

aes
mur
le e
s po
u so
laud
npan
et un
mp
gewi
mav
elac
u bi

ANALES DE LA
UNIVERSIDAD
DE ALICANTE

HISTORIA
MEDIEVAL

Nº 23 · 2022

Comercio internacional, conectividad
marítima y espacios portuarios en la
Baja Edad Media

*International trade, maritime connectivity
and port areas in the Late Middle Ages*

Coordinado por/Coordinated by
David Igual Luis (Universidad de Castilla-La Mancha)
Juan Leonardo Soler Milla (Universidad de Alicante)



Los artículos publicados en esta revista han sido evaluados por informantes externos, que en pares y de forma anónima han recomendado su publicación.

The articles published in this journal have been evaluated by external informants, who in pairs and anonymously have recommended their publication.

Universidad de Alicante
03690 Sant Vicent del Raspeig

Área de Historia Medieval. Departamento de Historia Medieval,
Historia Moderna y Ciencias y Técnicas Historiográficas

Web departamento: <https://dhmmo.ua.es/>

Web revista: <https://revistes.ua.es/medieval/index>



© los autores, 2022

© de esta edición: Universitat d'Alacant

ISSN 2695-9747

DOI: <https://doi.org/10.14198/medieval>

Diseño de cubierta:

Composición: Página Maestra (Miguel Ángel Sánchez Hernández)

Los contenidos están sujetos a la licencia de Reconocimiento 4.0 Internacional de Creative Commons. Esta licencia permite que los contenidos de los artículos de *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval* se puedan copiar y redistribuir en cualquier medio y formato, así como su adaptación (remezclando, transformando o construyendo a partir del material) para cualquier propósito, incluso para un uso comercial. En cualquier caso, el usuario que utilice sus contenidos debe citar de forma adecuada, proporcionar un enlace a la licencia e indicar si se han realizado cambios. Los términos de la licencia se encuentran disponibles en: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es>

ANALES DE LA UNIVERSIDAD DE ALICANTE.
HISTORIA MEDIEVAL, núm. 23. 2022
ISSN 2695-9747

COMERCIO INTERNACIONAL, CONECTIVIDAD
MARÍTIMA Y ESPACIOS PORTUARIOS
EN LA BAJA EDAD MEDIA

*INTERNATIONAL TRADE, MARITIME CONNECTIVITY
AND PORT AREAS IN THE LATE MIDDLE AGES*

Coordinado por/*Coordinated by*
David Igual Luis (Universidad de Castilla-La Mancha)
Juan Leonardo Soler Milla (Universidad de Alicante)

<https://revistes.ua.es/medieval/index>



ANALES DE LA UNIVERSIDAD DE ALICANTE. HISTORIA MEDIEVAL

N.º 23. AÑO 2022

ISSN 2695-9747

La revista *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval* nació en 1982 en el marco del Área de Historia Medieval del Departamento de Historia Medieval, Historia Moderna y Ciencias y Técnicas Historiográficas de la Universidad de Alicante, con el objetivo de crear un foro abierto de comunicación y debate sobre la investigación en el conocimiento del pasado medieval valenciano, hispánico, mediterráneo y europeo. Aplica los requisitos exigidos de calidad y evaluación anónima por pares y tiene un sistema de intercambio con revistas afines. Asimismo, es una publicación digital de acceso abierto y gratuita.

The *Anales magazine of the University of Alicante. Medieval History* was born in 1982 within the framework of the Medieval History Area of the Department of Medieval History, Modern History and Historiographic Sciences and Techniques of the University of Alicante, with the aim of creating an open forum for communication and debate on research in knowledge from the Valencian, Hispanic, Mediterranean and European medieval past.

It applies the required quality requirements and anonymous peer evaluation and has an exchange system with related journals. It is also a free and open access digital publication.

Área de Historia Medieval
Departamento de Historia Medieval, Historia Moderna y Ciencias y Técnicas Historiográficas
Universidad de Alicante
<https://dhmmo.ua.es/>

Envíos en línea:
<https://revistes.ua.es/medieval/about/submissions#onlineSubmissions>

Directrices para autores:
<https://revistes.ua.es/medieval/about/submissions#authorGuidelines>

EQUIPO EDITORIAL/ EDITORIAL TEAM

DIRECCIÓN/ MANAGEMENT

José Vicente CABEZUELO PLIEGO, Universidad de Alicante, España
Juan Antonio BARRIO BARRIO, Universidad de Alicante, España

SECRETARÍA/ SECRETARY'S OFFICE

Juan Leonardo SOLER MILLA, Universidad de Alicante, España
Miriam PARRA VILLAESCUSA, Universidad de Alicante, España

CONSEJO DE REDACCIÓN/ EDITORIAL BOARD

Carlos de AYALA MARTÍNEZ, Universidad Autónoma de Madrid, España
Francisco GARCÍA FITZ, Universidad de Extremadura, España
Juan Francisco JIMÉNEZ ALCÁZAR, Universidad de Murcia, España
Flocel SABATÉ I CURULL, Universitat de Lleida, España
Roser SALICRÚ I LLUCH, CSIC, Barcelona, España
María Isabel DEL VAL VALDIVIESO, Universidad de Valladolid, España

CONSEJO CIENTÍFICO/ SCIENTIFIC BOARD

Enrico BASSO, Università degli Studi di Torino, Italia
Beatrice DEL BO, Università degli Studi di Milano, Italia
Maria BONET I DONATO, Universitat Rovira i Virgili, España
Maria Eugenia CADEDDU, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Italia
Damien COULON, Université du Strasbourg, Francia
Luís Miguel DUARTE, Universidade do Porto, Portugal
Ana María ECHEVARRÍA ARSUAGA, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, España
Manuel GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Universidad de Sevilla, España
David Igual Luis, Universidad de Castilla-La Mancha, España
Cristina JULAR PÉREZ-ALFARO, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, España
Antonio MALPICA CUELLO, Universidad de Granada, España
Rafael NARBONA VIZCAÍNO, Universitat de València, España
Germán NAVARRO ESPINACH, Universidad de Zaragoza, España
Angela ORLANDI, Università degli Studi di Firenze, Italia
Gerardo F. RODRÍGUEZ, Universidad Nacional del Mar del Plata, Argentina

ÍNDICE/CONTENTS

Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval,
núm. 23, 2022

INTRODUCCIÓN/INTRODUCTION

DAVID IGUAL LUIS y JUAN LEONARDO SOLER MILLA

Comercio internacional, conectividad marítima y espacios portuarios en la Baja Edad Media. Introducción y presentación 9-11

DOSSIER MONOGRÁFICO/SPECIAL ISSUE

Comercio internacional, conectividad marítima y espacios portuarios en la Baja Edad Media

International trade, maritime connectivity and port areas in the Late Middle Ages

JEAN-CLAUDE HOCQUET

L'Adriatique, golfe de Venise? Commerce, ports et relations à la fin du Moyen Âge 13-32

The Adriatic, Gulf of Venice? Trade, ports and relations in the late Middle Ages

IAGO IRIXOA CORTÉS

Comercio internacional y especialización portuaria: las relaciones entre Bristol y la bahía guipuzcoana de Pasaia a fines de la Edad Media 33-60

International trade and port specialisation: the relations between Bristol and the guipuzcoan bay of Pasaia at the end of the Middle Ages

ELENA MACCIONI

Mercato cambiario e uomini d'affari a Barcellona durante la guerra tra Alfonso il Magnanimo e la Repubblica Fiorentina 61-86

The exchange market and businessmen in Barcelona during the war between Alfonso the Magnanimous and the Florentine Republic

LAURE-HÉLÈNE THÉODORA GOUFFRAN

- Des corsaires castillans à Marseille: mercenaires de la mer ou acteurs du commerce méditerranéen (XIVe et XVe siècles)? 87-104
Castilian Corsairs in Marseille: Mercenaries of the Sea or Mediterranean trade actors (14th-15h centuries)?

GIUSEPPE SECHE

- Il commercio dei cavalli tra Sardegna e Corona d'Aragona alla fine del XV secolo. Prime considerazioni..... 105-130
The horse trade between Sardinia and the Crown of Aragon in the second half of the 15th century. Early reflections

MARÍA DOLORES LÓPEZ PÉREZ, IVÁN CASADO NOVAS, GERARD MARÍ BRULL, KAREN ÁLVARO RUEDA

- Ragusa (Dubrovnik) en las redes comerciales del Mediterráneo Occidental: los negocios de la compañía Torralba (s. XV)..... 131-159
Ragusa (Dubrovnik) within Western Mediterranean trade networks: the business of the Torralba company (15th century ad)

MISCELÁNEA/MISCELLANEOUS

CARLOS AYLLÓN GUTIÉRREZ

- Devoción, propiedad y posición social. En torno a una capellanía: Albacete, 1486 161-181
Devotion, ownership and social position. Regarding a chaplaincy: Albacete, 1486

RESEÑAS/BOOK REVIEW

- A. Riera Melis, A. Ortega Villoslada (Eds.) (2020). *El Manual de rebudes i dades de la Clavaria Municipal de Mallorca corresponent a l'any 1333 (ADM, MSL/252)*, por Pablo José Alcover Cateura..... 183-185

- C. De Ayala, F. García Fitz y J. S. Palacios (Coords.) (2021). *Memoria y fuentes de la guerra santa peninsular (siglos X-XV)*, por Sonia Vital Fernández 187-192

- R. Narbona Vizcaíno, S. Bernabeu Borja (2021). *Prohoms i cavallers de València. El Consell (1306-1516)*, por Juan Antonio Barrio Barrio 193-196

Sonia Vital Fernández (2019). <i>Alfonso VII de León y Castilla (1126-1157). Las relaciones de poder en el centro de la acción política y social del Imperator Hispaniae</i> , por Mariel Pérez.....	197-200
Furió, A., Guia, L. y García Marsilla, J.V. (eds.) (2021). <i>La veu del Regne. 600 anys de la generalitat valenciana</i> , por María José Cañizares Gómez.....	201-206
Wickham, C. (2020). <i>Las Formas del Feudalismo</i> , por Simón German Massa Silva.....	207-210

Comercio internacional, conectividad marítima y espacios portuarios en la Baja Edad Media Introducción y presentación

David IGUAL LUIS y Juan Leonardo SOLER MILLA

Authors:

David Igual Luis
Departamento de Historia, Área de Historia Medieval. Universidad de Castilla-La Mancha (Albacete, Spain)
David.Igual@uclm.es
<https://orcid.org/0000-0002-4472-0961>

Juan Leonardo Soler Milla
Departamento de Historia Medieval, Historia Moderna y Ciencias y Técnicas Historiográficas. Área de Historia Medieval. Universidad de Alicante (Alicante, Spain)
leonardo.soler@ua.es
<https://revistes.ua.es/medieval/article/view/22735>

Citation:

Igual Luis, D. y Soler Milla, J. L. (2022). Comercio internacional, conectividad marítima y espacios portuarios en la Baja Edad Media. Introducción y presentación. *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, (23), 9-11.
<https://doi.org/10.14198/medieval.22735>

© 2022 David Igual Luis y Juan Leonardo Soler Milla

Licence: This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0).



