto berberisco al litoral indefenso valenciano?

Es muy probable que argumentos similares a estos fueran tenidos en cuenta cuando, en el otoño de 1345, tres legados valencianos fueron hasta Perpiñán, dispuestos a parlamentar con el rey, y que Pedro aceptara alguna de las condiciones propuestas por la capital. No obstante, parece ser que el monarca no transigió ante la exoneración del aparejo de dos galeras, por más que pudiera prescindir de otras peticiones, como el envío de un contingente de hombres armados financiados por la ciudad. El *Consell* recurrirá a medidas extremas que, evidentemente, contravenían el armazón legal foral. Como la petición de que nobles y caballeros contribuyeran en el nuevo impuesto, solicitud por otra parte inevitable. El rey podía aparentar estudiar esa opción, pero era imposible que la aceptara, tratándose de una medida casi revolucionaria que cuestionaba toda la estructura del Estado bajomedieval. El rumor de que en Orán o Huara se preparaban ochenta galeras para atacar estas aguas, que será inmediatamente remitido al rey, tampoco había servido de nada en el verano de 1345. Así pues, para subvenir a los gastos, a Valencia no le quedará más remedio que planificar la petición de un préstamo a particulares. Pero antes era necesario evaluar las deudas que aún arrastraba la ciudad por el anterior aparejo (unos 1.200s)²⁶. No obstante, una parte del *Consell* (la más realista) reclamará el cese de las dilaciones a la hora de tomar medidas contra la amenaza genovesa. En efecto, los jurados habían demorado el envío de plenipotenciarios a Perpiñán, donde se hallaba el rey. La razón parece evidente: demorar el mayor tiempo posible la asunción de medidas gravosas para la ciudad. Al final se designará como síndicos de Valencia a Jaume March, Jaume Dàries (jurados) y Jaume Desplugues (caballero)²⁷.

(26) Respectivamente AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a sábado en los idus de octubre de 1345 [15/10/1345]. *Ibidem*, doc. datado a jueves 6 calendas de noviembre de 1345 [27/10/1345]. *Ibidem*, doc. datado a sábado a 3 calendas de agosto de 1345 [30/7/1345]. *Ibidem*, doc. datado a miércoles 4 calendas de abril de 1346 [28/3/1346].

(27) AMV, *Manuals de Consells*, A-5, ff. 56r, 62r y 64r.

El 12 de octubre de 1345 se hizo pública la lista de trece capítulos que demandaba la Corona para la contribución de la ciudad en la guerra contra la Génova de los Grimaldi. En resumen, pedía seis galeras, que se unirían a otras tantas aparejadas por el monarca a su costa. Valencia y Mallorca contribuirían cada una con una galera y la mitad de otra; Barcelona, con dos, y Perpiñán, con otra. Además, se hacía mención de los plazos de aparejo de la armada. La escuadra debería ponerse en marcha a mediados marzo, y permanecer operativa por siete meses. Las fustas de las ciudades se financiarían por la fijación de imposiciones especiales. El soberano tendría la última palabra respecto del capitán del destacamento valenciano y se quedaría con un cuarto de las ganancias que hubiere en los enfrentamientos o en los saqueos de mercancías de genoveses. Por otro lado, buscará la colaboración de su madrastra, sus hermanos y hermanastros, que tenían posesiones en el litoral valenciano y podrían estar más implicados en el tema. Así se sugería que la aristocracia también quedaba obligada a colaborar en los aparejos, lo cual no era sino un espejismo. Por lo que se refiere a las imposiciones, la ciudad será autónoma a la hora de cobrarlas durante el tiempo que estime oportuno, sin que en ningún momento pudiera salir perjudicada en sus libertades y privilegios, estando exenta del pago del derecho de sello, que se satisfacía cuando se oficializaba la documentación real²⁸.

La ciudad opuso objeciones al proyecto del soberano, al que propuso algunas modificaciones, quizá porque de este modo aplazaba la resolución del armamento de las galeras; pero, pese a que pudiera haber alguna inclinación a actuar así, pensamos que hubo otras razones de enorme peso que condujeron a plantear una alternativa a los capítulos dados por el rey. El primero y más importante es el que hace referencia al número de galeras que tendrían que aparejar las ciudades. Valencia propuso aparejar ocho y no seis, como demandaba el rey. Apparentemente parece un contrasentido si lo que se buscaba es no desembolsar una gran cantidad de dinero. No obstante, hay un grave problema de estructura. Una de las galeras debería ser compartida por Mallorca y Valencia, y sinceramente pensamos que eso no era práctico; más aún, era contraproducente y por lo tanto nocivo para todos. ¿Quién gobernaría, quién daría las órdenes o decidiría los rumbos a seguir, cuál de las dos ciudades se sometería a la otra? Esos argumentos, incontestables, quedarían superados con un desembolso relativamente pequeño de un cuarto más del total previsto. Por otro lado, se conseguiría hacer más numerosa la flota, al pasar las galeras de doce a catorce o dieciséis, y se obligaba a Barcelona a contribuir con una galera más, o con media, si Perpiñán lo hacía con otra media más. Esta no era la única objeción que se puso. La ciudad se negó a compartir con el monarca las ganancias de las ocho galeras, demandando que se hiciera un reparto equitativo entre ellas, sin duda de acuerdo con los viejos usos del mar. Más aún, se recalcará que entre las dos galeras valencianas el reparto sería ecuaníme. La ciudad pondría al capitán, sin la menor intervención del rey, hasta el punto de

(28) *Ibíd.*, ff. 94v-97r.

que las galeras no llevarían insignias reales sino, probablemente, del reino o del capitán, aunque quizá esta última enseña fuese menos conocida fuera de la ciudad. El principal argumento valenciano para frenar el aparejo era la crisis económica, motivada básicamente por tres razones: cuatro años consecutivos de malas cosechas, los enormes desembolsos que había hecho la ciudad para financiar a su rey, y la fijación de nuevos impuestos sobre el consumo, lo que gravaba inmisericordemente a las capas más frágiles de la población. Desde ese punto de vista se entiende que, para subvenir a la ampliación del gasto, la capital recurriera a otra innovación: la implicación de villas reales en la financiación de la mitad de la segunda galera valenciana. Las otras novedades no son especialmente destacables, salvo la de que las naos y leños que hubieran satisfecho la tasa en algún puerto valenciano ya no tendrían que volver a hacerlo en ningún otro puerto de la Corona. El 23 de marzo de 1346 el rey aceptaba estas capitulaciones con leves modificaciones. Volvía a insistirse en los siete meses de servicio de las fustas o en la capacidad de la ciudad y villas reales para suspender el cobro de las imposiciones cuando lo estimasen oportuno²⁹.

