

M. DOLORES LÓPEZ PÉREZ

LA CORONA DE ARAGÓN Y EL NORTE DE ÁFRICA: LAS DIFERENTES
ÁREAS DE INTERVENCIÓN MERCANTIL CATALANO-ARAGONESA EN
EL MAGREB A FINALES DEL SIGLO XIV Y PRINCIPIOS DEL XV.¹

Introducción

El comercio exterior bajomedieval de la Corona de Aragón, desde una óptica general, ha sido analizado con excesiva frecuencia en base a una única perspectiva: Barcelona. Si bien es innegable la importancia del centro barcelonés en la expansión comercial catalano-aragonesa, generalmente se olvida que la presencia mercantil de la Corona de Aragón en las diferentes plazas, tanto mediterráneas como atlánticas, estaba asegurada no sólo por operadores procedentes de Barcelona, sino también por valencianos, mallorquines, zaragozanos, perpiñaneses o tortosinos, entre otros. En este sentido, es acertada la puntualización de P. Vilar al relacionar a la Barcelona del trecentos, dotada de una población que no llegaba a los 40.000 habitantes, con ciudades como Bolonia, Padua, Palermo, Nápoles, Londres, Praga o Bruselas, y no con los grandes emporios comerciales de la época como Génova, Venecia, Florencia o Brujas, cuya envergadura urbana era mucho más notable. Si Barcelona ejerció un papel importante en el ámbito del comercio internacional fue debido no tanto a su actuación individual, sino al hecho de formar parte integrante de una red más amplia que abarcaba centros como Palma de Mallorca, Valencia, Perpiñán y otros de menor entidad; una red que propiciaba una complementariedad en lugar de una rivalidad entre los diferentes tráficos. La suma de todos ellos nos llevaría, de esta

1. Abreviaturas utilizadas: ACA = Archivo de la Corona de Aragón; AHPB = Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona; ARM = Archivo del Reino de Mallorca; ARV = Archivo del Reino de Valencia; C = Cancillería; d. = denarios; f = folio; G = *guatges*; Gob. Supl. = Gobernación. Suplicacions: l. = libras; LLC = Lletres Comunes; LLR = Lletres Reials; m.b.t. = moneda barcelonesa de terno; m.r.V. = moneda real de Valencia; N.V. = n.º de viajes; r = recto; reg. = registro; r.M.m. = *reals de Mallorca menuts*; R.F. = reino de Fez; R.G. = reino de Granada; R.T. = reino de Túnez; R.Tr. = reino de Tremecén; s. = sueldos; T = total; v = verso.

Este estudio cuya realización ha sido posible gracias a una beca de investigación otorgada por el Departament d'Ensenyament de la Generalitat de Catalunya, forma parte de un trabajo de investigación más amplio presentado como tesis de licenciatura en la Universidad de Barcelona en septiembre de 1989 con el título de *En el Mediterráneo Medieval: los intercambios comerciales entre la Corona de Aragón y el Norte de África (1387-1410)*, dirigido por el Dr. Manuel Sánchez Martínez. Al mismo tiempo, este trabajo se inscribe en un programa de investigación titulado «Cristianos y musulmanes en el Mediterráneo occidental (siglos XIV-XV)» que se está llevando a cabo en la Institución Milá y Fontanals de Barcelona, bajo la dirección de la Dra. M.ª Teresa Ferrer Mallol.

manera, muy cerca del tráfico de Génova o Venecia, vistos desde una óptica concreta.² Dentro de este entramado económico F. Melis ha individualizado un núcleo central, formado por Barcelona-Valencia-Mallorca, que se caracteriza por una repartición de funciones: una función dirigente, preferentemente financiera y aseguradora, ejercida por Barcelona, y una función operativa practicada por Valencia y Mallorca.³

En consecuencia, partiendo de esta base será preciso analizar la actuación específica de cada uno de estos centros en el tráfico comercial con el Magreb teniendo en cuenta el hecho de que a partir de los datos documentales recogidos observamos una diferenciación en cuanto a espacios económicos musulmanes frecuentados por los operadores de cada una de estas plazas; una polarización de tendencias hacia tres campos de actuación bien definidos: Levante, reino de Granada y, finalmente, el norte de África.

1. *Barcelona*

La penetración catalana en el norte de África se inició de manera sistemática a partir de la segunda mitad del siglo XII, viéndose favorecida por la progresiva decadencia del imperio almohade y atraída por la posibilidad de obtención de importantes cantidades de numerario, canalizadas hasta las áreas costeras magrebíes a través de las rutas transaharianas. Si bien el Magreb constituye la ruta marítima más antigua de las cuatro en que se basaba el comercio catalán de la Baja Edad Media —Levante, las islas, Flandes y el norte de África—, sus operadores se vieron precedidos en los mercados magrebíes por comerciantes italianos.⁴

En primera instancia, todos ellos consideraron al continente africano como una fuente de aprovisionamiento del oro necesario para sufragar las necesidades de una Europa deficitaria; un oro que, en el caso de Barcelona, aflúa a través de un superávit comercial potenciado por unos intercambios desiguales, los salarios de las tropas mercenarias al servicio de los soberanos magrebíes y la participación real en las rentas aduaneras. En definitiva, unos intercambios primordiales no tanto por la naturaleza de los productos intercambiados como por la necesidad de una buena moneda de oro que posibilitara las transacciones en otra área mediterránea: el Levante.

Con toda seguridad esta función aprovisionadora de la zona norteafricana, fundamental para el desarrollo del comercio mediterráneo hasta la llegada de

2. Pierre VILAR, *Cataluña en la España moderna*, Barcelona, Ed. Crítica, 1978, pp. 211-212.

3. Federigo MELIS, *L'area catalano-aragonesa nel sistema económico del Mediterraneo occidentale*, «IX Congreso de Historia de la Corona de Aragón», I, Nápoles, 1978, pp. 193-194.

4. Salvatore BONO, *Le relazioni commerciali fra i Paesi del Maghreb e l'Italia nel Medioevo*, «Quaderni dell'Istituto Italiano di Cultura di Tripoli», 4 (Tripoli, 1967), pp. 3-20.

metales procedentes del continente americano ya en el siglo XVI, ha potenciado que la historiografía continúe mencionando la importancia de los intercambios catalanes con la zona magrebí durante los siglos XIV y XV, incluyendo dentro de esta generalización la totalidad del sector norteafricano. En este sentido son concluyentes las afirmaciones de Cl. Carrère al señalar el interés prioritario del comercio barcelonés con África durante el siglo XV; un interés que estaría motivado en gran medida por la existencia de una balanza favorable en los intercambios y, por lo tanto, de un superávit de moneda de oro.⁵

Un análisis de los manuales notariales barceloneses del período 1387-1410, nos informa, sin embargo, de un predominio absoluto de comandas con destino a un espacio circunscrito por los puertos sardos y sicilianos, en un corto radio de acción, y con el Levante Mediterráneo en el comercio a larga distancia. Las comandas con destino al norte de África son poco representativas y de ellas se deriva que el marco de actuación de los operadores barceloneses en el Magreb quedaba restringido a los principales centros del sultanato hafsí: Túnez, Bona y Bugía. De estas comandas, sólo dos establecen como destino las ciudades de Bugía-Bona y Bugía, respectivamente,⁶ al tiempo que Túnez parece atraer los intereses mayoritarios de los comerciantes barceloneses en la zona magrebí.⁷ De forma paralela, se observa que un número importante de comandas indican asimismo una preferencia de los operadores barceloneses por la capital hafsí, pero muestran una particularidad específica: la determinación de otros puntos de destino conjuntos como Túnez-Sicilia, Túnez-Alejandro o Túnez-Salónica.⁸ Es importante remarcar que las comandas anteriores

5. «El lligam amb Africa interessa als barcelonins per dues raons: perquè la balança d'aquest comerç és favorable, i perquè així poden procurar-se l'or que els manca al segle XV» [Claude CARRÈRE, *Barcelona 1380-1462. Un centre econòmic en època de crisi*, Barcelona, Ed. Curial, 1978, p. 117].

6. La primera de ellas es la concertada en 1404 entre Pere Bruniquer, mercader y ciudadano de Barcelona, y Nicolau Aguiló, mercader mallorquín, comprometiéndose el primero de ellos a negociar en Bugía, donde se dirigía el leño de Bernat Colell, de Sant Feliu de Guíxols, con cierta cantidad de paños de lana, alumbre y sal de Ibiza, entre otras mercancías, valoradas en 287 l. 10 s.m.b.t. [AHPB, Bernat Nadal, *Secundus Liber Comandarum*, 1395-1406, f. 148r-v (Barcelona. 21, agosto, 1404).] Al año siguiente Nicolau Despuig entregó a Pere de Sant Jaume, ambos mercaderes de Barcelona, en concepto de comanda, 70 l. 10 s.m.b.t. invertidas en 5 paños de lana, con las que debía negociar en Bona y Bugía, durante un viaje efectuado en la coca de Bartomeu Font, también barcelonés [*Ibidem*, f. 181v (Barcelona. 7, enero, 1405)].