El monográfico que presentamos aspira a mostrar la vitalidad que mantiene la historiografía bajomedieval sobre el mundo marítimo y comercial, abordado este desde múltiples perspectivas. En los últimos años, esa vitalidad la corroboran diversas iniciativas colectivas que han tenido plasmación editorial y que se han concretado desde el ámbito hispánico (dos ejemplos: Salicrú i Lluch, 2019; Abulafia y López Pérez, 2022) o a escala internacional (otros dos ejemplos: Blockmans, Krom y Wubs-Mrozewicz, 2017; *Reti marittime*, 2019). De una manera más modesta, desde la Universidad de Alicante se pretende con este dossier aportar nuevas contribuciones al conocimiento y la discusión de unas realidades (las marítimo-comerciales de la Baja Edad Media) que, pese a la larga tradición de estudios que poseen, continúan precisando no solo de la profundización argumental y heurística en relación con aspectos que ya han podido ser investigados, sino también del planteamiento de nuevos problemas, nuevas preguntas y, quizá, nuevas respuestas y nuevos debates.

Los seis artículos que figuran a continuación asumen de distintas formas los tres ejes que se proponen en el título del monográfico: comercio internacional, conectividad marítima, espacios portuarios. A sus autores debemos agradecer que participaran en la convocatoria, con el reto que esto suponía, y que mostraran siempre su disponibilidad para hacerse eco de las circunstancias que

fue implicando el proceso de evaluación y publicación. Entre ellos podrá encontrarse a historiadores consagrados y de amplio currículum, junto a historiadores jóvenes que, habiendo iniciado de modo más o menos reciente su trayectoria investigadora, son sin duda la mejor muestra de la continuidad en el tratamiento de la materia y de su potencial de renovación. A la vez, sea por sus ascendencias personales, sea por sus instituciones de pertenencia, sus orígenes se distribuyen entre España, Italia y Francia. Esto revela que, más allá del adjetivo “internacional” que aparece en la denominación del dossier, la configuración formal de este a través de sus seis textos ha logrado alcanzar una proyección igualmente *internacional*. Así, esperamos también que el monográfico sirva hasta cierto punto para el *diálogo* y la confrontación entre historiografías, algo que tan relevante estimamos que continúa siendo sobre todo en este campo de estudio.

En las páginas posteriores, y entre otras variables, el *diálogo* y la confrontación a los que aludimos pueden ser posibles por medio de los diferentes sectores de actuación histórica que se analizan (la mayoría mediterráneos, pero también algunos atlánticos), de las áreas y los espacios precisos que se observan (el Adriático y, específicamente, Venecia y Ragusa-Dubrovnik; la Corona de Aragón y, en particular, Barcelona y Cerdeña; más en concreto, la zona guipuzcoana, Bristol o Marsella), de las fuentes empleadas en conjunto (locales o foráneas, desde el punto de vista de sus archivos de conservación; notariales, mercantiles, fiscales o *institucionales* de diverso tipo, desde el punto de vista de su generación documental) y de los diversos temas o problemas tratados. En este último caso nos referimos a cuestiones, de nuevo entre otras, como los mecanismos de control comercial y portuario, la piratería, los vínculos política-economía, las rutas y redes de relación, determinadas jerarquías de espacios, los operadores sociales y económicos que protagonizaban el comercio y los transportes, las compañías comerciales, el examen de ciertas mercancías o, en fin, la toma en consideración de los instrumentos financieros, tan íntimamente relacionados con los fenómenos mercantiles.

En el desarrollo de los seis trabajos, muchas de estas cuestiones figuran entrelazadas, cómo no. Ello expresaría la representación multifactorial que exigen (que siguen exigiendo) las apreciaciones sobre la economía comercial y marítima bajomedieval. Sin desdeñar otras posibles aproximaciones, dicha economía fue obviamente un escenario global de relación, de integración, de conectividad. Los dos últimos conceptos han merecido ya reflexiones, discrepancias de distinto calado y usos con un contenido más superficial o con una carga teórica e interpretativa más fuerte (Abulafia, 2003; Blockmans, 2013; Horden y Purcell, 2000). En cualquier caso, los historiadores no cesamos de recurrir a ellos, y hasta de actualizarlos connotativamente (Blockmans y Wubs-Mrozewicz, 2017; *Histoire monde*, 2017; Horden y Purcell, 2019; Solórzano Telechea y Martín Pérez, 2020), en el intento de encontrar etiquetas que sinteticen de la forma más breve posible lo que la órbita marítima de

la época consentía con mayor o menor intensidad: el contacto entre territorios, personas y estímulos productivos y de intercambio. Si el mar y el comercio de finales del Medioevo eran ámbitos de conectividad, confiamos en que quienes lean todo el dossier (o se limiten a consultar aisladamente algunos de sus artículos) vean en él eso mismo: un foro de conexión que, tal vez, ayudará a enriquecer el panorama de una historiografía que es ya de por sí muy fructífera.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABULAFIA, D. (ed.) (2003). *The Mediterranean in History*. Londres: Thames & Hudson.
- ABULAFIA, D. y LÓPEZ PÉREZ, M. D. (eds.) (2022). *Mercados y espacios económicos en el siglo XV. El mundo del mercader Torralba*. Barcelona: Universitat de Barcelona.
- BLOCKMANS, W. (2013). L'unification européenne par les circuits portuaires. Aguiar Andrade, Amélia y Millán da Costa, Adelaide (eds.). *La ville médiévale en débat* (pp. 133-144). Lisboa: Instituto de Estudos Medievais.
- BLOCKMANS, W., KROM, M. y WUBS-MROZEWICZ, J. (eds.) (2017). *The Routledge Handbook of Maritime Trade Around Europe 1300-1600*. Londres y Nueva York: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315278575>
- BLOCKMANS, W. y WUBS-MROZEWICZ, J. (2017). European integration from the seaside: a comparative synthesis. Blockmans, Wim, Krom, Mikhail y Wubs-Mrosewicz, Justyna (eds.). *The Routledge Handbook of Maritime Trade Around Europe 1300-1600* (pp. 446-481). Londres y Nueva York: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315278575-25>
- Histoire monde, jeux d'échelles et espaces connectés. XLVII^e Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public (Arras, 26-29 mai 2016)* (2017). París: Éditions de la Sorbonne. <https://doi.org/10.4000/books.psorbonne.24759>
- HORDEN, P. y PURCELL, N. (2000). *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History*. Oxford, Malden y Victoria: Blackwell.
- HORDEN, P. y PURCELL, N. (2019). *The Boundless Sea. Writing Mediterranean History*. Londres y Nueva York: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429273377>
- Reti marittime come fattori dell'integrazione europea. Selezione di ricerche / Maritime networks as a factor in European integration. Selection of essays* (2019). Florencia: Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" y Firenze University Press.
- SALICRÚ I LLUCH, R. (ed.) (2019). *Tripulacions i vaixells a la Mediterrània medieval. Fonts i perspectives comparades des de la Corona d'Aragó*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat.
- SOLÓRZANO TELECHEA, J. A. y MARTÍN PÉREZ, F. (eds.) (2020). *Rutas de comunicación marítima y terrestre en los reinos hispánicos durante la Baja Edad Media. Movilidad, conectividad y gobernanza*. Madrid: Ediciones de La Ergástula.

L'Adriatique, Golfe de Venise? Commerce, ports et relations à la fin du Moyen Âge

The Adriatic, Gulf of Venice? Trade, ports and relations in the late Middle Ages

Jean-Claude HOCQUET

Author:

Jean-Claude Hocquet
Université de Lille et Centre National de
la Recherche Scientifique (Lille, France)
jc-hocquet@wanadoo.fr
<https://orcid.org/0000-0001-8503-6181>

Date of reception: 18/06/21

Date of acceptance: 03/12/21

Citation:

Hocquet, J.-C. (2022). L'Adriatique, golfe de Venise? Commerce, ports et relations à la fin du Moyen Âge. *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, (23), 13-32.
<https://doi.org/10.14198/medieval.20224>

© 2022 Jean-Claude Hocquet

Licence: This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0).



RESUME:

Aux ^{xiv}^e et ^{xv}^e siècles, Venise, placée favorablement en Méditerranée, à proximité des grands fleuves et de cols alpins qui conduisent en Lombardie ou en Allemagne et en Flandre, tente d'imposer un monopole de navigation et de commerce à la mer Adriatique considérée comme son Golfe. Elle bénéficie de son avance technique et de son organisation (l'Arsenal), de ses bateaux (nefs coques, galères), de ses connaissances financières, de sa richesse et de l'expérience acquise par ses marchands sur les places du Levant comme à l'Ouest. Cité sans campagne (ville sans *contado*), elle fait venir de l'extérieur, par la mer ou par les fleuves, tout ce qui est nécessaire à sa population (matériaux de construction, bois de chauffage, et tout le vivre, céréales, vin, huile et bétail) et à son industrie navale ou textile (draperie et soierie), elle craint de manquer et met à contribution une vaste partie de l'Europe. Pourtant, elle se heurte à de graves difficultés en Adriatique même, à la piraterie, aux puissances riveraines, aux ports concurrents, Raguse et Ancône, à l'intrusion du capital et de marchands toscans dans les ports de Dalmatie, elle cherche à appliquer son monopole aux territoires qu'elle domine politiquement et qui constituent son empire, mais, par peur de la contrebande qui ruinerait ses recettes douanières et fiscales, elle

réduit l'activité maritime et commerciale de ses territoires-sujets. Les marchands vénitiens font certes commerce où ils veulent mais dès qu'ils entrent en Adriatique, ils doivent se rendre à Venise avec leurs marchandises et non dans un autre port. Venise semble forte de sa puissance assise sur des points d'appui solides et sur la faiblesse de ses adversaires: si Gênes n'est plus une menace, de nouveaux dangers menacent en Adriatique même, les Turcs ottomans contre qui Venise commence à mener d'épuisantes guerres.

MOTS-CLES: Venise; Adriatique; monopole; concurrence; sel; marchands.

ABSTRACT:

In the 14th and 15th centuries, Venice, favorably positioned in the Mediterranean, near the great rivers and Alpine passes that led to Lombardy, Germany and Flanders, tried to impose a monopoly on navigation and trade in the Adriatic Sea, which was considered its Gulf. It benefited from its technical advance and its organization (the Arsenal), its ships (hulls, galleys), its financial knowledge, its wealth and the experience acquired by its merchants in the places of the Levant as well as in the West. City without countryside (city without *contado*), it makes come from outside, by the sea or by the rivers, all that is necessary for its population (building materials, firewood, and all the food, cereals, wine, oil and cattle) and for its naval or textile industry (drapery and silk), it fears to miss and puts at contribution a vast part of Europe. However, it runs up against serious difficulties in the Adriatic itself. However, it faced serious difficulties in the Adriatic itself, with piracy, with the riparian powers, with the competing ports of Ragusa and Ancona, with the intrusion of capital and Tuscan merchants in the ports of Dalmatia, it tried to apply its monopoly to the territories that it dominated politically and that constituted its empire, but, for fear of smuggling that would ruin its customs and tax revenues, it reduced the maritime and commercial activity of its subject territories. Venetian merchants could trade wherever they wanted, but as soon as they entered the Adriatic, they had to go to Venice with their goods and not to another port. Venice seems strong of its power based on solid points of support and on the weakness of its adversaries: if Genoa is not any more a threat, new dangers threaten in the Adriatic itself, the Ottoman Turks against whom Venice begins to lead exhausting wars.

KEYWORDS: Venice; Adriatic sea; monopoly; competition; salt; merchants.