Mal que bien, la capital había conseguido ir aplazando la resolución y el desembolso del aparejo desde octubre del 1345 hasta finales de marzo de 1346. Sin embargo, a la postre, irremediabilmente tuvo que plegarse a los deseos del rey. El 31 de marzo parece ser que todas las ciudades de la Corona estaban ya comprometidas con el soberano; la excepción era Valencia, que no obstante verse obligada a capitular, impondrá sus condiciones³⁰. El primero de abril ya se habría designado a Bernat Sunyer como capitán de las galeras, y como cómitres de las fustas, a Pere Rull y Bononat Michel. El mismo día, el capitán, junto a tres jurados de la ciudad, montaría la mesa de enrolamiento, constituyéndose un reducido grupo para ser depositarios de los 20.000s con los que se comenzó a enrolar galeotes o marineros³¹. El 2 de abril continuó la toma de decisiones respecto del aparejo. Se evaluó que en las atarazanas del rey había aprestos para armar hasta doce galeras, todo bajo la custodia de Bernat Pagés, el *drassaner*. El *Consell* ordenará al síndico de la ciudad que encomendara estas gestiones al encargado de la atarazana. Al mismo tiempo, se fijarán las imposiciones sobre paños: 6d por libra de paños confeccionados de lujo (2,5%) y la cuarentava parte de la *alna* de paños corrientes (2,5%). Por último, se estipuló que las villas reales pagarían 35.000s. El 5 de abril se evacuó una consulta al soberano respecto de la extensión a las villas de los capítulos aprobados, probablemente centra-

(29) Respectivamente para los dos documentos. *Ibídem*, ff. 104r, 106r y 164r-166r.

(30) *Ibídem*, ff. 155r-156r.

(31) Los jurados que acompañaron a Bernat Sunyer, el capitán de las dos galeras, fueron Guiot de Xanaveyres, Bernat Comes y Domingo Marrades, encargados de enrolar y depositarios del dinero de la *taula d'acordament*. Joan de Cervato, Bartolomeu de Lemena y Tomàs Despigol dispondrán de un crédito de 20.000s para los primeros gastos del aparejo (*ibídem*, f. 170v). El 19 de mayo, los encargados del enrolamiento de marinería y galeotes reconocían haber recibido 30.000s a un interés del 33%, es decir, 10.000s. Así, en realidad, dispondrán de los 20.000s mencionados. AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a sábado 13 calendas de junio de 1346 [19/5/1346].

da en los relativos a la fijación de imposiciones o a su cuantía³². Pese a las resoluciones de la ciudad, entre las que se encuentran ampliar hasta 40.000s la provisión de 20.000s que se fijara como comienzo del aparejo el 2 de abril, para un periodo provisional de cuatro meses. En efecto, el 2 de abril de 1346 la ciudad calculaba que se necesitarían cuando menos 20.000s suplementarios para financiar el comienzo del armamento de las galeras. Las autoridades locales considerarán también imprescindible fijar imposiciones o pedir a préstamo ese capital³³. El enrolamiento se iniciaría el 14 de mayo, en el momento que se estableciese la mesa de armada³⁴.

El problema esencial no era tanto la gestión del aparejo cuanto cómo financiarlo. De eso era muy consciente la capital, y a lo largo del mes de mayo se puso de manifiesto claramente. Ante el retraso en el establecimiento de las imposiciones, la ciudad no tuvo más remedio que recurrir a la banca privada para obtener crédito con el que subvenir a las necesidades de la armada. Los cambistas locales, sin embargo, desconfiando de la solvencia valenciana, se negaron a ofrecer préstamos si no era a unos intereses desorbitados. A mitad de mayo, la ciudad había calculado que necesitaría unos 130.000s para el aparejo de las galeras. De esta cantidad, endeudándose sobremanera, había conseguido reunir 40.000s, más los 35.000s que las villas aportarían. En realidad, esta cuenta era pura especulación financiera. Las villas tampoco contaban con esa suma, que esperaban obtener de los prestamistas urbanos. Al final, Francesc Falgueres, el banquero oficioso de la ciudad, tuvo que asumir esa carga, pensando que para San Juan solo debería desembolsar 20.000s, y que los 15.000s restantes no tendría que prestarlos hasta finales de septiembre, en San Miguel. El 3 de junio, la deuda reconocida de la ciudad con Falgueres ascendía ya a 28.982s 9d, por su gestión al frente de las finanzas urbanas³⁵.

Sabemos que a las galeras de Valencia se les asignó la defensa las costas de la Corona de Aragón, y que estuvieron al servicio del rey desde el 1 de octubre de 1346 hasta el último día de septiembre de 1347. A su regreso a El Grau de Valencia, Bononat Cantó se encargó de organizar el desmontaje de las fustas, ya en el otoño de 1347. Mientras permanecieron en El Grau para ir desmontándolas, entre los meses de septiembre y octubre de 1347, Miquel Perpinyà se encargará de su custodia, para evitar sustracciones o averías³⁶. El acuerdo con la administración real incluiría toda clase de procedimientos para organizar la puesta en servicio de dos galeras durante siete meses, y los medios para conseguir su financiación. De hecho, esta nunca llegó a estar garantizada por la

(32) AMV, *Manuals de Consells*, A-5, f. 175r-v. Véase también AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a martes 17 calendas de junio de 1346 [16/5/1346].

(33) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a lunes a 4 nonas de abril de 1346 [2/4/1346].

(34) AMV, *Manuals de Consells*, A-5, ff. 178v-179r.

(35) *Ibidem*, f. 190r-v. *Manuals de Consells*, A-6, ff. 2v-3r.

(36) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3, doc. datado a martes 10 calendas de diciembre de 1347 [27/11/1347]. *Ibidem*, doc. datado a jueves en los idus de mayo de 1348 [15/5/1348].

participación de todo el Reino de Valencia, de manera solidaria. Como hemos tenido oportunidad de exponer, la ciudad capital correría con casi tres cuartos del total del desembolso, mientras que las villas reales contribuirían con algo más de una cuarta parte. El coste total de aparejar las dos galeras se cifró en unos 130.000s, de los que 95.000 correspondieron a la ciudad de Valencia; es decir que la capital aportó 4.750 libras, que unidas a las 1.750 que tocaban a las villas (35.000s), hacen un total de 6.500 libras.

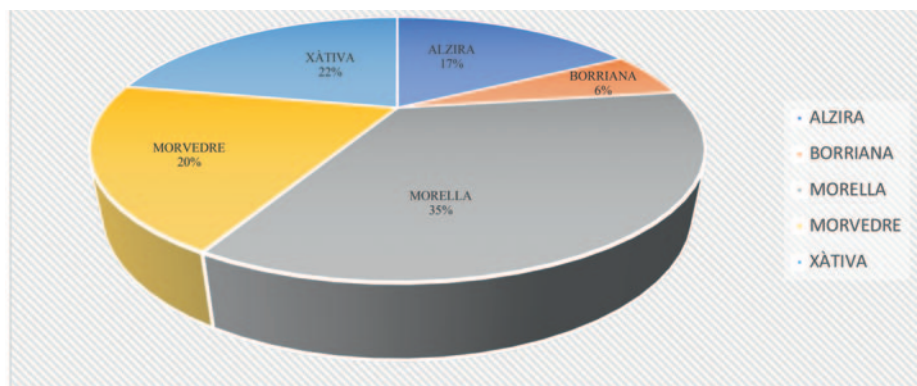
No era esta una cuantía desorbitada, pero teniendo en cuenta los antecedentes de la ciudad y, sin duda, también de todo el reino, resultaría complicado obtener en el mercado un crédito por esa suma con unas condiciones financieras aceptables. Las autoridades reales aceptaron que se fijara una nueva imposición extraordinaria entre noviembre de 1345 y junio de 1346, es decir, por un término de seis meses, pero, como hemos visto más arriba, en realidad no se fijó ningún tope a la duración de la imposición. Otra cosa sería la eficacia recaudatoria de este procedimiento en una época de crisis. En efecto, durante ese tiempo, se pensaba que Valencia conseguiría recaudar en limpio, para arbitrar dinero con destino a las galeras, hasta 62.000s. Quizá la capital imaginó que con el dinero recaudado en seis meses, más los 20.000s de las villas, casi se podría sufragar el grueso del aparejo.