7. Es el caso, por ejemplo, de Bernat de Vilanova, mercader de Barcelona, quien en 1402 recibía tres comandas de Francesc de Casasaja, Pere Venrell y Ramón Samer, todos ellos mercaderes originarios de Barcelona, por una cantidad global de 252 l. 12 s.m.b.t. El cargamento que debía transportar a Túnez en la nau de Bernat Carbó, ciudadano de Barcelona, estaba compuesto sobre todo por paños de lana y espliego [AHPB, Bernat Nadal, *Secundus Liber Comandarum*, 1395-1406, f. 115v-116r (Barcelona. 22, agosto, 1402)]. Dos años más tarde Bernat Fabre encomendaba a Pere d'Altell y Jaume Bertran, mercaderes barceloneses, la cantidad de 50 l.m.b.t., invertidas en diversas mercancías, con idéntico destino: la ciudad de Túnez [AHPB, Tomás de Bellmunt, *Tercii Manualis commandatarum*, 17, abril, 1406-9, enero, 1414 f. 97v (Barcelona. 10, octubre, 1414)].

8. AHPB, Bernat Nadal, *Secundus Liber Comandarum*, 1395-1406, f. 115r (Barcelona. 19, agosto, 1402); AHPB, Tomás de Bellmunt, *Tercii Manualis Commandatarum*, 17, abril, 1406-9, enero, 1414, f. 67r (Barcelona. 5, octubre, 1410) y 87v (Barcelona. 20, octubre, 1412).

estipulaban la posibilidad de comerciar no sólo en los lugares concretados, sino también en *alias mundi partes*. Todo ello nos hace pensar en la posibilidad de una utilización de los puertos norteafricanos como escalas o meros enlaces subsidiarios de la ruta hacia Oriente, lo cual explicaría la ausencia absoluta de datos documentales que permitieran constatar la presencia barcelonesa en los enclaves comerciales más occidentales, como Argel, Orán o Honein, por poner sólo algunos ejemplos.

A través de la documentación referente a las negociaciones para la redención de cautivos cristianos en el norte de África, llevadas a cabo por mediación de los comerciantes catalano-aragoneses, sabemos que ciertos operadores barceloneses tenían factores en las ciudades tunecinas, pero al mismo tiempo tenemos también constancia documental de que estos mercaderes comerciaban activamente en el Levante Mediterráneo.⁹ Es indudable la importancia que las transacciones con Oriente tuvieron en el comercio catalán durante la Baja Edad Media; un comercio que, según lo define A. García Sanz, se estructuró como una larga ruta primordial, la ruta de Oriente, y una serie de rutas derivadas,¹⁰ y que a finales del siglo XIV conocía una etapa de esplendor. Por otro lado Cl. Carrère, en su estudio sobre el derecho de anclaje que se cobraba en Barcelona a mediados del cuatrocientos, alude al norte de África, aunque todos los ejemplos que proporciona sobre actividades barcelonesas en esa área se refieren a Túnez.¹¹

Nuevas indicaciones sobre esta misma cuestión nos las proporcionan los impuestos que gravaban la salida de musulmanes o *dret de porta* desde Barcelona.¹² La totalidad de musulmanes que emigraron durante el período 1387 a 1410 declararon dirigirse a La Meca,¹³ y ninguno al reino de Granada o al Magreb. Esta observación nos indica la posibilidad de encontrar embarcaciones con rumbo a puertos del

9. Es el caso, por ejemplo, de Guillem de Fonollet, que tenía como factor en la ciudad de Bona a Bartomeu de Navel [AHPB, Juan Nadal, *Manual*, 9, mayo, 1410-16, octubre, 1410, f. 40v-41r (Barcelona, 14, julio, 1410)] o de Bernat Descoll, cuyo hermano, Joan, se ocupaba de los negocios en esta misma ciudad. Así se desprende de una carta dirigida por Martín I al sultán de Túnez Abu Faris, donde afirmaba que Joan Descoll había regentado desde 1395 a 1402 una «casa de mercadería» en ese lugar como representante de su hermano Bernat [ACA, C, reg. 2211, fs. 189v-190r (Valencia, 10, octubre, 1402)].

10. Jose M. MADURELL – Arcadi GARCIA SANZ, *Comandas comerciales barcelonesas de la Baja Edad Media*, Barcelona, Colegio Notarial de Barcelona-CSIC, 1973, pp. 20-21.

11. Claude CARRÈRE, *Le droit d'anclage et le mouvement du port de Barcelone au milieu du XV^e siècle*, «Estudios de Historia Moderna», V (Barcelona, 1953), pp. 142-143.

12. Sobre los diferentes impuestos que gravaban la salida de musulmanes desde los centros de Barcelona, Valencia y Mallorca véase M. Dolores LÓPEZ, *La financiación de las empresas corsarias catalano-aragonesas durante la Baja Edad Media: los armamentos de naves mallorquinas*, «VIII Jornadas d'Estudis Històrics Locals: El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)», Palma de Mallorca, 1989 (en prensa).

13. Estas informaciones son relativamente dudosas en cuanto al punto final de destino. Es cierto que muchos declaraban ir a La Meca, puesto que así podían aducir como justificación para la partida el motivo religioso; pero la realidad práctica debía ser muy distinta. No obstante, lo que verdaderamente nos interesa es constatar que estos musulmanes, se dirigieran o no a La Meca, sí se embarcaban en navíos que seguían la ruta de Oriente.

Mediterráneo oriental, mientras que la falta de contactos asíduos con el norte de África decidiría a los musulmanes que se dirigieran a estas plazas a embarcarse en otros puertos, cuyo tráfico con el Magreb registrara un mayor volumen.

Finalmente, esta aseveración se ve corroborada a través del análisis de los espacios económicos definidos por las sociedades catalano-aragonesas en el trecentos. En efecto, las tendencias mostradas por las sociedades barcelonesas estaban marcadamente polarizadas hacia tres campos comerciales bien definidos: en un primer nivel, encontrábamos el comercio de carácter interior entre los mismos reinos de la Corona, sobre todo siguiendo el triángulo básico Barcelona-Mallorca-Valencia, pero también con una gran participación de Perpiñán y Montpellier durante la primera mitad del siglo; en un segundo nivel, las transacciones siguiendo la ruta de las islas, hacia Sicilia y Cerdeña; y finalmente, en un tercer nivel, el tráfico a gran escala, la ruta de las especias hacia Romanía, Chipre, Beirut y Alejandría. En cambio, desde Valencia, los itinerarios tomaban caminos diferentes. Por un lado, documentamos relaciones más estrechas con ciudades como Sevilla y Cádiz; al mismo tiempo, el radio de influencia hacia el interior penetra en Castilla, mientras que las embarcaciones que *entran y salen del Grao se mueven a pequeña escala entre Provenza, Baleares y el litoral valenciano y castellano meridional o en dirección a las costas del Magreb. Desde Mallorca, las líneas meridionales que dibujan las operaciones de estas sociedades convergen hacia el sur de Francia, hacia la costa catalana, los puertos del reino de Valencia, las ciudades italianas, Alejandría y Constantinopla y hacia el norte de Africa.*¹⁴

2. Valencia

A raíz de la premisa anterior es fácil deducir que el progresivo desinterés de la plaza de Barcelona hacia los mercados magrebíes no presupuso una interrupción de los intercambios de la Corona de Aragón con el norte de África, sino que Valencia y Mallorca pasarían a ejercer el papel de intermediarios.¹⁵

El comercio valenciano con las plazas nazaríes y los sultanatos del área norteafricana ha sido objeto en los últimos años de diversos trabajos de investigación; trabajos

14. Este tema ha sido objeto de estudio en el artículo de Coral CUADRADA - M. Dolores LÓPEZ, *A la Mediterrània Medieval: les societats mercantils a la Corona d'Aragó (s. XIV)*, «Universitat Tarraco-nensis», 1989 (en prensa).

15. Ch. E. Dufourcq señala esta posibilidad al resaltar, refiriéndose a la evolución general de las relaciones entre la Corona de Aragón y el norte de África, la «importance première et capitale du rôle de Barcelona, mais importance croissante du rôle de Majorque et du rôle de Valence; Barcelone en arrivant à accepter, parfois plus souvent, d'avoir comme intermédiaire vers le Maghrib l'une ou l'autre de ces villes» [Charles-Emmanuel DUFOURCQ, *Liaisons maritimes et commerce catalans, majorquins et valenciens avec le Maghrib, du XIII^e au XV^e siècles*, «Cuadernos de Historia Económica de Cataluña», XX (Barcelona, 1979), p. 113]. A finales del trecentos, la documentación prueba que esta importancia creciente de Mallorca y Valencia ya se ha consolidado plenamente.

que, enmarcados cronológicamente en el cuatrocientos, utilizan como base documental los registros de «coses vedades», «peatges de mar» y «armamentos de naves» conservados en el Archivo del Reino de Valencia.¹⁶ La parcialidad de esta documentación, especialmente en lo que se refiere a datos extraídos de las licencias de exportación de mercancías prohibidas, ha favorecido la minimización de estos intercambios dentro de la estructura comercial valenciana bajomedieval. J. Hinojosa concluía en su estudio sobre las relaciones entre los reinos de Valencia y Granada, limitado a la primera mitad del siglo XV, que estas transacciones presentaban un carácter secundario respecto al volumen global del comercio efectuado desde el Grao de Valencia.¹⁷ Evidente contradicción, desde el momento en que este mismo autor admite la parcialidad de las cifras aportadas, dada la exclusión de cargamentos compuestos por productos de libre salida.¹⁸ Es preciso puntualizar que la prohibición tácita de exportar determinadas mercancías a países musulmanes —exportación que, por otro lado, solía realizarse de contrabando— distorsiona los resultados obtenidos al evaluar la importancia de un tráfico en base al número de licencias otorgadas. De hecho, posteriores investigaciones de este mismo autor, utilizando como fuente documental los «armamentos de naves», le han permitido modificar, en algunos casos de manera sustancial, las cifras referentes sólo a productos prohibidos.¹⁹