La mer Adriatique forme un golfe profond de la Méditerranée qui met celle-ci en relation et au contact direct de l'Europe centrale et germanique. Elle forme aujourd'hui coupure entre les peuples italiens et slaves du sud ou albanais et grec (Brogiolo et Delogu). Les religions ignorent cette césure, si l'ouest italien est de re-

ligion catholique, les pays orientaux sont les uns catholiques (Slovénie et Croatie), d'autres orthodoxes (Grèce, Montenegro et Serbie qui n'a plus de contact avec la mer), les derniers sont musulmans (Bosnie et Albanie). Les langues actuelles et les écritures grecque, latine ou cyrillique obéissent aux divisions des religions. Les rivages maritimes sont le plus souvent rocheux car la mer est entourée par des systèmes montagneux, Apennin, Alpes orientales et dinariques, se terminant par de hauts plateaux karstiques, les plaines sont rares, étendues quelquefois comme la Pouille ou formées par les alluvions des grands fleuves, l'Adige et le Pô (Fede) notamment, ou petites plaines côtières drainées par des cours d'eau descendus des montagnes. Les rivages occidentaux sont rectilignes et peu hospitaliers, ceux d'Orient sont extrêmement diversifiés et présentent une caractéristique insulaire originale. Ils sont en effet bordés d'îles de toutes tailles, obéissant à une orientation commune NW-SE, les unes de grande taille (Liesina ou Curzola au sud, Arbe, Veglia, Pago, Ossero au nord, et au centre une poussière de petites îles et îlots. Toutes, séparées du continent par des chenaux (*canali*), forment les ultimes chaînons des Alpes dinariques, elles ont surmonté les transgressions marines qui ont ennoyé les vallées. Autre caractéristique, les littoraux sont fréquemment lagunaires, les fleuves du nord-ouest forment le grand delta qui commence aux lagunes de Cervia et prend fin à hauteur de Grado-Aquilée, la plaine de Pouille se termine au nord par une vaste lagune, de même la côte albanaise ou le nord de l'Istrie, de Piran à Muggia. Les ports sont nombreux et divers. Certains offraient un abri naturel, Cattaro, Raguse, Zara ou Ancône, d'autres ont exigé une action permanente de l'homme comme Ravenne ou Venise, retranchée à l'abri de ses lagunes. Le climat est méditerranéen, l'été, sec et ensoleillé, de plus en plus chaud à mesure qu'on gagne le sud, troublé par de violents orages. L'hiver au nord est froid, refroidi par un fort vent venu du nord, la *bora* qui rend difficile la vie dans les îles et sur le littoral oriental, de Trieste à l'Albanie. En toutes saisons peut souffler le scirocco, vent du sud-est chargé d'humidité. La tectonique joue aussi un rôle important et ravage de nombreuses régions à l'ouest comme à l'est, du Frioul aux Abruzzes, le tremblement de terre a détruit Raguse ou le centre d'Ancône, le volcanisme est absent (Cabanès 2001; Ivetić, 2019, pp. 23-29).

1. LES NAVIRES

La mer offre trois richesses, la navigation, le poisson (Balestrieri et Pasini, 2001 ; De Nicolò, 2004 ; Marzari, 1982) et le sel, sous la dépendance des éléments physiques et météorologiques. En matière de navigation, l'Adriatique est un terminus des navigations méditerranéennes au long cours venues d'Alexandrie, Acre, Constantinople et des ports de la mer Noire, d'Afrique du nord, de Tripoli à Ceuta, de la Tyrrhénienne et des Espagnes, ces navigations de longue durée avaient leurs propres bateaux dont la typologie est complexe, à rames et voile latine, la galère et

la galée, longs, bas sur l'eau, à voile uniquement et le type le plus achevé fut la nef (*nave*). Les uns comme les autres ont connu au long du Moyen Âge de profonds changements techniques qui ont affecté la coque et la voilure ainsi que le système de gouverne (gouvernail axial). Les constructeurs sont demeurés fidèles à la construction à franc bord renforcé de préceintes, mais ils ont scindé la voilure sur plusieurs mâts équipés de voiles latines et carrées grâce auxquelles ils ont abandonné l'hivernage et navigué par tous les temps. La nef a connu de nombreux avatars, de la taride au pamphyle et à la «coque», mais dans la seconde moitié du XV^e siècle elle finit de supplanter les autres vaisseaux à voile au long cours et prend des proportions que l'on ne retrouva plus avant le navire de métal à hélice du XIX^e siècle. Les différents types de navires sont mixtes, aptes à la navigation commerciale et au combat. A ce titre, ils embarquent non seulement des marins mais aussi des soldats, archers puis arbalétriers. La nef est équipée de châteaux en proue comme en poupe et ceux-ci font jeu égal avec les murailles qui protégeaient les ports. La galère est un navire de combat auquel les rameurs obéissant au «comite» et à son fouet peuvent imprimer de la vitesse. Galères et nefs n'appartiennent pas aux mêmes personnes, les unes sont propriété publique (de la Commune), les autres sont privées, de même ces vaisseaux sont, les premiers, construits dans des arsenaux publics, les autres dans des chantiers privés dispersés. Les arsenaux caractérisent les grands ports, les chantiers privés de construction et de réparation s'éparpillent au bord de l'eau. Enfin si la galée (une galère plus grande) est surtout apte à transporter des denrées de valeur (épices, soie, draperie, fourrures), la nef charge des cargaisons plus volumineuses (grains, laine, coton, matières premières) ou pondéreuses (vin, sel et métaux) de moindre valeur. Tous ces vaisseaux parcourent l'Adriatique, de préférence le long des côtes orientales qui offrent de multiples havres, avant d'entrer ou de quitter la Méditerranée à hauteur de Corfou et du canal d'Otrante (Hocquet, 2012, pp. 289-312). Le petit tonnage était le navire de la navigation brève, de port à port. Une multitude de barques dans chaque port monopolisaient les trafics à courte distance (Hocquet, 2012, pp. 314-317). Dans le transport du sel à Venise le petit tonnage et le trafic à brève distance d'une part et le gros porteur et le voyage au long cours d'autre part entretenaient d'étroites relations.

La très grande majorité des bâtiments venait de l'Adriatique proche, de l'Istrie ou de la Dalmatie. En seconde position s'inscrivait la zone du canal d'Otrante (Barletta et Corfou), dont il revenait 25 navires par an. Au-delà, de la Méditerranée, il rentrait à Venise une moyenne de 36 bateaux. La spécialisation du bateau était fonction non de la marchandise transportée mais de la distance à parcourir. De la proche Istrie, il arrivait à Venise un grand nombre de barques qui avaient pris une trentaine de muids de sel, de la Schiavonie voisine, de Pago et de Sebenico, le chargement moyen des bâtiments s'élevait à 43 muids pour Pago et à 74 muids pour Sebenico. De la zone du canal d'Otrante, de chacun des bateaux on déchargeait 118 muids quand le

navire rentrait de Barletta et 172 muids s'il venait de Corfou. Le calcul de l'accroissement marginal du volume de la cargaison du bateau, du supplément de cargaison ajouté quand le bâtiment parcourait une distance majorée, met en évidence l'existence d'une relation quasi-mécanique entre le tonnage du bateau et la distance qu'il était amené à parcourir entre la saline et Venise, d'un rapport fondamental entre le type du bateau et la ligne de navigation sur laquelle il était exploité. Le calcul de l'accroissement marginal de la cargaison, par conséquent de la capacité de chargement et du tonnage, montre les divers points de rupture: l'Istrie et Pago étaient le domaine des barques prenant de 33 à 43 *muids*, mais celles-ci ne s'aventuraient pas même jusqu'à Sebenico, où l'on relevait un accroissement marginal de 72%, première rupture, sur la ligne Venise-Sebenico on exploitait des bâtiments plus gros, auxquels on ne confiait pas les importations de sel en provenance du sud de l'Adriatique, où l'accroissement marginal, par rapport à Sebenico, atteignait 121%, ce qui exigeait des bateaux plus de deux fois plus gros, des vaisseaux proches du navire long courrier qui gagnait les îles méditerranéennes pour lesquelles l'accroissement n'était plus que de 38,7%. Cependant, plus la distance était grande, plus gros était le bateau exploité: le vaisseau revenant de Chypre avait une cargaison représentant 152,3% du chargement pris à Corfou (Hocquet, 2012, p. 316).

Venise se trouvait donc dans la nécessité d'exploiter quatre types de tonnages: la barque, inférieure à 50 *muids* sur les itinéraires brefs, le *navilio*, de 50 à 100 *muids*, sur les distances un peu plus longues, incapable ou interdit de s'aventurer hors du Golfe, le navire de moyen tonnage, particulièrement qualifié pour gagner la sortie du Golfe, enfin le gros tonnage était exploité sur les lignes lointaines qui gagnaient la Méditerranée. C'est évidemment la productivité et la rentabilité de ces moyens de transport qui justifiaient leur utilisation: une barque ne pouvait faire le voyage, très long, de Corfou pour en rapporter 30 ou 40 *muids* de sel, et inversement une nef ne pouvait appareiller de Venise pour gagner Piran, car la brièveté du déplacement aurait rendu son voyage coûteux et superflu. Ces quatre types de navires peuvent être ramenés à deux: petits et gros tonnages, la rupture essentielle se plaçant à Corfou à la sortie de l'Adriatique. Des nefs accostaient à Corfou, pour y compléter une cargaison au retour d'un voyage partiellement infructueux en Méditerranée: cette pratique abaissait le volume moyen de la cargaison de ces bâtiments, ou plus précisément elle diminuait le montant marginal de leur chargement par rapport à celui des barques vouées à l'importation du sel de Piran ou de Pago, et elle justifiait aussi l'utilité qu'il y avait à exploiter des navires plus petits que les grosses nefs, puisque celles-ci ne parvenaient pas toujours à remplir leurs cales, au cours de leur navigation en Méditerranée.

Les barques mandées à Piran ou à Pago pour y charger du sel accomplissaient des voyages très spécialisés. Leur fonction n'était pas limitée au transport du sel; leurs propriétaires les chargeaient de rapporter tantôt du vin, tantôt de l'huile, ou

encore du bois de chauffage, des matériaux de construction au cours de voyages successifs. A l'occasion d'un voyage donné, dont la mission consistait à importer du sel à Venise, aux ordres de l'*office du sel* qui avait affrété le bâtiment, le patron de la barque chargeait cette seule marchandise. Il était facile de trouver rapidement un fret homogène pour une barque jaugeant de 30 à 50 muids.

La distribution des tâches entre les différents types de bâtiments était déterminée par la diversité de leurs aptitudes, sans compter quelques servitudes de caractère administratif: la barque et le *maran* primitif, petit navire à voile latine, en somme le bateau jaugeant moins de 100 *botti* (tonneaux de Venise) étaient cantonnés aux courts itinéraires et il leur revenait d'aller charger le sel de Cervia, Piran ou Sebenico. La *marciliane* à voiles carrées et les navires de sa sorte, entre 200 et 400 *botti* ou davantage, même s'ils étaient parfaitement capables de gagner Chypre, et ils ne s'en privaient pas lorsque les autorités consentaient à fermer les yeux sur ces transgressions des règlements, étaient généralement limités à l'Adriatique; leur mission ne pouvait pas les conduire au-delà de Corfou et de Zante. La Méditerranée était le domaine privilégié du gros tonnage, coque ou nef, navire long courrier, dont personne n'a jamais songé à leur confier le soin de rapporter du sel de Pago ou de Sebenico. Les tâches de chacun étaient donc bien définies, les missions clairement partagées. A partir des années 1280, un flot continu d'échanges relia Venise aux salines de la côte adriatique. Les voyages incessants des barques animaient un intense cabotage dont le résultat macro-économique, la somme des importations de sels menus à Venise, finissait par égaler la masse des importations de sels méditerranéens.