Sin embargo, tales previsiones no se cumplieron. Los candidatos a compradores de la imposición distaban de ofrecer la suma demandada, y en las villas ocurrió algo similar. Ante el surgimiento de estos imprevistos, se hizo inevitable avalar a las poblaciones reales o, al menos, buscar prestamistas para que acordaran con ellas una entrega de numerario a interés aceptable. Pero el endeudamiento de las villas reales impidió que se cumpliera con la obligación acordada. Las cinco poblaciones en cuestión (Morella, Xàtiva, Morvedre [Sagunt], Alzira y Borriana) necesitarían mucho más tiempo para cubrir los 20.000s que se estipuló entregar en San Juan (24 de junio), aunque sí consiguieron hacer frente al segundo compromiso, en San Miguel (29 de septiembre), de los restantes 15.000s.

Sabemos que hubo dificultades para cumplir los plazos. De entrada, las villas reales fueron incapaces de hacer frente a los 20.000s de San Juan, como hemos señalado en el párrafo precedente, con lo que será la ciudad la que, en su nombre, adelante el dinero a crédito de prestamistas locales. Para San Miguel, como quedó dicho, sí consiguieron cumplir con lo previsto, pero no sin dificultades. Morella correría casi con un tercio de los gastos (5.271s 7d), seguida por Xàtiva, con algo menos de un cuarto (3.300s), y por Morvedre (3.000s) y Alzira, (2.571s 4d), con un redondo del 20% y el 17% una y otra, y Borriana, con 857s 1d (equivalente al 6%). El 9 de junio, el *Consell* constató la imposibilidad de vender las imposiciones a cambio de las cifras que se demandaban; más aún: descubrió que el rey presionaba para que las galeras estuvieran en el mar. La ciudad, por lo tanto, se vio forzada a recurrir a los banqueros locales para obtener el préstamo³⁷.

(37) AMV, *Manuals de Consells*, A-6, f. 12v.

PORCENTAJE DE NUMERARIO APORTADO POR LAS VILAS EN LA FESTIVIDAD DE
SAN MIGUEL, 29 DE SEPTIEMBRE



Hemos advertido ya en repetidas ocasiones de las dificultades que atravesaban las finanzas valencianas en esta época. De hecho, esta coyuntura se reflejaba igualmente en todo el reino. Ante estas dificultades, que los oficiales reales habrían transmitido al rey, es evidente que este reaccionaría intentando conseguir las galeras de otra manera. Así, el 19 de junio, Pons de Santa Pau, en representación del monarca, se personará ante el *Consell* y pedirá el préstamo de tres galeras de las doce que se almacenaban en las atarazanas de Valencia, las cuales habían participado en la conquista de Mallorca y quizá en las campañas del Estrecho. La ciudad no tardó en contestar que era imposible acceder a lo solicitado, porque las galeras pertenecían, además de a la ciudad, al «General», es decir, al organismo recaudatorio de las Cortes, de modo que solo convocándolas se podría solicitar su préstamo. Al cabo de unos días, Santa Pau volverá a hacer la misma pregunta con un leve matiz: si hubiere más galeras almacenadas, al margen de las del General. En esta ocasión, la contestación del *Consell* fue positiva³⁸.

Con el dinero que había provisionado la ciudad, esencialmente de Francesc Falgueres, el cambista de Valencia y otros banqueros más, a lo largo del mes de mayo se comenzó a preparar la panática y probablemente otros enseres y armas para las galeras. En total, entre el 30 de abril y el 28 de mayo se gastaron 14.100s. La sociedad compuesta por Guillem Malet y Bartolomeu de la Cambra se llevó 7.500s en elaboración de bizcocho para galera; Bernat Pagés, 6.000s, y el espadero Pere Roig, otros 600s. Si durante todo mayo se estuvo haciendo el bizcocho para las dos galeras, fue en la segunda decena del mes cuando más panática se elaboró, en total, una cantidad por valor de 8.200s³⁹.

(38) Ibídem, ff. 19r-20r el primer documento, y f. 26r-v el segundo.

(39) AMV, *Galeres. Lligall de Pere Monçó*, 348-6. Se trata de seis documentos datados, respectivamente, a jueves 5 idus de mayo [11/5/1346], sábado 3 idus de mayo [13/5/1346]. Hay dos documentos datados a jueves 15 calendas de junio [17/5/1346], y otros dos datados a sábado 13 calendas de junio [19/5/46].

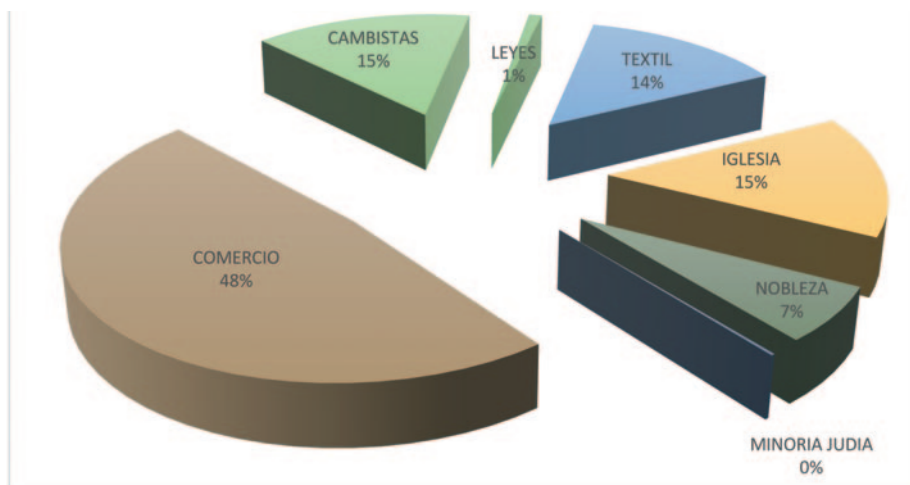
Le seguirá la primera decena, con 4.200s⁴⁰. En la tercera fue muy poco lo que se elaboró, pues su costo se redujo a 1.700s⁴¹. A esas alturas del año, los desembolsos habían crecido muchísimo, por el pago a los marineros y bogadores de las fustas. Sin embargo, el ritmo de gastos era infinitamente superior a los fondos disponibles, así que la necesidad urgente de financiación obligó a recurrir a préstamos de cambistas, conseguidos de particulares a altos intereses que habría que devolver. En efecto, sabemos que mediante este procedimiento llegaron a recaudarse alrededor de 62.000s.