Respecto a los intercambios comerciales con Berbería durante el siglo XV, L. Piles afirma que éstos «eran poco frecuentes», al menos durante la primera mitad de la centuria, basándose en el tópico del *quasi* permanente estado de guerra existente entre la Corona de Aragón y los estados magrebíes. La base de esta afirmación se sustenta en un examen de los libros de «coses vedades» —desde julio de 1423 a mayo de 1424— realizado en el siglo XV a instancia de un mercader valenciano, Guillem Climent, y que certifica la realización de un único viaje a Bugía.²⁰ J. Guiral también

16. Ver, al respecto, Jacqueline GUIRAL, *Valence. Port méditerranéen au XV^e siècle (1410-1525)*, París, Ed. La Sorbona, 1986; *Idem.*, *Les relations commerciales del regne de València amb Berberia al segle XV*, «València, mercat medieval», ed. A. Furió, Valencia, Diputación Provincial, 1985, pp. 279-313; José HINOJOSA, *Las relaciones entre los reinos de Valencia y Granada durante la primera mitad del siglo XV*, «Estudios de Historia de Valencia» (Valencia, 1978), pp. 91-160; *Idem.*, «Armamento de naves y comercio con el reino de Granada a principios del siglo XV», en *Andalucía entre Oriente y Occidente 1236-1492*, «Actas del V Coloquio Internacional de H.^o Medieval de Andalucía», Córdoba, Diputación Provincial, 1988, pp. 643-657; Ramón FERRER NAVARRO, *La exportación valenciana en el siglo XV*, Zaragoza, CSIC, 1977; Rafael ARROYO, *El comercio valenciano de exportación con Italia y Berbería a finales del siglo XIV*, «VIII Congreso de la Historia de la Corona de Aragón», Valencia, II-3, 1969-1973, pp. 255-289; Manuel RUZAFÁ, «Las relaciones económicas entre los mudéjares valencianos y el reino de Granada en el siglo XV», en *Relaciones exteriores del reino de Granada*, «Actas del IV Coloquio Internacional de Historia Medieval Andaluza», Almería, Instituto de Estudios Almerienses, 1988, pp. 343-381.

17. José HINOJOSA, *Las relaciones entre los reinos de Valencia y Granada*, pp. 127-128.

18. *Ibidem*, p. 113.

19. José HINOJOSA, *Armamento de naves*, p. 651.

20. Leopoldo PILES, *Vida comercial valenciana en la primera mitad del siglo XV*, «IV Congreso de Historia de la Corona de Aragón» Palma de Mallorca, Diputación Provincial de Baleares, 1959-1970, p. 169.

concluye que durante la primera mitad del siglo las embarcaciones catalanas y valencianas aseguraron una buena parte del tráfico, mientras que en la segunda serían suplantados por venecianos, florentinos y genoveses, al tiempo que castellanos y portugueses se adjudicarían el monopolio del comercio con el África atlántica. A partir de estas aseveraciones, J. Guiral deduce, al igual que J. Hinojosa concluía para el reino nazarí, la debilidad del tráfico valenciano con Berbería.²¹

La primera objeción a estas evaluaciones es que se refieren únicamente al transporte de mercancías; en ningún momento se intenta calibrar la participación de operadores valencianos en ese tráfico, mientras se continúan repitiendo los mismos tópicos en base a la utilización de una sola fuente: los registros de «coses vedades». Probablemente un vaciado exhaustivo de los protocolos notariales conservados en los archivos valencianos nos permitirá, en posteriores trabajos, modificar sustancialmente estas conclusiones. Algunas caras realizadas en manuales de finales del XIV y nos permiten afirmar la participación de un número nada desdeñable de mercaderes valencianos, en general, en el comercio con las zonas musulmanas y matizar aseveraciones tan tajantes como que «el comercio entre Valencia y Granada quedaba en manos de las gentes del Islam», entendiéndolo como gentes del Islam en este contexto a los mercaderes de la morería de Valencia;²² o la atribución de un excesivo protagonismo a los judíos norteafricanos en el tráfico de mercancías Magreb-Valencia.²³ La presencia de operadores «cristianos» valencianos en la constitución de sociedades, cuya área de acción preferente se circunscribía al norte de África, y la inversión de importantes cantidades en comandas que deberían ser negociadas en las diferentes plazas granadinas y magrebíes, muestran que la participación de la clase mercantil valenciana en el comercio con Berbería, independientemente de los mercaderes musulmanes, no debería ser desestimado. No obstante, en estos momentos no podemos calibrar con certeza el grado de intensidad de esa participación que, según los indicios documentales, fue bastante considerable.²⁴

21. Jacqueline GUIRAL, *Les relacions comercials*, p. 283.

22. José HINOJOSA, *Las relaciones entre los reinos de Valencia y Granada*, p. 114. Con esto no pretendemos disminuir la importancia del elemento musulmán valenciano en los referidos intercambios, dado que su participación no deja lugar a dudas, pero sí matizar las afirmaciones de quienes les han adjudicado la práctica exclusividad de estos contactos comerciales. En este sentido también se manifiesta Manuel Ruzafa en su ya citado artículo sobre las relaciones económicas entre los mudéjares valencianos y el reino de Granada en el siglo XV [ver *supra* nota 16] al apuntar la posibilidad de una participación importante del sector mercantil «cristiano» de la ciudad de Valencia en los intercambios mercantiles con las diferentes áreas musulmanas mediterráneas.

23. Jacqueline GUIRAL, *Les relacions comercials*, pp. 295-99.

24. Los ejemplos son numerosos y pueden resultar a este respecto sumamente clarificadores. Es el caso de Francesc Satorra y Pere Roig, mercaderes y ciudadanos de Valencia, quienes el 20 de febrero de 1388 constituyeron una sociedad con Francesc Montblanc, mercader mallorquín afincado en Orán; sociedad que contaba con un capital global inicial de 250 l.r.m.v. Los capítulos establecen que Francesc de Montblanc ejercería como representante de la compañía en esta plaza norteafricana, comprometiéndose a enviar las mercancías a la ciudad de Valencia y presentar las cuentas a los demás miembros en esta misma ciudad antes de un año [ARV, Protocolos, 2272 (Valencia, 20, febrero, 1388)]. Seis meses

Si consideramos de nuevo, no ya la participación de los operadores económicos valencianos sino el volumen global de tráfico establecido entre el reino de Valencia y las zonas musulmanas occidentales, y nos centramos en el período objeto de nuestro estudio, contamos, en primer lugar, con los datos aportados por R. Ferrer²⁵ y R. Arroyo,²⁶ quienes han utilizado una misma fuente documental: las «Cuentas de Administración» del Maestro Racional de Valencia, conservadas en los registros 1-19 (1381- 1399). En ellas se consignaban, entre otros conceptos, las entradas de numerario procedente de los impuestos que gravaban la exportación de mercancías prohibidas. Se pueden hacer, sin embargo, dos objeciones a estos datos. En primer lugar, los resultados no reflejan en absoluto el movimiento mercantil entre el Grao valenciano y los puertos norteafricanos, puesto que las licencias son adjudicadas a particulares para la extracción de productos. En consecuencia, dos o más licencias pueden referirse a un mismo trayecto comercial, pero, al no especificar el navío en que eran embarcadas, no es posible concretar el número de salidas de embarcaciones desde el Grao. En segundo lugar, según se observa en el cuadro que reproducimos a continuación, los resultados expuestos por ambos autores son sumamente contradictorios, si tenemos en cuenta que utilizan como base los mismos registros.

	R. FERRER	R. ARROYO
<i>Reino de Tremecén</i>		
Argel	10	1
Cherchell	2	1
Honein	15	23
Mostaganem	3	0
Orán	36	43
Tenes	0	0

más tarde, el 26 de agosto de 1388, Francesc Satorra y Pere Roig formaban una nueva sociedad con el mercader Pere Vinyals, también valenciano, y con un capital social de mayor envergadura que el anterior: 1.200 l.m.r.V. El objetivo de esta sociedad era comerciar con Alcludia y Honein, lugares a donde se trasladaría Pere Vinyals como representante de la compañía, que sería disuelta finalmente en 1391 [*Ibidem* (Valencia, 26, agost, 1388)]. Podríamos destacar que, en ambos, casos, el socio principal es Francesc Satorra, con un capital de 125 y 600 l.r.m.V. y que el radio de acción conjunto de las dos sociedades se extiende a tres de los principales enclaves comerciales del Magreb centro-occidental: Orán, Honein y Alcludia. Respecto a las comandas citaremos a modo de ejemplo las 1.672 l.r.m.V. en que fueron valorados diversos paños florentinos y de Valencia, así como algunas joyas percibidas por Francesc Montfort de manos de Mateu Bondía, mercader valenciano, para comerciar en Orán [*Ibidem*, 3025 (Valencia, 8, julio, 1409)]; o las 105 l., invertidas también en paños, que recibió Pere Climent de Pere de Bonia, ambos mercaderes y ciudadanos de Valencia, con el objeto de transportarlos a Bugía en la nave de Joan Conill, venderlos y emplear las cantidades obtenidas en la compra de nuevas mercancías [*Ibidem*, 2412 (Valencia, 6, febrero, 1411)].