Corfou devait à sa situation d'escale à l'entrée du Golfe, sur tous les grands axes de navigation quittant Venise pour la Méditerranée ou le Ponant, de voir converger à sa saline d'Aleschimo tous les types de navires, nefs rentrant d'une longue navigation ou *grippi* voués au cabotage entre les ports de l'Adriatique. Les barques appartenaient à des gens de Corfou ou à des grecs de Parga, sur le continent face à l'île. Leur destination n'est jamais précisée mais leur navigation ne les éloignait pas. Les tonnages établissent une hiérarchie précise entre les types de navires. De l'escale de Corfou appareillèrent une quinzaine de barques et *grippi*, 25 *saettes* et *marcilianes*, 27 nefs et galions, en trois années, à un moment où aucune limitation n'était imposée au champ d'activités des *marcilianes* qui ne furent jamais exclues de la navigation adriatique. L'importance de ces bâtiments de commerce et l'excellent maintien du gros navire infirment la thèse qui insiste sur la place décisive prise depuis un siècle et demi par la *marciliane* au détriment du gros navire (Hocquet, 2012, pp. 318-320).

À Sebenico plus proche de Venise, la *marciliane* qui semblerait le vaisseau le plus indiqué pour le transport interne au Golfe était pourtant écartée des transports de sel à cause de ses caractéristiques nautiques qui la rendaient peu apte à naviguer dans les étroits chenaux dalmates et en réservait l'usage à la navigation le long de la

côte italienne plate. Cinquante-sept *navili* emportèrent du sel récolté dans les salins locaux: onze prirent la direction du sud, dont sept se rendirent à Cattaro qui souffrait régulièrement de pénurie; les 46 autres vaisseaux gagnèrent Venise. Le bâtiment utilisé était de faible capacité: 43 chargèrent moins de 1 000 *mozetti* de Sebenico, dont 27 en prirent moins de 500, 14 embarquèrent plus de 1 000 mesures (Hocquet, 2012, p. 225).

Les bateaux affectés au transport du sel dans l'Adriatique entre les grands centres de production du littoral oriental proches de Venise et la Dominante présentaient deux caractéristiques induites: leur grand nombre et leur faible capacité. Le 11 février 1410, le collège avait voté l'importation de Piran à Venise de 2 000 muids de sel soit, sur la base du muid de 13 setiers, près de 1 800 tonnes de sel. Pour en organiser le transport, les pouvoirs publics ne pouvaient recourir aux *marani* qui jaugeaient alors 200 *miera* environ (95 tonnes), mais, peu nombreux, tous étaient employés au transport de pierres pour colmater les brèches et consolider les *lidi*. En 1424, Venise n'avait que 16 *marani ad lapides deferendos ad litora nostra* qui pouvaient faire cinq voyages par an sans temps mort (Hocquet, 2012, p. 296). Elle ne pouvait compter que sur de petits bâtiments appelés barques, aptes à accomplir une certaine fonction, car leur grand nombre, leur disponibilité immédiate, l'exigüité de leur taille et de leur équipage en faisaient de merveilleux outils sur les courtes distances. Transporter 1 800 tonnes de sel de Piran à Venise exigeait de mobiliser 180 barques portant en moyenne 10 tonnes ou, à raison de cinq rotations annuelles, 36 barques suffisaient à apporter le sel de Piran dans la Dominante. Piran disposait de sa propre flotille durant le premier quart du xv^e siècle: 108 embarcations de tous types, dont 65 barques, 24 *marcilianes*, un *barchosio* et un *burchi* (Anselmi, 1991).

Etendons ces résultats à l'île de Pago, à Sebenico, Corfou, Cervia, Barletta, Valona, Stagno, salines d'importance semblable, et aux axes de navigation qui reliaient ces salines aux ports distributeurs du sel, Cattaro ou Fiume, San Sergio d'Albanie (Sveti Srdj) ou Ancône, Bari ou la Narenta, Raguse ou Venise, bientôt Trieste, ces transports tenus pour modestes qui se répétaient quotidiennement, cumulés, donnaient au trafic à court rayon empruntant les plus petits tonnages une grande importance.

Raguse disposait de ses propres salines capables de ravitailler la ville et d'exporter. Les barques prenaient trois destinations: les unes gagnaient Slano, où se trouvait une petite escale du sel, en emportant en moyenne 100 muids à la mesure de Raguse, d'autres portaient 4 600 muids à Raguse même, le plus grand nombre, par l'étroit golfe que les Ragusains appelaient «mer intérieure» qui borde la longue péninsule de Pelješac, appareillait pour l'embouchure de la Neretva et Drijeva, le point de rupture de charge sur le fleuve (Krekić, 2007). Toutes ces barques jaugeaient moins de 20 tonnes. Sur une distance deux fois et demie plus longue, entre des ports équipés pour recevoir de plus gros tonnages, les ports de la Marche et Barletta, en 1506 12 barques transportèrent 270 *carra* de sel destiné à Cittanova, Senigallia et Fermo,

soit un port moyen de 38,5 tonnes, tandis que 27 caravelles de Dalmatie à gréement latin transportaient en moyenne 55 *carra*, soit environ 100 tonnes. Le chargement le moins lourd de la caravelle descendait à 30 *carra* mais la cargaison la plus élevée atteignait 78 *carra*, soit 143 tonnes (Hocquet, 2012, p. 320). Le trafic limité à quelques jours de navigation, une semaine au plus, requérait les services de petits tonnages. Mais que de variété dans ces petits tonnages, de la modeste barque qui chargeait vaillamment ses 15 tonnes à la plus moderne caravelle qui en embarquait 150, un écart qui séparait les petits ports sauniers mal équipés, Pago, Piran ou Cervia, d'un port en eau profonde appelé à une croissance prodigieuse au XVI^e siècle, Raguse qui connut une forte expansion autour de 1500.

2. LES POPULATIONS

Sur toute la côte orientale de l'Adriatique, de Capodistria à l'Albanie, les plus gros clients du sel étaient les *morlaks*, une population slave d'éleveurs transhumants qui vivaient sur le continent au bord du canal de la Morlacca, dans les montagnes escarpées bordant le golfe du Quarnero; ces éleveurs semi-nomades étaient appelés *cranci* quand ils venaient de la Carniole et *mussolati* ou muletiers qui se livraient au commerce caravanier dans l'ouest de la péninsule des Balkans. Ils menaient un genre de vie semi-nomade entre le séjour d'estive des troupeaux dans la montagne, l'hivernage au village et le commerce itinérant entre les centres miniers de l'intérieur, Bosnie et Serbie, et les ports de la côte. C'étaient des populations caractérisées par un établissement territorial et un genre de vie à dominante pastorale d'éleveurs qui descendaient régulièrement à la côte avec leurs caravanes pour se livrer au commerce. Les *morlaks* étaient présents tout au long de l'année à Sebenico, quelquefois il en arrivait 500 à 600, la ville en aucune saison n'était désertée par ces clients, mais durant les mois de mai et juin, ceux-ci accomplissaient plus du tiers des achats de sel, l'été était calme, les affaires repartaient à l'automne (un quart des achats) et se ralentissaient fortement l'hiver jusqu'au début du printemps. Les achats de ces éleveurs transhumants, indépendants du calendrier des récoltes de sel, étaient dictés par le rythme saisonnier de leurs activités pastorales. Ces éleveurs de Slovénie, Bosnie et Croatie se contentaient de sel de qualité médiocre, terreux, car, outre la salaison des fromages, ils avaient l'habitude d'en parsemer les pâturages. Ils apportaient le vivre et quittaient les ports avec des marchandises. Surtout ils repartaient avec du sel.

Venise, ville peuplée et industrielle demeurée longtemps une cité sans *contado*, était obligée de tirer tout son ravitaillement du commerce. Le plus clair de ses approvisionnements venait de l'Italie proche, mais toutes sortes de produits provenaient de l'*altra sponda*. Les rapports des envoyés vénitiens ne se lassaient pas de les énumérer et soulignaient leur caractère indispensable pour les populations locales et

pour Venise. Le *podestat* de Capodistria écrivait dans son compte-rendu d'activités au sénat:

«... dans ma jeunesse je m'étais arrêté quelque temps à Capodistria. Concouraient alors dans la cité chaque jour 2 ou 300 chevaux et plus, ce qui faisait 50 000 par an, comme le montre le calcul. La plupart de ces chevaux arrivaient chargés de grains, de fromages, de laine, de toiles, de bois ouvré, de viandes. (Ces gens) vendaient, achetaient et changeaient, investissant tout dans l'achat du sel...».

Certes, ces mécanismes du *corso* ont eu plus d'importance en Istrie parce que, plus proche de Venise, la péninsule triangulaire était aussi la porte d'entrée qui ouvrait aux vastes marchés de l'Europe centrale. Plus au sud, dans la péninsule Balcanique, la géographie limitait débouchés et approvisionnements jusqu'à une zone où le cumul du prix d'achat, des taxes douanières et du coût du transport donnait l'avantage aux produits achetés et transportés depuis l'une ou l'autre façade maritime de la péninsule. Des chaînons montagneux abrupts créaient un obstacle difficilement franchissable, sauf par les vallées encaissées de quelques rapides et brefs cours d'eau, le Drin, la Boiana et la Narenta/Neretva et morcelaient les itinéraires. Pour atteindre la côte dalmate venant de l'intérieur, on ne pouvait même pas utiliser des charrettes, tout était affaire de bêtes de somme, mulets, ânes ou chevaux. Les inspecteurs vénitiens donnaient à leur énumération une touche de caractère colonial: les caravaniers apportaient dans les ports de la côte les produits de la culture du sol (froments), de l'élevage (viande, fromage, laine cuirs et peaux, chevaux), de la cueillette ou de l'exploitation forestière (miel et cire). Ils repartaient avec les productions locales, sel et poissons salés, ou de l'industrie (draps) et du commerce vénitiens (sucre, huile, épices). Les principaux termes de l'échange étaient pourtant le froment contre le sel car celui-ci était omniprésent, dans la conservation du poisson, de la viande, des cuirs et peaux, dans la fabrication des fromages ou dans le traitement initial de la laine. Le commerce d'exportation des dalmates était déficitaire en poids et excédentaire en valeur, ils y gagnaient leur ravitaillement et de l'argent. Il fallait bien en effet que Venise pratiquât l'échange inégal pour faire affluer tant de richesses dans ses entrepôts et ses fondouks. Ces échanges étaient primordiaux pour les particuliers, les institutions religieuses, chacune des cités et pour l'État (Hocquet, 2012, pp. 872-876).

Le 9 août 1394, les prêcheurs du couvent dominicain de Durazzo rappelaient aux autorités vénitiennes qu'ils échangeaient autrefois le sel reçu en aumône contre du drap pour leur bure et du vin. Mais à cause de l'indigence de ces aumônes, ils souhaitaient aussi exporter le sel de leurs salines ou celui qu'ils se procureraient par achat. Dans leur rapport au sel, ces dominicains étaient à la fois mendiants qu'émanant l'aumône, producteurs/propriétaires de salines et marchands de sel (Ducellier, 1981). Le 8 août 1410, le prieur des prêcheurs de Zara se réclamait aussi du maintien des droits acquis sous les Angevins.