Los sectores sociales que prestaron dinero para esta causa son significativos. Evidentemente, de acuerdo con la tradición orgánica de la época medieval, habrá una representación nobiliaria y eclesiástica, pero será testimonial. La nobleza aportará 4.500s, y la Iglesia, 10.239s 10d, es decir, menos de un cuarto del total invertido por los valencianos. Se trata de la *noble dona* Na Margarida Carròs, que invertirá en este asunto hasta en tres ocasiones, con aportaciones de 100, 3.500 y 900s. Por su parte, el canónigo de la catedral Pere Escrivà será el encargado, en dos ocasiones, de invertir en el aparejo 995s 7d y 9.244s 3d, respectivamente. Evidentemente, los más de tres cuartos restantes serán aportados por el resto de la población de la ciudad. Colaborará hasta un miembro de las minorías: el judío Abraham Cebolla, que aportará 120s, cifra meramente simbólica. Tampoco será muy relevante la aportación de los oficiales comunales vinculados con la jurisprudencia. Arnau Joan, doctor en leyes, aportará 300s; Joan Sala, jurisperito, colaborará con 200s en primera instancia y después con otros 100. Los grupos más colaboradores vienen a continuación, representando casi el 75 por ciento del que hablábamos antes. El sector textil aportó dinero para financiar el aparejo de las galeras hasta en cuatro ocasiones. El pañero Bernat Suau hizo una inversión de 6.000s, mientras que Antoni Bonfill colaborará hasta en tres ocasiones con 532s 11d, 400s y 2.500s. Otro sector del patriciado urbano, la burguesía financiera, hizo una aportación muy similar a la de los pañeros del sector textil. El cambista de la ciudad, su *taulatger*, participó con 2.000s, mientras que Francesc Solanes, cambista y antiguo *taulatger*, desembolsó primero 8.251s 4d, y otros 400s más tarde. Nos queda el grueso de participantes en esta aventura financiera, que suman casi el 50 por ciento del total, actuando individualmente o representando a una sociedad. Pere Marrades y su socio Ramon Cleram invirtieron 1.297s 5d., pero será otro Marrades, Domingo, el que en más ocasiones estuvo dispuesto a intervenir en el asunto. Primero, aportando 2.802s 4d; después, con 607s, y por último, con 2.052s 6d. No obstante, será el comerciante Guillem Mascó quien más contribuya a cubrir las necesidades de liquidez para mantener en pie el armamento de las galeras. Participó, en unión de su compañía, con 10.000s; más tarde agregó

(40) *Ibidem*. Se trata de cuatro documentos datados, respectivamente, a sábado 3 calendas de mayo [30/4/1346], viernes, a 3 nonas de mayo [5/5/1346], sábado a 2 nonas de mayo [6/5/1346] y martes a 7 idus de mayo [9/5/1346].

(41) *Ibidem*. Se trata de dos documentos datados a lunes 4 calendas de junio [28/5/1346].

GRUPOS Y SECTORES SOCIALES Y DE ACTIVIDADES QUE PARTICIPARON EN LA FINANCIACIÓN DEL ARMAMENTO DE GALERAS



otros 5.000s, y por último, contribuyó con otros 11.000s, la cifra mayor de toda esta relación⁴².

Nunca podemos estar seguros de qué quieren decir las cuentas medievales. En este caso, parece probable que la intención de conseguir 62.000s fue lograda, pese a que en última instancia uno de los asientos deba ser modificado, como hemos visto. Esta cantidad es la que serviría para acabar con cierto desahogo el armamento de las galeras, aunque el dinero habría sido adelantado a intereses a veces demasiado elevados. Por este motivo, la venta de las imposiciones se convirtió en un asunto vital para devolver los intereses y el dinero adelantado. En efecto, el 19 de junio, la ciudad pretendería vender por 47.500s las de paños y mercadería. Esas cifras representan 95.000s que, unidos a los 35.000s de las villas, efectivamente representaban los 130.000s. Sin embargo, es cierto que no se encontraron compradores. El *Consell* intentará gestionar las imposiciones directamente, sin recurrir a intermediarios o arrendatarios. No obstante, fue preciso pagar por sus servicios al *taulatger* Francesc Falgueres, que habría adelantado de su banca liquidez a la ciudad⁴³.

Como más tarde, a finales de junio las galeras ya estarían a flote, frente a las playas de Valencia, esperando el arribo del capitán, que estaría en aguas de Barcelona, cerca del rey, expectante por ver el desarrollo de los aparejos de las fustas de Mallorca y la Ciudad Condal. En Valencia, el maestro *draçaner*

(42) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-2, doc. datado a viernes 4 nonas de junio de 1346 [2/6/1346]. En principio el documento recoge la cantidad de 62.000s como suma de todas las aportaciones. Sin embargo, la cifra real de esta operación es de 67.903s 1d, bien es cierto que el asiento de 10.000s atribuido a Guillem Mascó y su socio fue tachado.

(43) AMV, *Manuals de Consells*, A-6, ff. 22v y 31v-33v, respectivamente.

se encargaría de custodiar las dos galeras que ya estaban preparadas, y de perfilar los últimos detalles. Por otro lado, Pere Ferriol, mensajero de Valencia, iría hasta Barcelona y su costa, con documentos de los jurados y el *Consell*, para entregarlos a Bernat Sunyer. Se trataría de las órdenes e instrucciones que el capitán debía cumplir. Al mismo tiempo, se pretendía averiguar el estado del armamento de las galeras de Mallorca y Barcelona pues, maliciando que las galeras de las ciudades hermanas se hubiesen retrasado mientras que las valencianas estaban ya dispuestas, los jurados y el *Consell* no querían exponer la escuadrilla de la capital a ningún riesgo innecesario⁴⁴. El problema, no obstante, seguía estando en las dificultades financieras que atravesaba Valencia. El 14 de agosto, el *Consell*, que carecía de numerario para pagar los 1.000 escudos franceses que prestaran Domingo Marrades y Guillem Mascó, tendrá que pagarlos de fondos propios de Francesc Falgueres. Por este motivo, se volverá a pedir al rey y al obispo que se diera una solución a la ciudad con objeto de evitar los préstamos usurarios⁴⁵. El desprestigio financiero y la ruina estaban rondando a la capital conforme pasaba el verano de 1346; y el 17 de septiembre, ante la evolución de los acontecimientos, no quedó más remedio que volver a comprar dinero en metálico para pagar los asfixiantes intereses y la deuda que pesaba sobre Francesc Solanes y Francesc Folgueres⁴⁶.