25. Ramón FERRER, *La exportación valenciana*, pp. 124-129.

26. Rafael ARROYO, *El comercio valenciano*, pp. 255-289.

Tremecén		0	0
	N.º total:	66	68
<i>Reino de Túnez</i>			
Bugía		1	3
	N.º total:	1	3
<i>Reino de Fez</i>			
Alcudia		1	0
Fez		5	5
	N.º total:	6	5
<i>Reino de Granada</i>			
Almería		28	--
Almuñecar		1	--
«Espanya»		2	--
Granada		1	--
Málaga		16	--
	N.º total:	48	--
<i>Berbería</i>		76	63

Un nuevo vaciado, utilizando en esta ocasión más registros [n.º 6-31 (1387-1410)] nos ofreció los siguientes resultados

<i>Reino de Tremecén</i>	
Argel	2
Cherchell	2
Honein	46
Mostaganem	15
Orán	49
Tenes	3
Tremecén	2
N.º total:	119
<i>Reino de Túnez</i>	
Bugía	24
N.º total:	24
<i>Reino de Fez</i>	
Alcudia	11

Fez		6
	N.º total:	17
<i>Reino de Granada</i>		
Almería		42
Almuñecar		1
«Espanya»		4
Granada		1
Málaga		18
	N.º total:	66
<i>Berbería</i>		134

De hecho, estos datos únicamente constatan la existencia de intercambios entre el reino de Valencia, por un lado, y los estados musulmanes del Mediterráneo occidental, por el otro; pero, en ningún momento nos permiten cuantificar la intensidad de las transacciones. Es preciso señalar, sin embargo, el elevado número de licencias con destino a Honein, Orán y Almería; y en menor medida a Bugía, Málaga y Alcudia.

Más precisos son los registros de licencias de «coses vedades». Algunos han sido publicados, entre ellos el correspondiente a 1404,²⁷ que no abarca un año completo, sino un período de 7 meses, de enero a julio. El número de licencias que permitían la salida de embarcaciones con destino a enclaves musulmanes ascendió en estos 7 meses a 15: 14 estipulaban el área norteafricana como punto de llegada y únicamente 1 hacía referencia a una ciudad granadina, en este caso Almería. En definitiva, una media mínima aproximada de dos viajes mensuales. En el Magreb los enclaves más frecuentados son Mostaganem, Bugía y Orán con 3 viajes, Alcudia con 2 y, finalmente, Argel, Tenes y Túnez con 1.

Sin embargo, algunos permisos otorgados por la exportación de productos prohibidos, registrados en este mismo libro de 1404, nos permiten deducir otras salidas que no constan en las licencias anteriores²⁸ y, por lo tanto, observar que los

27. M. Desamparados CABANES, *Coses vedades en 1381*, Valencia, Ed. Anubar, 1971; José HINOJOSA, *Coses vedades en 1404*, Valencia, Ed. Anubar, 1972; Pedro LÓPEZ ELUM, *Coses vedades en Castellón desde 1422 a 1418 y 1422*, Valencia, Ed. Anubar, 1973. Los registros de licencias de «coses vedades» se conservan en la serie de Bailía del Archivo del Reino de Valencia. A diferencia de las «Cuentas de Administración», donde se reflejaban los pagos de impuestos, en éstos se constatan las licencias otorgadas, bien para la salida de embarcaciones, bien para la extracción de mercancías prohibidas o de viajeros.

28. Así, el 20 de febrero, Ferrán González obtiene del baile valenciano una licencia para transportar 24 *grosses* de botones de latón a Almería en la galiota de Guerau Ridaura, de Valencia, a cambio de pago de 2 s.m.r.v. como impuesto de salida [José HINOJOSA, *Coses vedades*, p. 39]; el 12 de marzo, y bajo el concepto anterior, se le concede una licencia a Joan Armenguer, mercader de

datos sobre salidas de embarcaciones rumbo a áreas musulmanas son sumamente parciales. En consecuencia, su valor tendrá un carácter relativo, de forma que sólo podrá ser utilizado como mero indicador de mínimos porcentajes.

Desde esta perspectiva, y a raíz de lo expuesto hasta este momento, lo que sí queda patente a través de las licencias otorgadas entre enero y julio de 1404 es la continuidad de los contactos comerciales entre el reino de Valencia, el de Granada y, dentro del área norteafricana, sobre todo con el Magreb central.

Además de los registros de «coses vedades» disponemos de una segunda fuente seriada para este período; una fuente más fiable y precisa en cuanto a la intensidad del tráfico: los «armamentos de naves». ²⁹ El análisis detallado de esta documentación respecto al período que abarca desde enero de 1406 a diciembre de 1412, nos permite observar una serie de rasgos definitorios. Entre ellos destaca la importancia de la «ruta de Almería» –cuyo puerto era el más frecuentado por los navíos que partían desde el Grao valenciano– ya sea como único destino; como escala previa en la «ruta malagueña» o, de forma subsidiaria, como puerto de recalado en las travesías desde Málaga a Valencia. Generalmente, los navíos que tenían como lugar de destino el puerto de Almería realizaban el trayecto sin escalas; sólo en ocasiones concretas se especifica un desembarco anterior, concretamente en Vera. ³⁰

Es preciso insistir en la importancia de estos datos, dado el carácter internacional –según ha resaltado Ch. E. Dufourcq– tanto de la «ruta de Almería» como de la de «Málaga». ³¹ Nexo de unión entre los ámbitos económicos mediterráneo y atlántico y escala obligada de catalano- aragoneses, provenzales, genoveses, venecianos e italia-

Valencia, para que envíe cierta cantidad de plata (8 marcos y media onza) a Fez, en la galiota armada de Joan Martí, patrón valenciano, tras haber abonado por la salida un total de 8 s. 2 d. m. r. V. [*Ibidem*, p. 57]. Otros ejemplos significativos serían el embarque de cáñamo y cera en la galiota de Pere Arnau, de Valencia, en dirección a Almería [*Ibidem*, p. 81] o de un converso, Joan Pardo, quien obtiene licencia para trasladarse en esta misma embarcación a Almería o Málaga [*Ibidem*, p. 82].

29. Bajo este concepto se han conservado en el Archivo del Reino de Valencia diversos registros que contienen las licencias de salida de embarcaciones armadas, bien para entrar en corso, bien para asegurar los intercambios comerciales con áreas musulmanas, fundamentalmente. En concreto nos referimos a los registros de la serie de Cancillería, que constan con la signatura 644 (1409-1412); 680 (1413-1420); 702 (1406-1409), utilizado por H. Hinojosa en su artículo sobre el armamento de naves [ver *supra* nota 16]; 701 (1436-1451) y 646 (1492-1503). La tipología de esta documentación es similar a las licencias de corso expedidas por el gobernador mallorquín o el baile catalán, consecuencia lógica de las exigencias de idénticos requisitos para el armamento de embarcaciones en general, independientemente de los objetivos fijados [Ver M. Dolores LOPEZ, *Piratería y corsarismo en el Mediterráneo occidental medieval: el control de las actividades corsarias en Mallorca a finales del siglo XIV y principios del XV*, «VII Jornadas de Estudios Históricos Locales: La Mediterrània, Antropologia i Història», Palma de Mallorca, 1988 (en prensa)].

30. J. Hinojosa destaca asimismo la importancia de Almería bien de forma particular como foco de atracción comercial, bien como escala hacia otros puertos del Mediterráneo occidental [*Armamento de naves*, p. 651].

31. Charles-Emmanuel DUFOURCQ, *Les communications dans les royaumes chrétiens ibériques et les pays de l'occident musulman dans les derniers siècles du Moyen Age*, «Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age», Paris, CNRS, 1981, pp. 30-31.

nos en general, en los viajes hacia el mar del Norte, así como de ingleses, portugueses, y en menor medida flamencos, que franquean el Estrecho hacia aguas mediterráneas, su importancia ha sido puesta de manifiesto en repetidas ocasiones, pero remarcando la idea de un monopolio genovés en estas plazas. J. Heers argumentaba a este respecto el papel de Málaga como una de las colonias genovesas más importantes en el cuatrocientos, en cuanto a número de mercaderes implicados en las transacciones con este enclave nazarí. El interés de los operadores de la república ligur en esta plaza se explicaría, en primer lugar, por el aprovisionamiento de una serie de productos, especialmente la tríada conformada por la seda, el azúcar y los frutos secos. La producción de estos últimos sería monopolizada por los genoveses desde fechas muy tempranas; pero no será hasta finales del trescientos cuando este monopolio se adjudique para su explotación a una sociedad concreta: los Espínola.

Las ventajas son claras: los genoveses conseguían aprovisionarse en el reino de Granada de una serie de productos que tradicionalmente venían de Levante, y desde allí los exportaban directamente hacia los mercados ingleses y flamencos. Este comercio se vio potenciado no sólo por la creciente demanda de estos productos, sino también por las dificultades que las repúblicas italianas empezaron a encontrar a lo largo del cuatrocientos en los mercados orientales. Su obtención en territorio nazarí propiciaba además una baja de precios ocasionada, entre otros factores, por la supresión de los gastos de transporte desde Siria y Egipto, como zonas productoras, hasta el área del Estrecho.³²

Si bien es innegable la importancia de las actividades mercantiles genovesas en el reino de Granada, fruto de su labor de artífices, junto con los venecianos, de la revalorización del área económica granadina, es preciso insistir —como ya señaló Dufourcq— en la inexistencia de un monopolio de las rutas de Almería y Málaga por los comerciantes de Génova. No obstante, es importante, en este sentido, recordar la constatación de F. Melis respecto al trato diferencial que recibían italianos y catalano-aragoneses en el reino de Granada; un trato que evidenciaba claramente una situación privilegiada de genoveses y venecianos respecto a los mercaderes de la Corona.³³ Esta diferenciación es palpable en la documentación catalano-aragonesa de finales del siglo XIV y principios del XV.