Venise vivait dans la hantise de devoir partager le monopole du sel avec d'autres, de laisser s'instaurer une concurrence, de cesser d'être maître des prix monopolistiques du sel. En juillet 1409 le *sénat* répondait au seigneur Demetrios Jonina, qui avait souhaité créer dans ses terres un marché-relais du sel de Durazzo, qu'il n'était pas question de l'autoriser à aller contre les intérêts de la population de Durazzo ni contre les traités (Ducellier, 1981). Le *sénat* utilisait en permanence le sel à des fins politiques, de pression ou de récompense: en 1415, il refusa, malgré les recommandations des *sages aux ordres*, de livrer au seigneur Aydin 1 000 sacs de sel soumis aux taxes vénitiennes alors que celui-ci, selon ses dires appuyés par l'ancien *baile* Blaxio Malipiero, avait toujours entretenu des relations de bon voisinage avec les vénitiens tantôt en leur fournissant du ravitaillement, tantôt en autorisant le transit de produits destinés à Durazzo (Ducellier, 1981). Deux traités conclus vers cette époque avec de plus puissants seigneurs accordaient une grande place au sel. En 1404, de son ambassade à Visok, la capitale d'Ostoja, roi de Serbie et Bosnie, Marco Dandolo rentrait avec un privilège:

«Tous les vénitiens pouvaient librement, en sécurité et franchise de taxes, péages ou gabelle..., faire du commerce de marchandises et d'argent dans tout le royaume. La Neretva et tous les autres fleuves, les eaux douces ou salées dans toute l'étendue du royaume leur étaient ouverts, sans paiement de taxe d'ancrage ou d'entrepôt. (Cependant) ils ne pouvaient intervenir dans les affaires de sel sans le consentement exprès du roi».

3. CORSAIRES ET PIRATES

L'attachement de Venise aux gros tonnages lui était dicté par le souci de lutter à arme égale avec ses ennemis, Gênes puis le Turc, ou avec les corsaires qui se lançaient sur la mer avec de gros bateaux. Il est loin le temps où une expédition commandée par le doge venait à bout des pirates de la Narenta (Hoffmann) et celui des Uscoques n'était pas encore venu. En Adriatique même, Venise entretint une petite escadre de galères commandée par le capitaine du Golfe chargé de faire la chasse aux navires pirates et de faire respecter le monopole vénitien. En 1422, pour lutter contre les pirates en Méditerranée, le sénat ordonna aux *patrons de l'Arsenal* de construire deux nefs de 1 200 *botti* chacune, à deux ponts, rapides et aptes au combat. Il suffisait de quelques pirates puissamment armés, disposant de gros navires, pour entraîner la *Commune* dans une course coûteuse au gros tonnage. Pour rentabiliser cet usage des navires armés, Venise les utilisait à deux missions successives, faire la chasse aux corsaires pour assurer la sécurité de la navigation des autres bateaux circulant en convois quand les nouvelles étaient mauvaises, ensuite aller charger du sel. En 1445, le *capitaine des nefs armées*, Filippo da Canal, devait recevoir de l'État, pour le service accompli en 1444, 500 livres pour la solde des équipages, somme qui serait

honorée par un prélèvement sur le produit de la taxe de 3% imposée sur les nolis des galées des voyages de Beyrouth et d'Alexandrie en 1445. Ce règlement illustre l'étroitesse des liens entre les divers systèmes de navigation des vénitiens. La taxe de 3% constituait une prime d'assurance prélevée par l'État sur les galées dont il renforçait la sécurité par l'envoi des nefes armées qui patrouillant en mer réduisaient le risque. Le 5 octobre 1445, la mer n'était pas purgée des pirates. En 1447, on apprenait que le pirate Juan da Navo avait pris la mer avec un *belingier* (baleinière) de 400 *botti*, une petite *nave*, une galée et deux galiottes armées. Le *sénat* enjoignit au *consul* vénitien à Valence de veiller à la protection des nefes ancrées au *caricatorio* d'Ibiza et à l'organisation de convois de quatre nefes sur la route du retour jusqu'à Otrante. L'affaire était d'importance, onze nefes avaient quitté Venise pour Ibiza et, parmi elles, se trouvaient trois grandes nefes armées de plus de 1 000 *botti*. En 1468, le doge Cristoforo Moro délivra mission à Giovanni Soranzo, capitaine de deux nefes armées, qui patrouilleraient en Méditerranée occidentale à la poursuite des pirates qui avaient attaqué à plusieurs reprises les galées du voyage de Flandre:

«après que nos galées, qui en ce moment sont en Flandre, auront fait la traversée pour rentrer à Venise, et celles qui sont pour partir prochainement en Flandre, auront croisé devant Cadix, (que) la galée appareillée pour Séville aura rejoint (ce port) et les galées de Barbarie et d'Aigues Mortes seront rentrées à Venise, que la mer te paraîtra purgée des pirates...» (Hocquet, 2012, p. 584-585).

Ce fut pire à l'issue de l'interminable guerre turque quand les Ottomans qui avaient conquis l'Albanie s'installèrent durablement dans les ports, à Valona, Durazzo et Dulcigno, tous situés au nord de Corfou. Ils contrôlaient ainsi l'entrée en mer Adriatique et la navigation, le port de Dulcigno devint un nid de corsaires qui écumèrent la mer Ionienne et le sud de l'Adriatique, Venise répliqua en s'emparant des ports de l'autre rive, Monopoli, Bari, Brindisi, Otrante et Trani. On connaît la suite car la nouvelle conquête inquiétait beaucoup de monde et conduisit au désastre d'Agnadel (1509) qui contraignit Venise à se replier sur ses possessions anciennes.

4. LES PORTS CONCURRENTS

Raguse évoque l'image d'un port accroché à la péninsule des Balkans, politiquement isolé, doté d'une puissante marine vouée à des tâches pacifiques, condamné dans les conflits méditerranéens à la neutralité dont il tirait sa force. Un arrière-pays doté de ressources minières variées, des navires nombreux, des marchands entreprenants, voilà les fondements de la prospérité ragusaine. A cette prospérité, le sel apporta sa contribution. Les débouchés étaient considérables dans une péninsule où l'élevage occupait des populations pastorales auprès de qui Venise, laissant passer sa chance, a abandonné le terrain aux Ragusains en détournant vers l'Italie le sel de Pago et de Piran et en faisant peser sur la fraction de la production insulaire destinée

à la Croatie une surfiscalité insupportable. Raguse n'eut pas grand-peine à éliminer le sel de Pago de la Narenta et à lui substituer le sel importé sur les bateaux qui dans son port chargeaient métaux, cuirs et cire. Toutefois le sel diffusé par les Ragusains se trouvait bloqué sur des limites au-delà desquelles le coût du transport terrestre rendait plus avantageux l'appel au sel gemme dont est riche la péninsule sur le versant roumain et qui circulait sur un réseau fluvial dense, le Danube et ses affluents qui furent autant de fleuves du sel. Outre les salines de Tuzla (*Ad Salines*) exploitées dès l'Antiquité (Bonfante, Budrovich et Tolomeo, 1983-86) qui suffisaient aux besoins de la Bosnie intérieure, la Hongrie était également riche de mines de sel dont le roi Bela III obtenait, dès les années 1173-1176, un revenu annuel de 16 000 marcs. En 1217, un privilège d'André II autorisait Zagreb, coupée du sel marin de Zara par les montagnes côtières, à faire venir son sel de Transylvanie par voie fluviale. Bloqué à l'est par le sel remontant de Salonique par la vallée du Vardar, au nord par le sel de Tuzla et des minières éparpillées dans la péninsule, le sel distribué par Raguse ne dépassait pas le Lim et la plaine de Kossovo, par la vallée de la Neretva il atteignait Sarajevo. Même dans ces limites étriquées Raguse ne disposait pas d'un monopole, elle rencontrait la concurrence des sels diffusés à partir d'autres escales: Cattaro, la Boiana et Durazzo veillaient à se réserver un marché intérieur. Même bornées à ce petit territoire, les ventes ragusaines de sel de attiraient l'attention des vénitiens qui placèrent Cattaro sous leur contrôle quand Raguse échappa à leur domination.

Raguse située dans le Golfe même était une dangereuse rivale pour Venise. Les deux villes et leur port avaient-ils toujours été rivaux? De 1204-1205 à 1358, Raguse fut placée sous l'autorité vénitienne qui y délégua des comtes et pratiquait l'obstruction à l'autonomie politique et au commerce maritime de la cité. Les traités commerciaux interdisaient aux ragusains de dépasser le golfe de Corinthe. Venise dont la politique ne manquait pas de cohérence autorisait toutefois Raguse à exploiter le commerce terrestre de l'arrière-pays slave mais, appliquant sa théorie de la souveraineté sur le Golfe, elle s'efforçait de dévier vers la cité des *doges* le commerce maritime et de tirer profit de l'activité des marchands ragusains en ces pays. Le traité de 1236 obligeait les ragusains à acquitter à Venise un droit de 5% sur les marchandises de Roumanie, de 20% sur les denrées d'Outremer, Égypte, Syrie et Barbarie, de 2,5% sur celles du royaume de Sicile et rien sur les denrées de Slavonie.

Venise s'efforçait de cantonner les navires ragusains dans une zone d'activité autonome sur les côtes de Schiavonie, Albanie et Grèce. Les Ragusains s'approvisionnaient aux salins de Durazzo puis de Valona et de Pouille. Le 29 juin 1262, le procureur du comte vénitien achetait aux délégués à la gabelle du sel de Barletta 12 000 muids (mesure de Raguse). Au commencement de la décennie 1330, les Ragusains éprouvèrent quelques difficultés à se pourvoir. Le comte vénitien Ludovico Morosini ordonna aux fermiers d'avoir toujours en stock 4 milliers de sel en été et 2 milliers en hiver. Pour éviter le retour de la disette, Morosini s'efforça

d'acquérir la péninsule de Stagno (Ston) en versant au roi de Sclavonie (Serbie) et au ban de Bosnie jusqu'à 8 000 hyperpères et une rente annuelle de 500 hyperpères. L'affaire fut rondement menée et l'empereur Stefan Dušan (1330-1355) donna Stagno et ses salines contre un versement annuel de 5 000 hyperpères, à verser au roi de Rascie (Serbie) et au ban de Bosnie. Les salines administrées en gestion directe par la commune ou affermées fournirent à Raguse une partie de son ravitaillement. Au XIV^e siècle, Raguse s'approvisionnait aux salins de Pouille, d'Albanie et de Corfou et importait aussi du sel de Zara (Raukar), Pago et Sebenico. En 1358, la domination vénitienne sur la Dalmatie et Raguse s'effondra au profit de la Hongrie et le *doge* renonça au titre, conquis dès l'An Mil, de «duc de Dalmatie et de Croatie». De ce moment, Raguse commença à se donner les navires qui firent sa force.