Pasado el verano, ya no se producirá ningún incidente relevante. Las fuerzas genovesas habrían desaparecido del litoral de la Corona de Aragón, prácticamente sin incidentes ni encuentros relevantes con nuestras galeras. Así pues, no había ningún botín destacado que repartirse entre los marineros y galeotes y, en consecuencia, tampoco beneficio económico alguno fruto de acción de guerra que representara un respiro financiero. El 6 de octubre se escribió a Bernat Sunyer, capitán de las galeras, indicándole que hiciera una última prospección por el litoral valenciano para que, a su vez, diera tiempo a los calafates a preparar la playa con objeto de dismantelar las fustas y llevarlas a la atarazana por las vías que habría que construir. El mismo día se puso de manifiesto que era preciso contar con barcos armados, para evitar la escapada de cereales o favorecer la captura de barcos que navegaran por estas aguas. Ese será el caso de la nao de Guillem Vinyoles. Cargada de grano, se encontraba entre Benicàssim y Orpesa, desde donde se hallaba navegando con rumbo a Almería, en Espanya. Galeras del rey de Portugal la encontraron, y ante el dilema de intentar cruzar el Estrecho, dada la supuesta presencia de hasta doce galeras de Ceuta y Tánger, y teniendo en cuenta que intentaba sacar cereal de aguas de Valencia, todos fueron descubiertos por una *barcha* valenciana. Advertidos de las grandes penas a que se exponían si se negaban a desembarcar el cereal en la capital, al final este sería llevado a la ciudad⁴⁷.

(44) AMV, *Galeres. Lligall de Pere Montsó*, 348-6. Se trata de dos documentos datados, respectivamente, a lunes 5 nonas de julio [3/7/1346], martes 4 nonas de julio [4/7/1346].

(45) AMV, *Manuels de Consells*, A-6, ff. 50r-v y 59r, respectivamente.

(46) *Ibídem*, f. 68r.

(47) *Ibídem*, ff. 68r y 68v, respectivamente.

El cambio de tendencia se produjo en estos momentos. Tres fenómenos se produjeron a partir del invierno de 1346. Por un lado, la desaparición del peligro genovés/monegasco estuvo unida al final del armamento de las dos galeras valencianas. Por otro lado, la carestía de trigo supuso la aparición de otro grave problema marítimo en los mares valencianos, tema del que hablaremos en la segunda parte de este trabajo. Por último, la presencia de embarcaciones musulmanas se hizo cada vez más frecuente. En el invierno de 1346 y a comienzos de 1347, las galeras valencianas ya habían sido desarmadas. El 20 de octubre se pagó a Pere Rull y Bononat Miquel por sacar las galeras y ponerlas sobre los raíles para arrastrarlas hasta las atarazanas. Durante dos días se vigiló que no sufrieran daños hasta su almacenamiento. También se pagaron 90s a Bononat Cantó por el tiempo que había estado seleccionando jarcias y aparejos para las dos galeras capitaneadas por Bernat Sunyer. Por último, el *Consell* accederá, el 10 de enero de 1347, a pagar el entoldado de la galera capitana, que Sunyer había puesto a sus expensas y sin reclamar nada a la ciudad. Todavía el 9 de abril de 1347 se ajustaban cuentas con Sunyer. Parece ser que se le habían entregado 1.276 florines 6s 9d ½, de los cuales, después de contabilizados los días que estuvo en activo, resultaba que debía haber cobrado 1.262 florines 3s 10d ½ y, por lo tanto, sobraban 14 florines 2s 11d, que Sunyer devolvió porque no los había gastado⁴⁸.

El descanso, por lo que se refiere al aparejo de galeras o a la petición del rey al respecto, era imposible. Si en enero se estuchaban las galeras en sus correspondientes nichos de las atarazanas, el 6 de febrero de 1347 ya volvían a realizarse trabajos en la botica de jarcias y aparejos, para tener dispuestos los necesarios para dos galeras. La ciudad habría aceptado una petición de ese día de Pedro el Ceremonioso, a la sazón en Valencia, con la condición de que las fustas fueran empleadas en la defensa frente al peligro más real que atañía a los mares valencianos: el de un ataque benimerín. Corría la especie de que el rey del Garb, desde Fez, pretendía atacar el Reino de Valencia. De hecho, las autoridades locales solicitaron al rey que permaneciera en la ciudad, para mayor tranquilidad de la población⁴⁹. Sin embargo, el riesgo de una invasión musulmana distaba de ser real. En realidad, lo que pasó es que el rey pretendía disponer de las galeras para trasladar hasta Berbería a su embajador Ramón de Terns. Por ese motivo, ya a 16 de febrero se especificaba el préstamo de la galera *Santa Tecla*, sin duda la más nueva y en mejor disposición para servir de representación de la Corona⁵⁰.

Entre febrero y mayo de 1347 se pagaron hasta catorce albaranes por obras realizadas para los preparativos de la galera *Santa Tecla*. La mayoría del gasto

(48) Respectivamente, AMV, *Galeres. Lligall de Pere Montsó*, 348-6. Se trata de un doc. datado a sábado 12 calendas de noviembre [20/10/1346], *Notals*, z-1, doc. datado a martes pridie idus de diciembre [12/12/46], *Manuals de Consells*, A-6, f. 112r. El último doc. *Notals de Pere Montsó*, z-1, datado a lunes, 5 idus de abril [9/4/1347].

(49) AMV, *Notales de Pere Montsó*, z-1, hoja suelta [12/12/46]. También *Manuals de Consells*, A-6, f. 116r.

(50) AMV, *Manuals de Consells*, A-6, ff. 120r, 121r, 122v y 125rv.

se lo llevaron los arreglos generales de la fusta, los aparejos, hasta un total de siete, por una cuantía de 2.885s 5d⁵¹. También fue necesario contar con el suministro de aguada, panática y mesa de enrolamiento, del que se ocuparon tres personas que en total cobrarán 717s 3d⁵². La revisión de jarcias, el estado del buque y el repaso general de la fusta antes de su partida representó el gasto menos abultado (430s), a repartir igualmente entre tres personas en exclusiva⁵³. El total sumó una cantidad discreta: 4.032s 8d.

En las postrimerías del mes de agosto de 1347 tendremos ocasión de constatar un nuevo problema derivado de la confluencia de dos hechos. Por una parte, la progresiva animadversión del monarca con respecto a sus súbditos valencianos, que auguraba un enfrentamiento que acabará estallando en la guerra de *l'Unió*. Esta falta de sintonía entre la ciudad y el soberano se traducirá en una profunda desconfianza de Pedro el Ceremonioso respecto del posible desembarco de su prometida, la infanta portuguesa Leonor, que viajaba en una galera lusitana para contraer matrimonio, ya concertado, con el rey de Aragón⁵⁴. La sospecha del monarca de que las autoridades de la capital pretendieran retener a la joven infanta motivará que esta no llegue a desembarcar en suelo valenciano, por más que su primera escala fuera el peñón de Ifac. Esa renuencia, por otro lado, era peligrosa, puesto que galeras de Jaime de Mallorca o genovesas de Mónaco, en número de once o doce, se hallaban en el litoral de Sóller y podrían saltar sobre la costa valenciana en cualquier momento. Así las cosas, el 29 de agosto, el vicealmirante valenciano Mateu Mercer, en nombre del rey, demandará a la ciudad el rápido aparejo de dos galeras o de una galera y un leño para escoltar a la futura reina⁵⁵. El día 30 se tendrá noticia en Valencia del rumor de la presencia de las galeras monegascas y de Jaime el Temerario frente a la costa occidental de Mallorca⁵⁶. El aviso dejaba sin argumentos a la capital, la cual tendrá que acceder a la nueva petición del vicealmirante. Eso sí, la ciudad se negará a satisfacer otra de las demandas de Mercer: la entrega de 10.000s. El 6 de septiembre parece ser que la infanta estaba en Ifac, a la espera de alguna decisión respecto de su singladura⁵⁷.