A través de una reclamación dirigida por el monarca catalano-aragonés al soberano nazarí, Muhammad V, en 1389, sabemos que éste último había promulgado una orden en la que se vetaba a los súbditos de la Corona la extracción del oro

32. Jacques HEERS, *Le royaume de Grénade et la politique marchand e de Gènes en Occident*, «Le Moyen Age», LXIII (Bruxelles, 1957), pp. 87-121; *Idem.*, *Portugais et génois au XV^e siècle; la rivalité Atlantique-Méditerranée*, «Actas do III Coloquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros», II, Lisboa, 1960, pp. 138-147; *Idem.*, *Gènes au XV^e siècle*, Paris, Ed. Flammarion, 1971, pp. 73-84.

33. Federigo MELIS, *Málaga nel sistema económico del XIV e XV secolo*, «Mercaderes italianos en España (siglos XIV-XVI)», Sevilla, Publicacs. de la Universidad, 1976, p. 57.

del reino de Granada; prohibición que, por otro lado, no afectaba a genoveses, ni a otros mercaderes en general.³⁴ En el tratado concertado 3 años más tarde entre Juan I y Yusuf III, hijo de Muhammad, se sentaron unas bases teóricas que permitieron paliar estas desigualdades, o así al menos cabe interpretar algunas de las cláusulas del acuerdo donde se estipulaba la igualdad de franquicias e inmunidades de los comerciantes catalano-aragoneses respecto a genoveses y castellanos.³⁵

No sabemos si estas disposiciones tuvieron un efecto práctico durante la vigencia de la tregua; pero sí, que en las negociaciones previas a la firma del tratado de 1405 entre Martín el Humano y Muhammad VII, el monarca catalano-aragonés incluyó una serie de peticiones que Nicolau Pujades, baile general del reino de Valencia y embajador ante el soberano granadino, debía obtener con anterioridad al acuerdo final, relacionadas todas ellas con las operaciones mercantiles de los mercaderes de la Corona de Aragón en territorio nazarí. A través de estas cláusulas o disposiciones parece observarse más que una clara situación de favoritismo hacia los genoveses, la imposición de una serie de trabas que afectaban solamente a los súbditos de la Corona y evidenciaban el no cumplimiento de las disposiciones de 1392. De esta forma se exigía que entrara de nuevo en vigor el *deer vermell* o *dahir* con el objeto de asegurar a los mercaderes catalano-aragoneses, fueran cristianos, judíos o musulmanes, así como a sus bienes y a las embarcaciones que fletaban para el transporte de mercancías; al tiempo que se pedía una igualdad en el trato respecto a genoveses y otros mercaderes, los cuales pagaban menos derechos y gozaban de mayores libertades. No obstante, ya se preveía la no concesión de esta última cláusula, por lo que se estipulaba como alternativa sólo la igualdad en el pago de gravámenes sobre las mercancías procedentes de la Corona de Aragón, al margen de la nacionalidad del propietario. Asimismo, se entendía que las mercancías pertenecientes a comerciantes catalano-aragoneses debían pagar los mismos derechos que abonaba el resto de operadores extranjeros en el territorio nazarí. De forma específica se intentaba que las tasas correspondientes a las importaciones de Berbería no sobrepasaran el 2,5 %, que era la cantidad gravada a los genoveses. Con ello se intentaba contrarrestar la mayor competitividad a nivel de mercado de unos mismos productos pero negocia-

34. ACA, C, reg. 1994, f. 11v (Monzón. 18, mayo, 1389).

35. *Item que todos mercaderos e otros qualesquiere sotsmesos nuestros puedan durant la present paç entrar, ir, estar, comprar, vender o mercat francament, salva e segura sienes todo embargo en e por todos e cadaunos regnos e tierras vuestras, por mar e por tierra e por aguas dolces e d'aquellas exir e sacar e en vuestras tierras e otras qualesquiere levar todas e quelesquiere mercaderias, oro, doblas e todas otras monedas, robas e bienes a su francha voluntat con todos aquellos privilegios, franquezas, libertades e inmunidades que en vuestros regnos e tierras han e de que en aquellos usan e se alegran e han acostumbrado e pueden usar e alegrarse castellanos e jenoveses e sus factores, mercaderias, robas e bienes. E en otra manera sian recibidos e tractados en todas cosas los ditos nuestros mercaderos e sotsmesos en personas e en bienes dentro vuestros regnos e tierras amigablement»* [ACA, Cartas Reales, Juan I, caja 6, n.º 656 (Monasterio de Pedralbes. 14, agosto, 1392); Aca, C, reg. 1924, fs. 93v-97r (Monasterio de Pedralbes. 14, agosto, 1392)]. Sobre este aspecto ver M. Teresa FERRER, *La frontera amb l'Islam en el segle XIV. Cristians i sarraïns al País Valencià*, Barcelona, CSIC, 1988, pp. 174-176.

dos por genoveses, como resultado de una política fiscal discriminatoria respecto a los súbditos de la Corona. En este sentido es revelador que se pida la exención de un derecho, establecido poco tiempo antes en las aduanas de Málaga y Almería, denominado *mahone*, que gravaba todas las mercancías importadas por catalanes, no así por italianos; o en su defecto que el pago se exigiera a todos los mercaderes por igual.³⁶

Las prerrogativas que gozaban los genoveses en particular y los italianos en general en los territorios del reino de Granada no se limitaban al establecimiento de tasas fiscales diferenciales. A través de estas peticiones realizadas por Martín el Humano, sabemos que éstos podían extraer sus mercancías del país, en caso de no haber sido vendidas, sin pagar ningún tipo de gravamen y dentro de un período de 6 meses desde el desembarco. Pero, probablemente, la inferioridad de los mercaderes catalano-aragoneses en el reino de Granada se refleja más en las propias actitudes mostradas hacia ellos en el terreno meramente fiscal. Es significativo y discriminatorio que únicamente a estos mercaderes se pueda exigir las cuentas de las operaciones verificadas con sus mercancías; que con motivo de cualquier reclamación puedan ser presentados ante el cadí, y no ante los alguaciles, alcaldes o alamines de mercaderes; que la concesión de una «carta de pobre» atestiguando la insolvencia de los compradores legalice el impago de las cantidades adeudadas a los mercaderes catalano-aragoneses; o que sólo ellos deban pagar una cantidad estipulada al trujamán que ejercía, o debería ejercer de intermediario en las operaciones, independientemente del resultado de la compra-venta.³⁷

El tratado se concluyó finalmente en el mes de agosto de 1405,³⁸ aunque ninguna de sus cláusulas deja entrever la consecución de la pretendida equiparación de derechos en materia comercial para los catalano-aragoneses; sólo se menciona la libertad de comercio, la libre exportación de oro y la seguridad y salvaguardia de los súbditos de la Corona en territorio granadino.³⁹

A pesar de esta situación, claramente desfavorable a los mercaderes de la Corona,

36. ACA, C, reg. 2248, fs. 131v-132v (Barcelona. 20, julio, 1405).

37. *Ibidem*.

38. Conservado en el Archivo de la Corona de Aragón, serie Cancillería, registro 2248, fs. 131 y ss., ha sido publicado por Andrés GIMENEZ SOLER, *La Corona de Aragón y Granada*, «Boletín de la Real Academia de Buenas Letras», abril-junio 1908, año VIII, n.º 30, pp. 358-361; M. Teresa FERRER, *La frontera amb l'Islam*, pp. 179-186; José HINOJOSA, *Las relaciones entre los reinos de Valencia y Granada*, pp. 93-95.

39. *Item, que todos e cada uno mercaderes e otros sotsmesos de nosotros rey d'Aragón e rey de Sicilia puedan, por todo el tiempo de la dita paz e aquella durant, entrar e estar comprando, vendiendo e mercadiando e en otra manera franchament e segura e salva sienes contrast o embargo tota vegada que vien visto les será con todas e cada una fustas, mercaderies, monedas, ropas e otras cosas e bienes en e por todos cadaunos castiellos, ciudades, villas e logares e senyoria de vós, dito rey de Granada, por tierra e por mar e por agua dolç. E d'aquellas exir e sacar-ne oro e todas e cadaunas mercaderias, cosas e bienes suyos e tornar en la senyoria de cada uno de nós, ditos reyes d'Aragón e de Sicilia, e en aquellas otras partidas que s querrán a su francha e libera voluntad [Andrés GIMENEZ SOLER, *La Corona de Aragón y Granada*, p. 358].*

la documentación refleja la existencia de un nivel de transacciones –casi exclusivamente en manos de operadores valencianos– que en ningún momento puede ser calificado de esporádico y circunstancial. Las licencias contenidas en los «armamentos de naves» así lo demuestran. No se trata solamente de viajes puntuales sino de algo más, ya que las 28 licencias con destino a Almería y las 35 que siguen el trayecto Almería-Málaga en el espacio cronológico de 6 años nos permiten asegurar una frecuencia constante en la salida de embarcaciones desde el Grao valenciano rumbo a los dos principales centros económicos nazaríes.