Le développement initial de Raguse au XIV^e siècle reposa sur la possession de coques, puis de nefes apparues dans la marine ragusaine au cours de la décennie 1360, une quarantaine d'années après les premières coques. Indépendante, Raguse s'efforça de conquérir les marchés laissés vacants par le départ des vénitiens, elle s'implanta solidement aux bouches de la Neretva. Lorsque Venise, prospectant de nouveaux débouchés pour remplacer ceux qu'elle perdit en Italie au début du XVI^e siècle, s'intéressa aux marchés slaves, elle trouva la place solidement tenue par les ragusains en Bosnie comme en Croatie. Ceux-ci disposaient d'un avantage sur leurs rivaux: ils se ravitaillaient avec des navires désarmés aux salines proches de l'Apulie. En 1380-1381, le roi de Bosnie, Tvrtko I tentait de doter son pays de deux escales du sel, qu'il installa, l'une au sud à Sveti Stefan, l'autre au nord à Brštanik dans la basse vallée de la Neretva. Cette escale pouvait être reportée à Drijeva, à Ploče, à Usign ou à Gabela. Ouvrir un marché était le droit du roi, l'approvisionnement incombait à la marine de Raguse. Des marchands ragusains avaient acquis avant 1303 la ferme des douanes de Drijeva: en 1362, le recteur de Raguse autorisait son ambassadeur à traiter de la location du marché de la Neretva pour un prix compris entre 1 500 et 2 000 ducats. L'importation du sel sur les navires ragusains gagnait directement l'embouchure du fleuve. Ainsi en 1392, un ragusain s'engageait à y apporter pour 200 ducats de sel de Brindisi et Corfou. Le sel de Corfou destiné à la Neretva était mesuré à la mesure du *moggio* de Pago, très proche de la mesure utilisée à Brštanik, une contamination métrologique due à la position prépondérante du sel de Pago et de Zara sur le marché bosniaque avant que Venise, par la destruction des salines de Zara et l'orientation du sel de Pago vers les marchés italiens, n'ouvrît l'escale fluviale au sel de Corfou ou de Pouille transporté par ses rivaux.

Approvisionner l'important marché de la Neretva n'allait pas toujours sans difficulté pour les ragusains: un contrat de nolis du 8 octobre 1416 fixait que le patron Marin Žižeković ferait avec sa nef escale à Corfou pendant une journée, irait ensuite aux salines de Santa Maura puis à celles de Zante, mais si cette prospection des marchés ioniens, à cause des mauvaises récoltes de 1416, échouait, il gagnerait

Trapani où il passerait quinze jours à charger. Le contrat autorisait la nef, à défaut de sel, à charger des grains et même revenir à vide, sans sel ni grain. En 1429, les officiers des «salines» de la gabelle de la Neretva achetaient une cargaison de 800 à 1 000 muids de sel de Valona et faisaient venir des sels (véniens) de Dalmatie, de Pago et Sebenico. Dès 1421, les ambassadeurs de Curzola recommandaient à la Seigneurie d'envoyer dans les eaux de Curzola une fuste de 20 bancs qui surveillerait l'embouchure. La même revendication fut présentée par des ambassadeurs de Pago, le 3 novembre 1458: ils souhaitaient que Venise renouvelât l'ordre intimé à ceux de Curzola de ne pas laisser entrer les sels de Pouille ni d'autres sels étrangers dans la Neretva, à quoi Venise objecta qu'elle était tenue à certains ménagements envers le roi Ferdinand qui succédait à son père Alphonse d'Aragon dans le royaume de Naples. Envers des princes moins puissants, Venise se montrait moins circonspecte.

Ainsi le 14 mars 1457, le roi Alphonse avait promis 600 chariots de sel au duc de Saint-Sava, Stjepan qui sollicitait l'autorisation des véniens pour l'importer dans les pays de la Neretva. Ceux-ci, hypocritement l'engagèrent à s'adresser plutôt à Pago où leur politique fiscale avait entraîné la sous-production. Stjepan leur représenta que, par trois fois en un an, pour ne pas enfreindre les règlements de Venise, il avait envoyé des bateaux à Pago pour y charger du sel «mais à chaque fois ils étaient rentrés à vide», le comte de Pago manquant même de sel pour la chambre fiscale de l'île, à Sebenico il avait reçu même réponse. Le 15 octobre, il se plaignait de nouveau: deux navires chargés de sel appartenant au prince de Tarente étaient entrés dans son port de Novi (Castronuovo/Hercegnovi) quand survint une galère vénitienne qui s'empara des deux bateaux. Le duc avait refusé de livrer bataille mais le prince de Tarente réclamait son dû: ces navires, dans son port, se trouvaient en effet sous sa protection. La politique brutale de Venise plaçait tout le monde dans l'impasse. En 1455, elle interdisait l'importation de sel de Valona à Novi et en 1457 le duc suppliait de pouvoir importer du sel acheté hors des terres véniennes, puisque celles-ci ne pouvaient lui en offrir, il proposait à Venise de payer sur ce sel la taxe de 5 ducats par cent mesures, comme s'il se fût agi de sel vénitien alors que jamais par le passé il n'avait payé aucune taxe sur le sel de ces régions. Le monopole vénitien était parvenu au point de rupture au cours de la décennie 1450, la crise du sel contraignait Venise à réviser sa politique de fond en comble au début des années 60 mais les erreurs politiques et commerciales de la Seigneurie firent l'affaire de Raguse et des Turcs.

Le sel jouait aussi un rôle dans la balance des échanges entre la côte et l'intérieur. Il était un moyen privilégié d'obtenir à bon compte l'argent des mines de Bosnie, grâce au recours à la vente à tempérament du sel aux valaques (*vlahi*, les éleveurs). Le paiement était gagé sur l'argent, mais le métal qui se prêtait le mieux à cette transaction était le plomb. En février 1403, le marchand Pasqual de'Resti, agissant au nom d'un noble de Bologne établi à Spalato, conclut trois contrats avec

le royaume de Bosnie; il vendit 11 000 muids (mesure de la Neretva) de sel au prix de 26 ducats le cent, 29 ducats pour le troisième contrat de 3 000 muids, rendu à destination. Le paiement était à quinze mois mais les nolis comptés 8 ducats le cent étaient payables immédiatement. Pour le troisième contrat, le nolis serait soldé par une fourniture de plomb livré en juin sur le marché de la Neretva. Comment fixer la valeur du plomb, pour équilibrer les termes de l'échange? La référence était le cours du métal sur le marché vénitien. La valeur de la marchandise était fixée par la place qui disposait du monopole des achats – le plomb gagnerait Venise – et qui pouvait à sa guise peser sur les prix. Les ragusains vendaient le sel à crédit et en demandaient le prix établi par la gabelle de Raguse au jour de la fourniture, ils fixaient le prix du plomb comptant à 20 hyperpères le millier de livres. Les termes de l'échange étaient inégaux, entre un produit de monopole et une denrée en vente libre sur un marché inorganisé, le plomb dont le prix était fixé par référence au cours atteint sur la place qui en monopolisait les achats. En 1398, la cargaison d'un navire fut vendue 26 ducats le cent, mais à l'acte du paiement le sel fut tout simplement échangé contre du plomb évalué 11 ducats le milliaire, mesure de Venise.

La concurrence ragusaine n'était pas limitée à la fourniture de l'arrière-pays slave. La location des services de la marine ragusaine aux ports de la côte de Pouille n'était pas un fait nouveau au milieu du xv^e siècle. La substitution, sur les lignes dalmates ou égéennes, des vaisseaux *pugliesi* – Bari avait joué un rôle actif dans le commerce oriental et la Croisade aux xi^e-xii^e siècles – par des embarcations ragusaines, s'était opérée sous les Angevins au tournant des xiii^e-xiv^e siècles. Les vaisseaux ragusains ne se contentaient pas de prendre en charge le commerce entre la Pouille et Raguse, la Neretva ou Durazzo, ils monopolisaient les échanges sur la côte sud-est de l'Italie, jusqu'à Ancône. Quand Venise n'avait pas encore monopolisé le sel de l'archipel de Zara et imposait des taxes légères à l'exportation du sel de Pago vers les ports de la Marche et des Abruzzes, celle-ci portait sur des quantités considérables: 20 000 muids à la mesure de Pago en 1395, 50 000 en 1403 etc. Mais la crise des salines de Pago obligea ensuite Ancône à recourir massivement aux services des Ragusains pour son ravitaillement (Rokai). Du 22 août 1442 au 18 décembre 1443, un marchand florentin établi à Raguse, Amedeo de'Amidei, *procurateur* d'Andrea de'Sancti d'Ortona, *trésorier* du Roi d'Aragon, et un marchand catalan, Juan Spartier (ou Expartier), habitant Raguse, nolisèrent dix navires pour aller chercher du sel à Brindisi et le porter à Termoli dans le Capitanate, à Vasto, Ortona ou Francavilla dans les Abruzzes, à Ancône, Fermo, Porto Recanati ou Porto d'Ascoli dans la Marche. Certains contrats de nolisement prévoyaient plusieurs voyages: trois transports dans deux des trois contrats établis le 18 mars 1443. Les patrons feraient le voyage sans escale et ne chargeraient que du sel. Cette hâte, le nombre des contrats, la réquisition de bateaux ragusains pour transporter du sel entre Brindisi et les ports au nord de la péninsule du Gargano, confirment la profondeur de la crise qui, plus que

conjoncturelle et provoquée par quelques années de mauvaises récoltes, affectait la structure du monopole vénitien: c'était toute la politique vénitienne qui vacillait, politique fondée sur l'importation des sels méditerranéens par les nefes armées et sur l'asphyxie des salines de l'Adriatique, dont la production était étouffée à Cervia et Pago, strictement contingentée à Piran. La dénivellation des prix et la lourdeur des taxes imposées par Venise provoquait la crise du sel dalmate et l'expansion du sel de Pouille qui s'emparait des positions naguère tenues par les marins de Zara transportant le sel de leur archipel.

De 1350 à 1450, la flotte de Raguse demeura à un rang modeste et ne dépassait pas les îles Ioniennes pour le commerce du sel. Lorsque la ville recevait du sel espagnol, celui-ci était apporté par des *coques* catalanes. Dans la seconde moitié du XV^e siècle, la monopolisation du trafic maritime des ports de la façade adriatique du royaume de Naples et la construction de nouveaux chantiers navals signalaient l'expansion nouvelle, mais l'information manque sur le tonnage et la composition de la marine marchande ragusaine. Celle-ci de plus en plus orientée vers le transport des grains et du sel de la Pouille adopta comme unité de tonnage le *carro*, précieuse indication de ses itinéraires et de ses cargaisons dominantes (Martin, 1993).

Sur la côte basse et sableuse, rectiligne, de l'Adriatique, Ancône offrait un excellent port, ceux de Ravenne, comblés par l'alluvionnement, asphyxiés par l'hégémonie commerciale de Venise, non entretenus depuis leur abandon par leurs utilisateurs déroutés vers Venise, ne pouvaient prétendre à un tel rôle. Ancône était remarquablement placée; c'était le dernier abri, avant les lagunes de Venise, que pouvait trouver un gros navire remontant vers le nord, et Francesco Sforza, vivement intéressé au port de la Marche, s'était emparé de la province. L'activité maritime d'Ancône avait été assez importante et précoce pour susciter l'hostilité des vénitiens. Ancône avait joué un rôle dans la renaissance commerciale des XI^e et XII^e siècles et était devenue un foyer d'opposition au pouvoir de Venise dans l'Adriatique mais la confrontation avec la puissante *commune* du nord qui revendiquait la souveraineté sur «son Golfe» tourna à l'avantage de celle-ci. Venise imposa à sa rivale l'humiliant traité commercial de 1264 qui brisa son développement pour deux siècles et demi. Ancône fut alors reléguée à un rang modeste, pas même un second rôle. La participation de ses marchands au commerce international céda la place, après 1264, à des fonctions régionales dans des relations inter-adriatiques organisées par des traités commerciaux conclus avec Zara en 1288, avec Raguse en 1292, avec Venise elle-même en 1345. Les vénitiens étaient assez réalistes pour laisser subsister une activité qui n'entraînait pas en concurrence avec leur monopole alors centré sur la plaine padane. La perte de la Dalmatie en 1356 renforça les liens unissant Ancône et l'archipel de Zara, gros pourvoyeur de sel de tous les pays de la haute-Adriatique. Les vénitiens laissaient faire. En 1378 encore, Venise sut faire la part des choses: à une ambassade, elle concéda que «nul de la cité d'Ancône n'aille conduire quelque

marchandise ou quelque quantité de sel, de vivres, de bois embarqués en Schiavonie, Dalmatie ou Croatie, dans tout autre port qu'à Ancône, sous peine de 500 ducats». Venise consentait à la marine anconitaine le seul approvisionnement du marché local, le transit et la redistribution étaient réservés à la marine et au patriciat vénitiens.