(51) AMV, *Notales*, z-1, 7 docs. datados, a lunes 11 calendas de marzo [19/2/1347]. AMV, *Galeres. Lligall de Pere Montsó*, 348-6. Se trata de 3 docs. datados a sábado 11 calendas de mayo [20/10/1346], viernes 4 nonas de mayo [4/5/1347] y viernes 15 calendas de junio [17/5/1347]. AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3, doc. datado a jueves 9 calendas de junio de 1347 [24/5/1347]. Por último, *Galeres. Lligall de Pere Montsó*, 348-6. Se trata de 2 docs. datados a viernes 4 nonas de mayo [4/5/1347].

(52) AMV, *Notales*, z-1, 3 docs. datados, respectivamente, a miércoles 5 calendas de abril [28/3/1347], a viernes 4 nonas de mayo [4/5/1347], y por último, a lunes nonas de mayo [7/5/47]. AMV, *Galeres. Lligall de Pere Montsó*, 348-6. Doc. datado a sábado 11 calendas de mayo [22/4/1347].

(53) AMV, *Notales*, z-1, 3 docs. datados, respectivamente, a viernes 12 calendas de mayo [20/4/1347], los dos primeros, y el último, a sábado 3 nonas de mayo [5/5/1347].

(54) COSTA I PARETAS: 1965. MARTÍNEZ ORTIZ: 1969. G.^a CASTÁN: 2000. ALMEIDA RODRIGUES: 2013. BELENGUER CEBRIÀ: 2015.

(55) AMV, *Manuals de Consells*, A-7, f. 115r-v.

(56) *Ibidem*, ff. 119v-120r.

(57) *Ibidem*, ff. 122v-123r.

Valencia decidirá enviar un destacamento armado y un séquito de cortesía para acompañar a Leonor hasta la ciudad. De hecho, para escoltar a la galera portuguesa se decidió enviar hasta Ifac el leño de la vigilancia frumentaria. El 11 de septiembre debería partir también para aquellas aguas la *barcha* de Bartolomeu Fuster y Francesc Rocabertí, probablemente con gente armada para servir de protección a la futura reina⁵⁸. La *barcha* aparejada permaneció durante ocho días corriendo las aguas del sur del litoral valenciano, sin duda desde Valencia hasta Torrevieja, pero sus marineros no descubrieron dónde se hallaba la galera real. Probablemente lo que pasó es que, ante las dudas respecto de las intenciones valencianas y el temor a encontrarse con galeras monegascas o del rey de Mallorca, se decidiese aligerar la travesía y poner rápidamente rumbo hacia el norte⁵⁹.

De nada había servido la carta recibida en Valencia, procedente de la Ciudad Condal, el 11 de septiembre. Los *consellers* barceloneses informaban del aparejo en Mónaco, por parte de los genoveses, de al menos cuatro galeras de Rovell. Para combatirlas, en Barcelona se disponían otras dos y se demandaba a Valencia que participase en el armamento, según carta de 30 de agosto⁶⁰. En realidad, la propuesta, como podríamos sospechar, no tuvo éxito. De hecho, la ciudad hizo todo lo contrario de lo que reclamaba Barcelona. Así, el 18 de septiembre ya se pagaban trabajos en la atarazana para desmontar la galera, y el día 26 se reconocía que Nicolau Cerveró había estado desmontando durante veintitrés días la galera en la playa⁶¹. A esas alturas, las autoridades valencianas habían aprendido a sopesar correctamente hasta qué punto los rumores y avisos respondían a una amenaza real o eran pura entelequia, urdida por la administración real para conseguir más hombres y barcos. Valencia comenzaba a adentrarse en el periodo más negro de su historia en el trescientos, en el que la guerra de la Unión se solapó con la crisis desatada por la peste y su zarpazo de muerte y desolación, o con la frumentaria, de la que hablaremos próximamente.

Del final de una época al comienzo de otra fase en la historia naval valenciana

Poco nos queda ya por decir, aparte de hacer un breve balance, a título de conclusión, respecto de lo que hemos pretendido exponer en este trabajo. La actividad marítima es muchísimo más compleja de lo que podamos intuir para

(58) AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3. El leño, en doc. datado a viernes 7 idus de septiembre de 1347 [7/9/1347]; la *barcha*, en doc. datado a 3 idus de septiembre de 1347 [11/9/1347].

(59) *Ibidem*, en doc. datado a 3 nonas de octubre de 1347 [4/10/1347]. Véase también doc. datado a 3 idus de octubre de 1347 [12/10/1347].

(60) AMV, *Manuals de Consells*, A-7, ff. 124v-125r.

(61) Respectivamente AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3, doc. datado a miércoles 13 calendas de octubre de 1347 [18/9/1347] y jueves 5 calendas de octubre [26/9/1347].

una época como la medieval, en la que las fuentes escasean. Por lo tanto, aunque careciéramos de indicios sólidos para presentar una amplia panoplia de circunstancias a considerar, no podríamos menos de afirmar que existía una compleja realidad por descubrir. El Reino de Valencia se encontró, al menos, con tres tipos de problemas.

El primero se refiere a los modelos navales que se utilizaban por estas aguas. Hay que hacer una matización previa. Los puertos valencianos, los negocios y la capitalización en este territorio eran muy mediocres, porque apenas hacía un siglo de su constitución como reino cristiano. Esta circunstancia hace que, evidentemente, no haya ninguna razón para presumir que grandes escuadras y poderosos navíos surcaran esas aguas. Sin embargo, en más de una ocasión los valencianos tuvieron que hacer frente a situaciones muy difíciles, como la guerra en el estrecho de Gibraltar, donde algún vicealmirante de la tierra encontró la muerte en los enfrentamientos con los benimerines. Así pues, la primera conclusión a la que podemos llegar es que, en el ámbito de las flotas de guerra, la armada valenciana no hizo innovaciones reseñables, ni mucho menos. Se echó mano de la galera y sus derivados de menor porte para defender el flanco sur de la Corona de Aragón. Si, desde el punto de vista bélico, la armada valenciana fue aguerrida, pero pequeña y conformada más por fustas sutiles que por gruesas, eso puede obedecer a dificultades a la hora de encontrar tripulantes, remeros y personal de a bordo. Eso explicaría también cierta predilección por las galeotas, con menos remeros que las galeas ya en el cuatrocientos. Si la flota de guerra valenciana, que apenas sobrepasaría las doce unidades, era menguada aunque potente y dispuesta, a la flota mercante, salvando las diferencias, le pasará algo similar. En el reparto de los mercados que los distintos territorios del rey de Aragón habían hecho, a Valencia le tocó el sector más pobre, el africano. Contaba poco más que con los territorios del rey, los países ibéricos y, rara vez, la Europa del norte, además de los puertos berberiscos, donde podía desembarcar loza rústica, paños de buen precio y baja calidad y algunas mercancías más a cambio de productos exóticos o metales, además de cereal y alimentos. La brevedad de la travesía y lo poco rentable de los negocios se tradujo en el empleo de embarcaciones tradicionales, pequeñas y con poca tripulación. Eso explicaría el uso de los versátiles barcos de remos, con velamen y escasa gente a bordo. Modelos antiguos que se complementarían con barcos más grandes, generalmente propiedad de forasteros o extranjeros, grandes naves o las novedades seguras y fiables para trayectos cortos, imposibles de capturar por el empleo de velamen latino, sin remos, que podían desafiar a los barcos enemigos por su velocidad, siempre que los patronos fueran gente experta en los cambiantes vientos mediterráneos. Precisamente, estos modelos añejos o híbridos entre lo antiguo y la vela latina, con escasa gente a bordo y de tamaño reducido, florecerán en el siglo XV, mucho más brillante en estas facetas, aunque igualmente negativo en otras.