Paralelamente al comercio con el reino de Granada, los «armamentos de naves» nos informan sobre una constante corriente mercantil con el litoral magrebí; un comercio cuya característica más importante parece residir en el establecimiento de unas líneas comerciales que no unían directamente la ciudad de Valencia con los puertos norteafricanos sino que pasaban previamente por Almería. Sobre un total de 64 licencias con el Magreb como punto final de destino, únicamente 25 denotan unos intercambios sin escalas previas. Las rutas frecuentadas por estos navíos eran la de Valencia-Orán-Mostaganem o Valencia-Mostaganem-Orán; Valencia-Orán-Alcudia; Valencia-Honein-Alcudia y Valencia-Argel-Tenes, aunque en ocasiones se estipulaba como destino una sola plaza norteafricana: Alcudia, Argel, Honein, Orán, Tenes o Túnez. Sin embargo, los contactos comerciales valencianos con el área magrebí parecen desarrollarse fundamentalmente en base a escalas previas en territorio granadino: en Málaga, y sobre todo, Almería. Así, el trayecto Valencia-Almería-Alcudia era probablemente el más frecuentado, con un total de 21 licencias. Rutas paralelas eran las que comunicaban Valencia-Almería-Alcudia-Honein y Bugía; Valencia-Almería-Honein y Orán; Valencia-Almería-Honein y Alcudia; Valencia-Almería-Málaga y Alcudia; Valencia-Almería y Mostaganem; Valencia-Almería y Orán y Valencia-Almería y Bugía.

A partir de estos datos se pueden extraer unos rasgos claramente definitorios y caracterizadores de los intercambios comerciales entre Valencia y los estados musulmanes occidentales. Por un lado destaca la importancia de dos centros, el primero en el reino de Granada –Almería– y el segundo en territorio mariní –Alcudia–, entre los que se establece una interconexión mercantil, bien directa o bien en estrecha relación con otros enclaves económicos nazaríes (Málaga) y norteafricanos (Honein, Orán, Mostaganem, Bugía). La frecuencia de los trayectos que unen Almería y Alcudia nos permite plantear la posibilidad de que los operadores valencianos se aprovisionasen de oro africano fundamentalmente en este último enclave, una de las salidas naturales hacia el Mediterráneo de las rutas transaharianas que llegaba hasta Fez.⁴⁰ Fuentes secundarias de aprovisionamiento serían las ciudades de Orán y

40. En este sentido tenemos una sola constancia documental, pero que puede resultar bastante reveladora. La noticia en cuestión procede de una reclamación originada por un acto de piratería, en la que se denuncia el apresamiento de una barca patroneada por Bernat Belloc, ciudadano de Valencia,

Honein, ubicadas en el sultanato zayyaní, y Bona y Bugía, en el hafsí, hacia donde se dirigían las rutas que pasaban por Tremecén.

3. *Mallorca*

A pesar del papel destacado de Valencia como intermediaria en los intercambios con los sultanatos norteafricanos, Mallorca ostentó, sin lugar a dudas, el papel predominante en estas trasacciones; un papel que se iría adjudicando paulatinamente desde la segunda mitad del siglo XIII y que encontramos ya plenamente consolidado a finales del XIV y principios del XV. Sobre esta primacía Dufourcq apuntaba ya, tomando como base un registro mallorquín de 1284, denominado «Llicència per a barques», un tráfico intenso entre la isla de Mallorca y el Magreb en las últimas décadas del siglo XIII. Este tráfico no sería, sin embargo, demasiado considerable dado el pequeño tonelaje de las embarcaciones mallorquinas que cubrían la ruta magrebí, en contraposición a un tonelaje probablemente mayor de las embarcaciones barcelonesas. A pesar de ello, la orientación prioritaria hacia el comercio con Oriente de estas últimas ocasionaría que la parte correspondiente a Berbería en las actividades mercantiles barcelonesas fuera menor que en Mallorca.⁴¹ Se inicia, por lo tanto, una tendencia, que culminará en las últimas décadas del trescientos, caracterizada por una presencia casi episódica de los operadores barceloneses en un área magrebí que no fueran las escalas hacia el Mediterráneo oriental.

La cuestión que todavía subyace es el momento preciso en que debe datarse el punto de inflexión de esta tendencia. Probablemente, un vaciado de los manuales notariales conservados en el Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona, correspondientes al período 1331-1387, nos indicaría que el desinterés de los mercaderes barceloneses hacia los mercados norteafricanos empieza a hacerse evidente de forma paralela al desarrollo del comercio con el Levante mediterráneo. Este desarrollo ha sido datado por M. del Treppo en la segunda mitad de la centuria y se vería potenciado por una serie de factores de orden tanto interno como externo.⁴² Con esta

junto con las mercancías que transportaba, pertenecientes a dos importantes mercaderes de la morería valenciana: *Jucef Xipió* y *Çaat Ripoll*. La embarcación había sido capturada por un rampí, perteneciente a Francesc Boix, y una galera, pilotada conjuntamente por dos mallorquines, Berenguer d'Olms y Ramón Safortesa, mientras se encontraba en el puerto de Alicante. Entre las mercancías robadas figuraban 390 doblas enviadas por el hijo de *Jucef*, *Armet Xipió*, desde Fez a Almería, donde fueron embarcadas por *Çaat Xipió* para transportarlas a Valencia [ARM, Gob. Supl., 33, fs. 76r-82r (Mallorca, 5, octubre, 1408)].

41. Charles-Emmanuel DUFOURCQ, *L'expansió catalana a la Mediterrània occidental. Segles XIII i XIV*, Barcelona, Ed. Vicens Vives, 1969, p. 45; Antoni RIERA, *La «Llicència per a barques» de 1284. Una font important per a l'estudi del comerç exterior mallorquí del darrer quart del segle XIII*, «Faventia», II-2 (Barcelona, 1980), pp. 53-73.

42. Entre los factores que determinan un auge de los intercambios cabe citar la finalización de un régimen de prohibiciones y de una atmósfera de sospecha hacia los mercaderes que comerciaban con los infieles, gracias a una intervención en 1338 de Pedro el Ceremonioso a su favor dictando un

base, y a modo de hipótesis, podría establecerse que a partir de mediados del siglo XIV es el momento en que Barcelona accederá al oro y los productos norteafricanos conseguidos en las plazas magrebíes centro-occidentales a través básicamente de las operaciones efectuadas por valencianos y mallorquines.

La existencia de unos intensos contactos entre Mallorca y el norte de África, e incluso la supremacía de esta ruta respecto al resto de las frecuentadas por los mallorquines, ha sido resaltada por F. Sevillano de forma general por la Baja Edad Media,⁴³ y por P. Macaire, ya de una forma más concreta, para la primera mitad del siglo XV.⁴⁴ Las fuentes principales que sirven como base a ambos autores son los registros de *Guiatges* conservados en el Archivo del Reino de Mallorca. El *guiatge* mallorquín ha sido definido por F. Sevillano como «la licencia o permiso que se otorga a una persona o a una embarcación para salir, lo que nos daría una licencia de salida; o bien el permiso para extraer determinados productos, para transportarlos a otro país, lo que equivaldría a licencia de exportación».⁴⁵ Según esta última acepción, algunos de estos *guiatges* equivaldrían a las licencias de salida de «coses vedades» que encontramos igualmente en Barcelona y Valencia.⁴⁶

Centrándonos exclusivamente en aquellas licencias o *guiatges* que hacen referencia al norte de África, constatamos que las conclusiones generales extraídas a partir de estas referencias documentales por F. Sevillano para el período comprendido entre 1341 y 1460 y aquellas más específicas obtenidas por P. Macaire para un espacio cronológico más corto, desde 1395 a 1455, adolecen de algunas inexactitudes y de cierta parcialidad, importantes en el momento de evaluar el papel de las diferentes

sobreseimiento de las actuaciones de los comisarios inquisidores contra los transgresores; pero, sobre todo, gracias a la reducción de impuestos sobre las mercancías catalanas dictada por el sultrán de Alejandría, que pasó de un 15 % a un 10 %, y a la equiparación de catalanes con genoveses y venecianos [Mario del TREPPO, *Els mercaders catalans i l'expansió de la Corona catalano-aragonesa*, Barcelona, Ed. Curial, 1976, p. 24].

43. Francisco SEVILLANO, *Mercaderes y navegantes mallorquines (siglos XIII-XV)*, «Historia de Mallorca», IV, coord. J. Mascaró Pasarius, Palma de Mallorca, 1971, pp. 482-483.

44. Pierre MACAIRE, *Majorque et le commerce international (1440-1450 environ)*, Lille, Université de Lille, 1986, p. 408.

45. Francisco SEVILLANO, *Mercaderes y navegantes*, p. 460.

46. No obstante, el concepto de *guiatge* entendido como las licencias otorgadas por el gobernador del reino de Mallorca, o su lugarteniente, es mucho más amplio del que expone F. Sevillano. Si bien es cierto que la gran mayoría son licencias de salida para viajeros, embarcaciones y productos, en ocasiones encontramos permisos cuyos objetivos son bien diferentes. A modo de ejemplo tenemos la licencia otorgada a un carnicero de Alcudia, Bernat Oliver, para rifar la carne que le había sobrado [ARM, G7, f. 4r (Mallorca. 24, enero, 1405)]; o el permiso concedido a los procuradores de los conversos mallorquines para que puedan congregarse en el monasterio de St. Francesc en presencia de Bernat Tauler, notario de Mallorca [ARM, G6, f. 26r. (Mallorca. 11, febrero, 1401)]. Licencias otorgadas a las parroquias para traer trigo en cualquier barco [ARM, G7, f. 51v (Mallorca. 12, enero, 1407)]; a los ex-cautivos en «tierra de infieles» para vender censales y conseguir el dinero del rescate [ARM, G6, f. 68r. (Mallorca. 15, noviembre, 1401)] o a determinados habitantes de la isla para poder llevar armas en su propia defensa [ARM, G7, f. 4v (Mallorca. 5, febrero, 1405)] confieren a los *guiatges* mallorquines un significado más abierto que el de las licencias barcelonesas valencianas de exportación de «coses vedades».