Ancône, dont les fournisseurs traditionnels, Pago et Zara, avaient réintégré la Seigneurie qui imposait à l'exportation de leur sel vers la Marche une traite de 5 à 10 ducats, commençait d'être considérée comme un territoire intégré au monopole vénitien: la main-mise sur un centre de production suffisait à placer sous la coupe du monopole un territoire politiquement indépendant et hors d'atteinte mais que les courants de trafic plaçaient sous la dépendance commerciale et le bon vouloir de qui contrôlait les sources de son approvisionnement. Or les ambitions de Venise furent ruinées par les contradictions du monopole et la crise de sous-production des salines dalmates. En 1442-1443, les ragusains mirent au service d'Ancône et des ports voisins (Figliuolo) des nefes qui acheminaient le sel de Brindisi chargé de suppléer le produit de Pago. Ancône échappait ainsi au monopole indirect de Venise. La mobilisation des nefes de Raguse montre que, dès cette époque, Ancône tendait à devenir un port sans marine, un port passif, fréquenté par des navires étrangers. Bientôt cependant elle reprit ses échanges traditionnels avec la côte opposée. De 1448 à 1450, des barques commandées par des patrons de Fermo et surtout de Zara y apportèrent quantité de sel.

Par la suite, Ancône s'adressa directement au monopole vénitien qui en 1463 acheta à Novello Malatesta les salines de Cervia et en 1487 monopolisait le sel de Pago, en abandonnant la politique de taxation du sel dalmate maintenu dans un régime de semi-liberté commerciale. Dès le 15 octobre 1482 et jusqu'au 24 juillet 1491, Venise vendit aux «douaniers de la Marche et du duché d'Urbino, pour Sa Sainteté le souverain pontife» beaucoup de sel de Pago au total 175 000 muids, soit 21 500 muids (mesure de Pago) par an; au prix initial de 7 ducats, porté à 8 ducats en 1490. A ce prix d'achat à la saline, Venise ajoutait 2 livres le cent pour la location de magasins à Pago et une traite de 10 ducats. Après 1491 Venise préféra fournir à la Marche du sel de Cervia, et cette situation dura tant que la cité romagnole fut possession de la Sérénissime. En 1509, la Romagne était perdue, rétrocédée au Saint Siège.

5. CONCLUSION

Il ne faut pas se laisser abuser par une confusion entre géographie et histoire, les cartes anciennes appellent la mer Adriatique golfe de Venise ce qui est légitime, les historiens de la fin du Moyen Âge assimilent golfe de Venise et monopole de navigation des bâtiments arborant le pavillon de Saint-Marc, mais c'est une vue qui appelle des nuances. En réalité, Venise et ses organes dirigeants tentent d'imposer

un monopole s'ils contrôlent politiquement et militairement la mer, or le cas intervient rarement. En 1409, le roi de Hongrie accepte de leur vendre la Dalmatie pour 100 000 ducats, mais Raguse et son territoire leur échappent. À la fin du siècle (1479), les Ottomans se sont installés dans les ports albanais qu'ils ont conquis durant une interminable guerre et contrôlent par conséquent les entrées et sorties du golfe. Sur la rive italienne dominant des puissances, le royaume de Naples est gouverné par des souverains aragonais que Venise ménage, et le pape fait valoir par les armes dont il dispose, spirituelles ou guerrières, des prétentions plus au nord, sur la Marche et la Romagne. Ne parlons pas de Trieste et des visées impériales ou archiduciales, les premières ont pourtant déjà joué un rôle au temps de Sigismond au début du siècle. Venise est aussi empêtrée dans les affaires italiennes avec Florence ou Milan. Bref, l'Adriatique n'est pas au XV^e siècle une mer tranquille où Venise imposerait sa volonté partout. En réalité, cette dernière cherche à faire respecter deux revendications qui lui paraissent fondamentales et indispensables à sa richesse et à son activité et se replie au nord d'une ligne imaginaire Ancône-Raguse. La première de ces revendications porte sur les nef armées et le contrôle des estuaires des fleuves qui assurent les communications entre le commerce maritime et l'arrière-pays et dont la surveillance, aisée, se contente d'une barque armée et de patrouilles fluviales voire d'une défense à terre, un château par exemple. Le second monopole concerne le sel et sa vente taxée aux populations riveraines ou de l'arrière: nul entrant dans l'Adriatique avec du sel ne peut décharger sa cargaison ailleurs qu'à Venise. On a vu ce qu'il en était des relations entre Ancône, Zara et Raguse, ou entre Valona/Durazzo ou encore le sel espagnol et Raguse, mais Venise, tout en laissant subsister hors de sa portée un important salin à Barletta en Pouille, a détruit quantité de salines dalmates qui, selon elle, alimentaient la contrebande et nuisaient à ses recettes fiscales, Ce faisant elle a appauvri des populations et préparé une «faim de sel» qui s'avéra au siècle suivant très dommageable à ses intérêts.

Tout marchand vénitien, même établi à l'étranger, à Londres ou Constantinople, à Bruges ou à Alexandrie, faisait librement du commerce (A., 2006 et 2021), ainsi Giacomo Badoer entraînait en société avec d'autres vénitiens et envoyait de Constantinople à Syracuse ou à Palma de Majorque sur nef vénitienne des centaines d'esclaves achetés dans les ports de la mer Noire, les marchands qui s'étaient procuré aux enchères des galées de l'État faisaient commerce en route, aux escales chrétienne de la péninsule Ibérique ou musulmane d'Andalousie et d'Afrique du nord, des denrées achetées en Flandre ou en Angleterre, mais dès l'instant où ils entraient en Adriatique, ils ne pouvaient décharger leurs marchandises qu'à Venise (Hocquet, 2021). Le monopole de navigation dans le Golfe écartait donc la concurrence que d'autres ports fréquentés par les marchands de Venise feraient à la République. Tout bien considéré, ce monopole ne s'appliquait en Adriatique qu'aux vénitiens et à leurs biens.

6. BIBLIOGRAPHIE

- ANSELMINI, S. (1991). *Adriatico. Studi di storia, secoli XIV-XIX*. Clua, Ancône.
- ANSELMINI, S. (1991). *Ultime storie di Adriatico, il Mulino*. Bologne.
- BALESTRIERI, D. et PASINI, P. (éds.) (2001). *Pesca e pescatori dal tardo Medioevo alla prima età moderna*. Milan: Leonardo Arte.
- BONFANTE, G., BUDROVICH, A. et TOLOMEO, R. (éds.) (1983-86). *L'eredità di Roma nelle città della Dalmazia durante il Medioevo*, 3 vol., Soc. Dalmata di st. Rome.
- BROGIOLO, G. et DELOGU, P. (éds.) (2005). *L'Adriatico dalla tarda Antichità all'età Carolingia*. Florence: All'insegna del Giglio.
- CABANES, P. (éd.) (2001). *Histoire de l'Adriatique*. Paris: Seuil.
- CESSI, R. (1953). *La Repubblica di Venezia e il problema adriatico*. Naples: Ed. scient. Italiane.
- DE NICOLÒ, M. L. (2004). *Microcosmi mediterranei. Le comunità dei pescatori nell'età Moderna*. Bologne: Clueb.
- DOUMERC, B. (2013). L'Adriatique, une proie dans les griffes du lion vénitien (XIe-XVIe siècle). In Nef A. (Ed.), *Les territoires de la Méditerranée, XIe-XVIe siècle* (pp. 15- 34). Rennes: PU. <https://doi.org/10.4000/books.pur.118916>
- DUCELLIER, A. (1981). *La façade maritime de l'Albanie au Moyen Âge. Durazzo et Valona du XIe au XVe siècle*. Thessalonique: Institute for Balkans Studies.
- FEDE, B. (éd.) (2007). *Genti nel delta da Spina a Comacchio. Uomini, territorio e culto dall'Antichità all'alto Medioevo*. Ferrare: Corbo.
- FIGLIUOLO, B. (2020). *Alle origini del mercato nazionale. Strutture economiche e spazi commerciali nell'Italia medievale*. Udine: Forum.
- HOCQUET, J-C. (2012). *Venise et le monopole du sel. Production, commerce et finance d'une République marchande*, 2 vol. Paris: Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti – Venise et les Belles-Lettres. <https://doi.org/10.14375/NP.9782369431169>
- HOCQUET, J-C. (2006). *Venise et la Mer, XIIIe-XVIIIe siècles*. Paris: Fayard.
- HOCQUET, J-C. (2021). *Le marchand de Venise, acteur de l'économie et de la société du Quattrocento*. Paris: Fayard.
- HOFFMANN, J. (1969). Venedig und die Narentaner, *Studi Veneziani*, XI, 3-41.
- IVETIĆ, E. (2019). *Storia dell'Adriatico. Un mare e la sua civiltà*. Bologne: il Mulino.
- KREKIĆ, B. (1997). *Venezia e l'Adriatico*, in *Storia di Venezia, III, La formazione dello Stato patrizio*. Rome.
- KREKIĆ, B. (2007). *Unequal rivals. Essays on relations between Dubrovnik and Venice in the Thirteenth and Fourteenth centuries*. Zagreb-Dubrovnik: Croatian Academy of Sciences and Arts.
- MARTIN, J-M. (1993). *La Pouille du VIe au XIIIe siècles*. Rome: Ecole française.
- MARZARI, M. (1982). *Il bragozzo. Storia e tradizioni della tipica barca da pesca dell'Adriatico*. Milan: Mursia.

- MUELLER, R. C. (1996). Aspects of Venetian Sovereignty in Medieval and Renaissance Dalmatia. In Dempsey C. éd., *Quattrocento Adriatico. Fifteenth Century Art of the Adriatic Rim* (pp. 29-56 et 225-230).. Bologne: Nuova Alfa Editoriale.
- RAUKAR, T. (1977). *Zadar u XV stoljecu. Ekonomski razvoj i drustveni odnosi*. Zagreb: Centar za povijesne znanosti, Odjel za hrvatsku povijest.
- ROKAI, P. (1995). *Dubrovnik i Ankonitanska marka u srednjem veku*. Novi Sad: Filozofski fakultet.