El segundo aspecto que hemos intentado reflejar se refiere a los intereses estratégicos del Reino de Valencia y a su diferenciación fundamental respecto

de los de Cataluña y los del mismísimo soberano, siendo más afines con los de las islas Baleares. Hemos tenido ocasión de comprobar cómo en Valencia se ponía especial énfasis en la defensa del territorio ante una posible invasión por mar de los benimerines. La poderosa flota norteafricana había sido incapaz de defender las plazas terrestres que ocupara tiempo atrás, pero en ningún momento fue claramente derrotada por la coalición cristiana (castellano-genoveses, portugueses y súbditos del rey de Aragón). La flota en cuestión, de 80 hasta 120 buques, entre fustas y naves redondas, era demasiado costosa para mantenerla en pie de guerra indefinidamente, pero el temor a un ataque por su parte no cesará hasta que se firmen las paces con Castilla y la Corona de Aragón. Para entonces surgirá otra derivada, igualmente peligrosa, de incalculables consecuencias: el corsarismo y la piratería berberisca, que ya no cesará hasta el siglo XVIII, reforzado poderosamente por fuerzas otomanas a partir del siglo XVI. Este hecho llevará a contemplar las aguas próximas al Reino de Valencia como mares de frontera que requerirán esfuerzos casi nunca entendidos por la monarquía durante el trescientos, y mucho menos después de este siglo. En efecto, si en Valencia el foco de atención se ponía en el Mediterráneo sur, Pedro el Ceremonioso, siguiendo las míticas aspiraciones de sus antepasados, en especial de Jaime el Conquistador y su pretendida cruzada para ocupar Tierra Santa desde el occidente, buscará una expansión hacia el este que ya habría comenzado en época de Pedro el Grande, con Sicilia y luego con la incorporación (nominal) de Cerdeña. En esta trayectoria había un obstáculo: Jaime el Temerario y sus aliados, los Grimaldi y los Anjou; después, el problema lo representaría la República de Génova, potencia naval de primer orden y enemigo temible. Hacer frente a esta iniciativa fue entendido en Barcelona como algo no ya positivo, por tratarse de un competidor directo por los mercados del centro y este del Mediterráneo, sino una auténtica inspiración en tanto en cuanto favorecía la expansión catalana y una cierta hegemonía de esta sobre todos los territorios de la Corona. Por el contrario, a Valencia y su reino estos planes expansivos no le parecerían tan ventajosos. Los intereses valencianos en el centro del Mediterráneo eran meramente coyunturales, al tratarse de mercados copados por catalanes y mallorquines. Es cierto que constituyeron plazas donde abastecerse de cereal, cuestión fundamental para la ciudad; y también que se convirtió en fuente de emigración para colonizar la isla de Cerdeña, una vez expulsados los genoveses y establecido un precario control de los realistas. Pero a cambio se perdía un posible aliado en la lucha contra los norteafricanos y un apenas explorado colaborador en los negocios del Mediterráneo oriental y del Atlántico. Por eso, la falta de entusiasmo por una expansión poco beneficiosa para los intereses económicos de la ciudad, y menos todavía para la seguridad estratégica del reino, fue, desde el principio, fácilmente perceptible.

Desde el punto de vista coyuntural, los años centrales del siglo XIV fueron de contracción, decepción y reformulación de toda la estrategia marítima, dentro de un marco político igualmente cambiante y pesimista. Un siglo después de la conquista cristiana, aquella pequeña comunidad había crecido en todos los aspectos. La ciudad se convertía en la capital del Reino de Valen-

cia y asumía un papel político de cabeza y portavoz de las inquietudes y reclamaciones de todo el territorio. Su desarrollo había llevado a la monarquía a considerarla una fuente de recursos en la que sustentar las aspiraciones exteriores del soberano aragonés. Ese hecho se apreció primero en la colaboración valenciana en los aparejos navales –un tanto a remolque de las circunstancias de finales del siglo XIII y comienzos del XIV– y en la asunción de un papel principal en la guerra del estrecho de Gibraltar, por el lado de los súbditos de Pedro el Ceremonioso. Así las cosas, no quedó más remedio que fijar imposiciones para sufragar unos gastos como nunca había conocido Valencia. El estrés que produjeron tan espectaculares desembolsos obligó a modificar la propia estructura administrativa de la ciudad, que crecía de año en año. El descontento de los valencianos ante estas exigencias, que consideraban gravosas y abusivas, fue en aumento. Es evidente que la defensa de la tierra ante el peligro islámico requería este esfuerzo, pero el expolio de un miembro de la familia real como Jaime III y unas campañas que para nada beneficiaban a Valencia en el Mediterráneo central fueron contempladas con preocupación, primero, y con desagrado y temor después. El colapso financiero de la ciudad no se llegó a producir gracias a la propia ingeniería fiscal de la monarquía, pero sirvió para castigar a un patriciado urbano que mostraba ideas crecientemente propias y que no siempre convergían con la voluntad real. Eso generará un conflicto armado (la guerra de *l'Unió*) en el peor momento posible: el periodo de malas cosechas de cereal asociado con la peste, que llegará a Valencia en 1348, en una situación de colapso de la hacienda local. La derrota de *l'Unió*, del patriciado urbano, tendrá una enorme repercusión en todo el reino, incluso entre las villas que habían permanecido fieles al rey. Y aunque, cegado por la victoria, Pedro el Ceremonioso se planteó sembrar de sal la ciudad y despoblarla, a la postre no lo hizo, pues eso hubiese significado acabar con la gallina de los huevos de oro; no obstante, tuteló durante mucho tiempo los destinos de la población y del reino y modificó la política naval que, hasta entonces de manera un tanto autónoma, venía perfilando la ciudad.

La segunda mitad del trescientos se caracterizará por la ausencia de capacidad naval de Valencia para hacer frente a potenciales enemigos; la multiplicación del corsarismo, como alternativa, en época de crisis, a las necesidades de barcos armados; la profusión de embarcaciones forasteras que se establecerán en Valencia o en las proximidades de sus mares y se adueñarán de sus aguas; y, por último, la proliferación de piratería cristiana y musulmana, ante la cual será difícil reaccionar y al final se sucumbirá.