áreas magrebíes en la infraestructura comercial exterior del reino de Mallorca.

En el cuadro siguiente exponemos los datos extraídos por estos dos autores referentes al número de viajes anuales realizados desde el puerto de Mallorca a los diferentes enclaves norteafricanos, junto con las cifras obtenidas en base a un nuevo vaciado de la misma fuente documental —los registros de *guiatges* n.º 4, 5, 6 y 7— y para un mismo período —1385-1419—.

	1 ⁴⁷	2 ⁴⁸	3 ⁴⁹	DIF.
1385	13		9	4
1386	18		10	8
1387	6		3	6
1388	2		0	2
1389	9		3	6
1390	15		9	6
1391	--		--	--
1392	--		--	--
1393	29		16	13
1394	45		36	9
1395	62	62	46	16
1396	36	36	25	11
1397	--	--	--	--
1398	--	--	--	--
1399	--	--	--	--
1400	54	54	43	11
1401	58	58	42	6
1402	43	43	39	4
1403	41	41	31	10
1404	26	26	22	4
1405	42	42	38	4
1406	56	56	45	11
1407	26	26	22	4
1408	33	33	34	-1
1409	30	30	25	5
1410	23	23	21	2

47. Datos aportados por Francisco SEVILLANO en *Mercaderes y navegantes*, p. 463 y en *Historia del puerto de Mallorca*, Palma de Mallorca, Diputación Provincial de Baleares, 1974, pp. 188-189.

48. Datos aportados por Pierre MACAIRE, *Majorque et le Maghrib au XV^e siècle*, Thèse pour le doctorat en Histoire (3^{ème} cycle), Université de Paris-Nanterre, 1977, pp. 266-268.

49. Datos extraídos directamente de los registros de *guiatges*.

1411	12	12	9	3
1412	4	4	4	0
1413	4	4	0	4
1414	6	6	6	0
1415	11	11	7	4
1416	6	6	7	-1
1417	8	8	7	1
1418	10	10	7	3
1419	18	18	13	5

A través de las cifras expuestas se evidencian unas diferencias notables en cuanto al número de salidas anuales registradas por F. Sevillano y P. Macaire, que curiosamente coinciden a la perfección, y las conseguidas a partir de un nuevo vaciado de las fuentes. Prácticamente en todos los años estas nuevas cifras son menores e incluso, en ocasiones, bastante desproporcionadas. Es indudable que no se trata de simples errores de cálculo, que pueden ser la causa de alguna pequeña diferencia, pero no basta el extremo de hacer variar en 10, 11, 13 o 16 el número anual de viajes.

Estas mismas diferencias las encontramos al cotejar el número de embarcaciones que partieron del puerto mallorquín en dirección al norte de Africa desde 1395, fecha escogida por P. Macaire para comenzar su estudio, hasta 1419 pero esta vez diferenciando los lugares de destino. Así, los resultados obtenidos en esta ocasión son los siguientes:

	1 ⁵⁰	2 ⁵¹	DIF.
Alcoll	51	41	10
Alcudia	26	21	5
Argel	57	33	24
Bona	32	32	0
Bugía	70	53	17
Brecht	4	5	-1
Cherchell	31	34	-3
Djidjelli	7	7	0
Honein	45	38	7
Mostaganem	39	37	2
Orán	44	35	9
Safi	4	4	0
Tedelis	40	40	0

50. Ver *supra* nota 48.

51. Cifras obtenidas a partir del nuevo vaciado de fuentes.

Tenes	95	96	-1
Túnez	18	18	0

Los datos evidencian unas oscilaciones numéricas importantes, especialmente en el caso de puerto de Bugía y, sobre todo, del de Argel, P. Macaire registra 70 y 57, respectivamente, mientras que en los resultados obtenidos a través de un nuevo vaciado estas salidas se reducen a 53 y 33.

La causa de estas divergencias radica, con toda probabilidad, en la asimilación licencia-viaje, efectuada tanto por F. Sevillano como por P. Macaire, cuando, en realidad, algunos permisos se referían bajo conceptos diversos a un mismo trayecto.⁵² Únicamente comparando fechas, patrones y lugares de destino es posible averiguar qué licencias se refieren a un mismo viaje y cuáles no. En ocasiones, las licencias de salida de viajeros y de mercancías no hacen constar el navío en el que se embarcan; en otras, aunque las menos, no se ha localizado el permiso de la embarcación correspondiente; quizás porque finalmente el barco no zarpó, tal vez porque el cargamento se transportó en otro navío. Por lo tanto, son numerosos los casos en que es constatable esta duplicidad o triplicidad de guiajes. Si sumamos el número de licencias otorgadas para la salida de embarcaciones junto con las concedidas para el viaje de pasajeros judíos y judeo-conversos, así como las de exportación de mercancías, y comparamos los resultados con los anteriores comprobamos que se obtienen unas cifras similares a las expuestas por P. Macaire. En la columna 1 seguiremos considerando los datos puntuales para cada uno de los centros magrebíes aportados por P. Macaire, en la segunda los resultados mostrados en el cuadro anterior y que son el resultado de un nuevo vaciado de las fuentes, pero añadiendo las cifras obtenidas de los permisos de exportación de mercancías y salida de viajeros. Los resultados obtenidos son los siguientes:

	1	2	DIF.
Alcoll	51	41+11 = 52	1

52. Algunos ejemplos aclararán esta idea. En 1407, el gobernador del reino de Mallorca concede a Pere Esteve, *patrón de nave*, una licencia para zarpar con su embarcación rumbo a Alcoll [ARM, G7, f. 53r (Mallorca. 5, abril 1407)]. Dos judío-conversos residentes en Mallorca, Guillem Bonet y Joan Berrós, consiguen a su vez sendas licencias para trasladarse a esta misma ciudad en el navío anterior [ARM, G7, f. 52v. (Mallorca. 15, marzo, 1407); *Ibidem*, f. 54r (Mallorca. 6, abril, 1407)]. Se trata por lo tanto de una única salida a contabilizar, dado que las tres licencias se refieren a una única embarcación, la nave de Pere Esteve, y a un único destino, Alcoll y no a tres como han considerado los dos autores anteriormente mencionados. Otro ejemplo sería el de Bernat Ullastre, ciudadano de Barcelona, cuyo leño obtuvo una licencia para partir de Mallorca con destino a Bugía [ARM, G5, f. 70v (Mallorca. 15, abril, 1395)], y de Lluís Rigolf y Joan Sunyer, ambos mallorquines, quienes también consiguieron un permiso para exportar en esta embarcación 20 sacos de algodón [*Ibidem*, f. 69v (Mallorca. 5, abril, 1395)]. Por lo tanto, se trata de una única licencia a efectos operativos y no de dos. Los ejemplos que se podrían exponer son numerosos, pero todos ellos siguen esta misma tónica.

Alcudia	26	21	5
Argel	57	33+24 = 57	0
Bona	32	32+ 2 = 34	2
Bugía	70	53+20 = 73	3
Brecht	4	5	1
Cherchell	31	34+ 1 = 35	4
Djidjelli	7	7	0
Honein	45	38+13 = 51	6
Mostaganem	39	37+ 4 = 41	2
Orán	44	35+ 8 = 43	-1
Safi	4	4	4
Tedelis	40	40	0
Tenes	95	96+ 6 = 104	9
Túnez	18	18+ 4 = 22	4

En general se constata, a pesar de que existe aún alguna pequeña fluctuación, la desaparición de las grandes oscilaciones que observábamos en una primera instancia. Las consecuencias son evidentes. La utilización de las cifras aportadas por F. Sevillano y P. Macaire son claramente distorsionadas en el momento de evaluar, por un lado, el papel ejercido por el Magreb dentro del contexto general que enmarca el comercio exterior mallorquín, y, por el otro, las principales áreas de actuación de los operadores mallorquines, sobre todo en lo que se refiere a Argel y Bugía, enclaves donde las diferencias son mayores. Todo ello, ha potenciado, incluso, que Ch. E. Dufourcq, tomando como base las cifras de P. Macaire, hablara de un «desarrollo de la actividad comercial de Argel en el siglo XV» y que ésta fuera considerada como una de las ciudades del Magreb central más frecuentada por los mallorquines.⁵³

En consecuencia, utilizando estos nuevos datos y contrastándolos y complementándolos con aquellos proporcionados por otras fuentes de diversa índole, intentaremos matizar y evaluar las consideraciones que hasta estos momentos se han venido afirmando respecto a las transacciones Mallorca-Berbería.