Fuentes primarias

- AMV, *Reebedor de Pere Montsó*: aa-1: M CCC XXXXIII, 15 de septiembre de 1344-21 de junio de 1345.
 AMV, *Notales de Pere Montsó*: k-2: Anno Domini Millesimo CCCº Quadragesimo Quinto, 22 de mayo de 1345-9 de diciembre de 1345.
 AMV, *Galeres. Lligall de Pere Montsó*: 348-6: M CCC Quadragesimo Sexto, 29 de abril de 1346-18 de mayo de 1347.

AMV, *Notals*, z-1. Miércoles 15 de noviembre de 1346-sábado 19 de mayo de 1347.
 AMV, *Notals de Pere Montsó*, k-3. Domingo 20 de mayo de 1347-martes 24 de junio de 1348.
 AMV, *Manuals de Consells*, A-5 (1345-1346).
 AMV, *Manuals de Consells*, A-6 (1346-1347).

Bibliografía

- ALMEIDA RODRIGUES, Ana Maria Seabra de (2013). Un destin interrompu: Aliénor de Portugal, brève reine d'Aragon. *Les femmes dans l'espace nord-méditerranéen. Études Roussillonnaises. Revue d'Histoire et d'Archéologie Méditerranéennes*, 25, 89-96.
- ARIÉ, Rachel (1988). «Les relations entre le royaume nasride de Granada et le Maghreb de 1340 à 1391». En *Actas del coloquio «Las relaciones de la Península Ibérica con el Magreb (siglos XIII-XVI)»*. Madrid, 21-40.
- ARRIBAS PALAU, Mariano (1964). «Los Benimerines en los pactos concertados entre Aragón y Granada». En *Actas del I Congreso de Estudios Árabes e Islámicos (Córdoba, 1962)*. Madrid, 179-188.
- BELENGUER CEBRIÀ, Ernest (2015). *Vida y reinado de Pedro IV el Ceremonioso (1319-1387)*. Lleida.
- BERNARDY, Françoise de (1961). *Princes of Monaco. The remarkable history of Grimaldi family*. Londres.
- CARBONELL BORJA, M.^a José y DÍAZ BORRÁS, Andrés (2022). *Puntualizaciones sobre el origen del Archivo de la Ciudad de Valencia en el 1306*. València, 20 páginas.
- y — (2023). *Francesc Falgueres en los Libros de Cuentas de la Ciudad de Valencia, 1344-1349*. València, 464 páginas.
- CATEURA BENNÀSSER, Pablo (1983). Navegación y comercio a fines del siglo XIV: el leño ibicenco Santa Catalina. *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana*, 39, 361-380.
- COSTA I PARETAS, Maria Mercè (1965). Leonor de Portugal, reina de Aragón (1347-1348). *Bracara Augusta*, 41-42, 93-101.
- DES CARS, Jean (1996). *Il était une fois Monaco: une famille, 700 ans d'histoire*. Mónaco.
- EBERENZ, Rolf (1975). *Schiffe an den Küsten der Pyrenäenhalbinsel: eine kulturgeschichtliche Untersuchung zur Schiffstypologie und Terminologie in den iberoromanischen Sprachen bis 1600*. Berna-Frâncfort del Mena.
- ENSENYAT PUJOL, Gabriel (1997). *La reintegración de la Corona de Mallorca a la Corona de Aragón (1343-1349)* [2 vols.] Palma de Mallorca, 1997.
- FERRER MALLOL, M.^a Teresa (2006). *Corso y piratería entre el Mediterráneo y el Atlántico en la Baja Edad Media*. Barcelona.
- G.^a CASTÁN, Concha (2000). *Las reinas de Aragón*. Zaragoza.
- G.^a I SANZ, Arcadi (1977). *Història de la marina catalana*. Barcelona, 1977.
- GIMÉNEZ SOLER, Andrés (1905-1908). La Corona de Aragón y Granada. *Boletín de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona*, 19 (1905a), 101-134; 20 (1905b), 186-224; 21 (1906), 295-324; 22 (1906b), 333-365; 23 (1906c), 450-476; 24 (1906d), 485-496; 26 (1907a), 49-91; 27 (1907b), 146-180; 28 (1907c), 200-225; 29 (1908a), 271-298; 30 (1908b), 342-375.
- GUAL CAMARENA, Miguel. *Vocabulario del comercio medieval* [en línea]. Disponible en <http://www.um.es/lexico-comercio-medieval> [19/2/2023].
- HINOJOSA MONTALVO, José Ramón (2002). *Diccionario de Historia Medieval del Reino de Valencia* (4 vols.) València.
- LABANDE, Léon-Honoré (2014). *Histoire de la principauté de Monaco. Des origens à 1920*. Mónaco.
- LÓPEZ PÉREZ, M.^a Dolores (1995). *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*. Barcelona.
- (1996-1997). De nuevo sobre la «guerra del Estrecho»: la contribución financiera del reino de Valencia en la última fase del conflicto (1332-1344). *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, 11, 405-416.

- (1998). Una frontera no determinada: las actividades corsarias catalanas y granadinas en el Mediterráneo occidental (siglo XIV). *História. Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, 15-2, 867-873.
- MARTÍNEZ FERRANDO, José Ernesto (1960). *La tràgica història dels reis de Mallorca*. Barcelona.
- MARTÍNEZ ORTIZ, José (1969). «Una víctima de la peste, la reina doña Leonor». En «*La Corona de Aragón en el siglo XIV*». *VIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón* (3 vols.) I, 9-25.
- MANZANO RODRÍGUEZ, Miguel Ángel (1992). *La intervención de los Benimerines en la península ibérica*. Madrid.
- MESA SANZ, Juan Francisco (2013). Naves y navegación en el Reino de Valencia. *Archivvm Latinitati Medii Aevi. Consociatarum Academiarm Avspiciis Conditvm*, 71, 81-94.
- ORTEGA VILLOSLADA, Antonio (2015). *La marina mercante medieval y la Casa de Mallorca: entre el Mediterráneo y el Atlántico*. Lleida.
- RENDU, Abel (1848). *Menton, Roquebrune et Monaco (se-Principauté-Italie). Histoire, administration et description de ce pays. Avec une jolie carte gravée sur cuivre*. París.
- ROSENBERGER, Bernard (1994). «El problema del Estrecho a fines de la Edad Media». En *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía. Historia (Madrid-Córdoba, 1994)*, 245-288.
- SAIGE, Gustave (1897). *Monaco, ses origines et son histoire*. Mónaco.
- SANTAMARÍA ARÁNDEZ, Álvaro (1984). «El reino de Mallorca (1276-1343)». En *Historia general de España y América IV*. Madrid.
- TORRES DELGADO, Cristóbal (1979). El Mediterráneo nazarí: diplomacia y piratería, siglos XIII-XIV». *Cuadernos de Estudios Medievales y Ciencias y Técnicas Historiográficas*, 4-5, 203-210.
- WILLEMSSEN, Carl Arnold (1955). *Ocaso del reino de Mallorca y extinción de la dinastía mallorquina*. Palma de Mallorca.