Respecto al período 1385-1419, los *guiatges* nos han proporcionado un total de 580 licencias para la salida de embarcaciones en dirección a países musulmanes, entendiendo como tales los sultanatos que conformaban la zona norteafricana occidental, el denominado Magreb, y el reino nazarí de Granada. A efectos contables el número de licencias considerado ha sido, no obstante, de 594. El motivo es que algunas de ellas no tenían un único lugar de destino, sino dos e incluso más; de esta forma, al contabilizar los viajes realizados a cada uno de estos enclaves, se han computado todos y cada uno de los permisos que implicaban una carga o descarga de

53. Charles-Emmanuel DUFOURCQ, *Liaisons*, pp. 115- 116.

mercancías en estos puertos. Para facilitar el análisis hemos agrupado los diferentes datos en base a una unidad política superior, es decir, considerando la distinción básica entre reino de Tremecén, reino de Túnez, reino de Fez y reino de Granada. El criterio seguido para establecer los límites geográficos entre los tres estados norteafricanos, dadas las dificultades de establecer unas coordenadas precisas, es la delimitación considerada por Pedro el Ceremonioso en 1388, quien se refería al sultanato zayyaní como el territorio comprendido *a loco de Tedelis, inclusive, usque ad locum d. One, inclusive*⁵⁴ y por Juan I en 1396 al afirmar que el reino de Tremecén abarcaba *de partibus de Tadelis usque ad confinia ville de One*.⁵⁵

<i>Reino de Tremecén</i>	<i>N.V.</i>	<i>%R. Tr.</i>	<i>%T.</i>
Argel	46	12,67	7,74
Brecht	5	1,37	0,84
Cherchell	35	9,64	5,89
Honein	49	13,49	8,24
Mostaganem	45	12,39	7,57
Orán	36	9,91	6,06
Tedelis	44	12,12	7,40
Tenes	103	28,37	17,34
N.º total:	363		

<i>Reino de Túnez</i>	<i>N.V.</i>	<i>%R. Tr.</i>	<i>%T.</i>
Alcoll	47	25,54	7,91
Bona	48	26,08	8,08
Bugía	58	31,52	9,76
Djidjelli	7	3,80	1,17
Trípoli	1	0,54	0,16
Túnez	23	12,50	3,87
N.º total:	184		

<i>Reino de Fez</i>	<i>N.V.</i>	<i>%R. Tr.</i>	<i>%T.</i>
Alcudia	28	84,84	4,71
Safi	5	15,15	0,84
N.º total:	33		

54. ACA, C, reg. 1835, f. 36r. (Zaragoza. 10, septiembre, 1388).

55. ARM, LLR, 42, fs. 48r-49r (Mallorca. 17, agosto, 1396).

<i>Reino de Granada</i>	N.V.	%R. Tr.	%T.
Almería	8	57,14	1,36
Málaga	5	35,71	0,84
Vera	1	7,14	0,16
N.º total:	14		

Una primera observación sería que estas cifras no tienen un valor absoluto; sólo reflejan unos mínimos, dado que tenemos constancia de que algunos trayectos no se registraban en los libros de *guiatges*. En este sentido, los contratos de seguros y comandas conservados en los manuales notariales evidencian la partida desde el puerto mallorquín de ciertas embarcaciones que no aparecen en estos registros.⁵⁶ El problema que se plantea es cómo evaluar estos datos puntuales, nada exhaustivos y en cierta forma excepcionales, puesto que muchos de estos contratos sí se han podido poner en relación con la licencia de salida del navío al que hacen referencia. La primera cuestión es saber por qué los trayectos anteriores no han quedado registrados en los libros del gobernador mallorquín. Si nos centramos en el caso de determinados patrones que no aparecen en ningún momento como beneficiarios de la concesión de una licencia y sin embargo viajan asiduamente al norte de África, se podría esgrimir la posibilidad de que algunos de ellos no precisaran de «visados» para cubrir ciertas rutas. No obstante, numerosos ejemplos permiten observar la imposibilidad de aplicar una regla general en este sentido. Así, ciertos patrones aparecen claramente como portadores de una licencia de salida en determinados viajes a las costas magrebíes, mientras que en otras ocasiones idénticos o similares viajes, efectuados por los mismos patrones no han quedado reflejados en los libros de *guiatges*. Quizás se podría pensar, en un ínfimo número de casos, que el viaje proyectado, y sobre el que se concretaron comandas y se aseguraron las mercancías, finalmente no se llevó a cabo. Más probable es que la mayoría de contratos se efectuaran unos meses antes de verificarse la partida del navío y que por este motivo no se puedan relacionar con un viaje determinado, e incluso que ciertas embarcaciones no fueran armadas y por lo tanto no precisaran de un salvoconducto especial. Con todo ello es preciso insistir en la relatividad de los datos procedentes de los libros de *guiatges* y su posible utilización únicamente como meros indicadores de mínimos.

56. Así, por ejemplo, el 7 de agosto de 1409 Berenguer Martí y Guillem de Santjoan, ciudadanos de Mallorca, mercaderes y partícipes de una nave bayonesa cuyo patrón era Pere Parera, también mallorquín, certificaban ante notario que el escribano de la embarcación, Jordi Joan, había efectuado correctamente las cuentas de 2 viajes, uno a Tenes y otro a Alcudia [ARM, 2466, f. 105r-v (Mallorca, 7, agosto, 1409)]. Otro documento de similares características nos informa sobre dos nuevos viajes realizados a finales de 1409 por esta misma embarcación, bajo las órdenes del mismo patrón y siguiendo idénticos trayectos: Tenes y Alcudia [*Ibidem*, f. 131r (Mallorca, 4, enero, 1410)]. Ninguno de ellos consta entre las licencias o *guiatges* otorgadas durante ese año; es más, Pere Parera tampoco aparece como beneficiario en los permisos datados entre 1385 y 1409.

En una evaluación general se observa que el principal punto de atracción de los operadores mallorquines es, indudablemente, el reino de Tremecén, con 363 licencias, donde Tenes se configura como el enclave más frecuentado con 103 licencias. A continuación, y por orden decreciente, destacan ciudades como Honein, Argel, Mostaganem, Tedelis, Orán y Cherchell, con un número de licencias que oscila entre un máximo de 49 y un mínimo de 45. El segundo polo de atracción lo constituye el reino de Túnez con 184 licencias y 3 enclaves preferentes: Bugía, Bona y Alcoll, hacia donde se dirigen 58, 48 y 47 viajes, respectivamente. Los reinos de Granada y Fez aparecen claramente como zonas marginales dentro de los intercambios comerciales del reino de Mallorca. El único enclave de cierta entidad en la zona comprendida por estos dos reinos es Alcudia. Un mínimo de 28 viajes nos permite situarla en un término medio, junto a las ciudades como Túnez. En la fachada atlántica marroquí, sólo Safi parece atraer la atención de los operadores mallorquines; una atención de todas formas moderada y relativa si tenemos en cuenta que en 34 años únicamente nos ha quedado constancia de la realización efectiva de 5 viajes. Respecto al reino nazarí, el escaso número de viajes con destino a Almería, Málaga o Vera nos permite suponer que la participación mallorquina en los intercambios granadinos era poco significativa y se encontraban en su práctica totalidad en manos de mercaderes valencianos.

En líneas generales se confirman, pues, las afirmaciones de Dufourcq, siempre basadas en los datos documentales aportados por Macaire para la primera mitad del cuatrocientos, sobre la orientación preferencial de los operadores mallorquines hacia la actual Argelia occidental en detrimento de Marruecos a causa de la penetración portuguesa, mientras que Ifriqiya continuaría manteniendo su ya tradicional importancia.⁵⁷

Es necesario, no obstante, matizar algunas de estas observaciones. Si bien en líneas generales el reino de Tremecén constituía el principal polo de atracción para los mallorquines, un examen más detallado nos permite individualizar, independientemente de las divisiones territoriales, tres áreas de actuación mercantil mallorquina a finales del trescientos. La primera o principal se centraba en el cordón litoral comprendido entre Honein y Bona, con un claro epicentro localizado en la ciudad de Tenes; la segunda, circunscrita a ambos extremos del área fundamental, estaba representada por los enclaves de Alcudia, al oeste, y de Túnez, al este; y finalmente

57. Charles-Emmanuel DUFOURCQ, *Liaisons*, p. 116. Es importante precisar la variabilidad de los límites geográficos, de manera que las zonas «fronterizas» pueden pertenecer alternativamente a una u otra soberanía. Dufourcq, probablemente influenciado por la división territorial predominante en la época que él ha trabajado, es decir, finales del XIII-principios del XIV, considera a la ciudad de Tedelis como integrante del sultanato hafsí. Sin embargo, a finales del XIV, y según se refleja en algunas cartas reales que ya hemos comentado, este enclave se encontraba bajo jurisdicción —no entramos en la cuestión de si este dominio era teórico o práctico— del soberano zayyaní, y por lo tanto pertenecía al reino de Tremecén.

una tercera área, con un papel claramente secundario, que sería el reino nazarí de Granada.

Consideraciones finales

En definitiva, un análisis de la intervención particular de cada uno de los centros económicos catalano-aragoneses, Barcelona, Valencia y Mallorca, en las trasacciones comerciales con el norte de África, nos permite observar una hipotética superposición de papeles en las diferentes áreas de actuación en las que enmarcábamos las operaciones prioritarias de los mercaderes catalanes, mallorquines y valencianos, a la vez que constata cómo a finales del siglo XIV y principios del XV el conjunto de la Corona de Aragón extendía su radio de influencia a la totalidad del área musulmana «mediterránea». Una perfecta complementariedad de intereses y una división tácita de zonas operacionales preferentes hacía posible la presencia mercantil catalano-aragonesa desde Vera, en el reino de Granada, hasta Alejandría. Así, los mercaderes valencianos actuarían sobre todo en territorio nazarí, especialmente en Almería, que jugaría además el papel de puente en los intercambios con el Magreb centro-occidental, en general, y con Honein, Orán y Alcutia, en particular. En el área delimitada por estas tres plazas norteafricanas se produciría una superposición clara de directrices valencianas y mallorquinas, dado que las actividades de estos últimos se centraban en el cordón litoral que recorría la costa desde Alcutia hasta Túnez. No obstante, esta duplicidad de actividades tenía un carácter desigual ante la prioridad de las transacciones valencianas en Alcutia y de las mallorquinas en Honein y Orán. Una segunda zona de confluencia, en esta ocasión de mallorquines y barceloneses, se establecería en territorio hafsi, concretamente en Túnez, ciudad de interés secundario para los operadores baleares y puerto de escala hacia el Mediterráneo oriental para los catalanes.