Comercio internacional y especialización portuaria: las relaciones entre Bristol y la bahía guipuzcoana de Pasaia a fines de la Edad Media

*International trade and port specialisation:
the relations between Bristol and the guipuzcoan bay of Pasaia
at the end of the Middle Ages*

Iago IRIXOA CORTÉS

Author:

Iago Irixoa Cortés
Doctor en Historia por la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea (Vizcaya, Spain). Ereiten Kultur Zerbitzuak
iago@ereiten.eus
<https://orcid.org/0000-0001-9628-907X>

Date of reception: 31/10/21

Date of acceptance: 18/01/22

Citation:

Irixoa Cortés, I. (2022). Comercio internacional y especialización portuaria: las relaciones entre Bristol y la bahía guipuzcoana de Pasaia a fines de la Edad Media. *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, (23), 33-60.
<https://doi.org/10.14198/medieval.21230>

Funding:

Este artículo se ha elaborado en el marco del proyecto "Cabot Project", dirigido por Evan T. Jones y Margaret M. Condon (University of Bristol) (<http://www.bristol.ac.uk/history/research/cabot/#research>), y del Proyecto de Investigación "Crecimiento económico, consumo y desigualdad social al norte de la corona de Castilla en el largo siglo XVI (ca. 1450-ca. 1580)", del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (Ref. PGC2018-096095-B-I00).

Acknowledgment:

No queríamos comenzar estas líneas sin agradecer profundamente la ayuda que durante los últimos años hemos obtenido

RESUMEN

El papel de los vascos en el comercio marítimo medieval ha sido subrayado en numerosas ocasiones. Tanto los investigadores nacionales como internacionales han remarcado su desarrollo e importancia como transportistas. Se les ha colocado en numerosos lugares a la vez, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico, con una intensidad destacada. No obstante, esta visión global debe ser matizada. No todas las poblaciones costeras vascas tuvieron el mismo grado de desarrollo marítimo, ni se dedicaron a todas y a cada una de las actividades con la misma fuerza. Aunque integradas en un marco general condicionado en gran medida por las relaciones internacionales y sin olvidar la colaboración y relaciones con las poblaciones vecinas, cabe reflexionar si las comunidades repartidas a lo largo de la costa guipuzcoana y vizcaína no trazaron recorridos singulares entre los que también figuraba la preferencia por determinadas rutas; dicho de otra manera, si no experimentaron cierta especialización geográfica en cuanto a los destinos. Las fuentes locales nos pueden ayudar a perfilar unas líneas al respecto, pero son incompletas y, sobre todo, tardías. En esta tesitura, la documenta-

por parte de Evan Jones, Margaret Condon, Heather Dalton y Gonzalo Velasco Berenguer. Una relación que no hubiese sido posible sin el Dr. Michael Barkham.

© 2022 Iago Irixa Cortés

Licence: This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0).



ción extranjera constituye un interesante soporte, especialmente en aquellos lugares donde los registros portuarios son relativamente tempranos y son cuantitativamente remarcables. Uno de esos casos lo constituye la ciudad inglesa de Bristol, que, en líneas generales, cuenta con registros portuarios a partir de la década de 1460; la localidad, además, fue un importante destino para el hierro vasco. Sin embargo, una aproximación geográfica a los datos

arrojados por sus documentos constata que el transporte de mercancías protagonizado por los barcos vascos estuvo concentrado en determinada zona guipuzcoana, la comprendida por la bahía de Pasaia y las diversas comunidades asentadas en ella; unos nexos que se atisban en la documentación local, pero que aparecen mucho más nítidos en las fuentes inglesas. A través de las siguientes líneas abordaremos ese caso, realizando una primera aproximación mediante un análisis geográfico de las embarcaciones vascas que aparecen en los registros de Bristol.

PALABRAS CLAVE: Comercio internacional; Edad Media; Gipuzkoa; Pasaia; Errenteria; Inglaterra; Bristol; Hierro.

ABSTRACT

The role of basque people in medieval sea trade has been emphasised many times. Both national and international researchers had highlighted their development and significance as carriers. They have been placed basques in many places with great force, both in the Mediterranean and Atlantic. However, this global vision must be moderated. Not all Basque coastal populations had the same degree of maritime development, nor did they engage in each and every activity with the same force. Although integrated in a general framework largely conditioned by international relations, and without forgetting collaboration and links with neighbour towns, it is worth considering whether the communities scattered along the coast of Gipuzkoa and Bizkaia did not draw particular routes, including preference for certain itineraries; in other words, if they did not experience a certain geographical specialization in terms of destinations. Local sources can help us outline some lines on this, but they are incomplete and, above all, late. In this context, foreign documentation constitutes an interesting support, especially in those places where port records are relatively early and are quantitatively remarkable. One of these cases is the English city of Bristol, which generally has port records from the 1460s. This town was also an important destination for Basque iron. However, a geographical approximation to the records shows that the transport of goods by Basque vessels was made by a certain are of Gipuzkoa, the one comprising the bay of Pasaia and the various communities based on it; links which can be discerned through local documentation,

but which appear much clearer in English sources. Through the following lines we will address this case, making a first approach through a geographical analysis of Basque boats which appear in the accounts of Bristol.

KEYWORDS: International trade; Middle Ages; Gipuzkoa; Pasaia; Errenteria; England; Bristol; Iron.

1. INTRODUCCIÓN¹

En 1474, una nao inglesa llegó al puerto guipuzcoano de Pasaia. Había venido cargada de trigo y tras vender las mercancías a los vecinos de la villa de Errenteria, ubicada al fondo de la bahía, había llenado la bodega de hierro. Una vez iniciada la travesía de vuelta, el concejo de San Sebastián detuvo la embarcación y la llevó a su propio puerto, argumentando que se habían incumplido ciertos privilegios por los cuales la mitad del cereal que llegaba a la bahía debía descargarse obligatoriamente en los muelles donostiarras (Ayerbe Iríbar, M.^a R *et al.*, 2013, p. 76). El hecho no era inusual, al contrario, se inscribía en las disputas que en torno a la jurisdicción de la bahía venían sucediéndose desde las primeras décadas del siglo XIV, prácticamente desde la fundación de Errenteria, en 1320. Sin embargo, el episodio sí reflejaba un contexto económico basado en el comercio marítimo internacional; en su caso, caracterizado por una importación de trigo y una exportación de hierro que implicaba a actores alejados, en esta ocasión, ingleses y vascos.

Décadas después, en marzo 1540, el mercader inglés John Wynter comparecía ante el concejo de Errenteria, población a la que ya conocía desde hacía varias décadas. Se le ponía al corriente de la decisión que había tomado el gobierno local frente a novedosas iniciativas fiscales acordadas el año anterior. Al parecer, para poder responder de manera más eficiente a las obras de los nuevos “cays” y canales, se había decidido implantar una alcabala forana o “del viento”, un derecho que los ingleses no habían pagado anteriormente. La puesta en marcha trajo consigo una decisión drástica por parte de los afectados, a saber, abandonar la villa y trasladarse a San Sebastián. Ante esta situación, los gobernantes no tuvieron más remedio que echar marcha atrás. Llamaron a Wynter para comunicarle la decisión de hacerles “libres de todo ello como avían seydo en los años pasados”, pero no sólo eso; solicitaban al inglés que:

“les hiziese relación d’ello a los dichos señores de Bristol e a los que más quisiere. E qu’él (...) al tiempo que partiere lleve una carta sellada con el sello d’esta villa para que vean la voluntad d’esta villa para que dure la dicha hermandad e amistad con los

1 Abreviaturas utilizadas: AGS: Archivo General de Simancas; AHPG-GPAH: Archivo Histórico Provincial de Gipuzkoa-*Gipuzkoako Artxibo Historiko Probintziala*; AME: Archivo Municipal de Errenteria; AMO: Archivo Municipal de Oiartzun; ARChV: Archivo de la Real Chancillería de Valladolid; BEHSS: Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián; BRSBAP: Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País; RIEV: Revista Internacional de Estudios Vascos; TNA: The National Archives.

dichos señores de Bristol e lo mismo será para con todos los mercaderes yngleses. E el dicho Juan Oynter dixo qu'él les haría relación e pidió la dicha carta para lo que dicho es e los dichos señores mandaron dar"².

“Hermandad” y “Amistad” eran las palabras elegidas por los guipuzcoanos; términos inmersos en un momento y objetivos determinados, que buscaban recuperar la estrecha relación mantenida hasta aquel momento. Las palabras pueden hacernos pensar en un recurso literario ordinario con el que argumentar cualquier discurso. No obstante, en esa ocasión el objetivo se centraba en una población concreta de Inglaterra, nada de menciones genéricas. Así pues, lo que en la documentación de inicios del reinado de los Reyes Católicos constituía una imagen difusa, décadas después se enfocaba sobre las poblaciones de Errenteria y Bristol.

Hace algunos años, Juan Ignacio Ruiz de la Peña planteó una breve pero sugestiva idea sobre la presencia cántabro-atlántica en el Mediterráneo occidental medieval. Según el historiador asturiano:

“el nivel de participación de las flotas norteñas en el comercio mantenido con los puertos mediterráneos fue muy diverso, variando según las áreas regionales; y dentro de éstas, obviamente, no todas las villas portuarias participaron en esa actividad en la misma medida. Por otra parte (...) se observan también diferencias regionales a tener en cuenta” (Ruiz de la Peña Solar, 2000, p. 58).

Posteriormente, Xabier Alberdi, en su tesis sobre la economía marítima guipuzcoana de los siglos XVI-XVIII, destacaba que “los puertos de la provincia se especializaron en actividades concretas en función, entre otras razones, de sus características físicas y de su posición con respecto a las rutas comerciales” (Alberdi Lonbide, 2012, p. 65); es decir, independientemente del contexto histórico, y dentro de un marco general, las actividades vinculadas al mar conocieron distintos grados de desarrollo en función de las condiciones locales existentes.

En este sentido, ha sido habitual considerar a la comunidad de mareantes guipuzcoanos y vizcaínos como un grupo homogéneo. Al estudiar el papel de los vascos en el comercio medieval se han enumerado casi todas las poblaciones indistintamente; es algo que resulta lógico. No obstante, a tenor de las ideas anteriores cabe preguntarse si todas esas comunidades actuaron en todos los lugares, en todos los tiempos y con la misma intensidad. En el caso guipuzcoano, por ejemplo, las villas no conformaron un mercado único. Ya hace unos años algunos autores defendían la existencia de diversos ámbitos geográficos o de preferencias de actuación. Así, cabe hablar de la relación que Andalucía y Portugal tuvieron con la cuenca del río Deba o con la villa de Zumaia durante el siglo XVI, o de los escasos vínculos que una población costera como Orio desarrolló con el mar hasta principios de esa centuria (Azpiazu Elorza, J. A., 1990; Achón Insausti, 1990; Alberdi Lonbide, 2012; Irixa Cortés, 2017; Barkham Huxley, M., 1987; Díez de Salazar, 1981, I, pp. 316 y ss.; Odriozola Oyarbide, L., 2000).

2 AME, A-1-5, fols. 35 r.º-36 v.º. Cfr. Díez de Salazar, 1983, I, p. 327.

Esa realidad diversa responde a múltiples factores, tanto exógenos como endógenos, marcados por las relaciones internacionales pero también por el propio desarrollo interno de cada comunidad marítima vasca. Son unas ideas aparentemente lógicas y evidentes. Sin embargo, aunque existen algunas reflexiones para el siglo XVI (Priotti, 2005), han sido muy pocas las iniciativas que se han encargado de desentrañar las dinámicas medievales.

Seguramente, la escasez de documentación local ha imposibilitado ese acercamiento al período medieval. Por ello, los fondos relativos a los lugares de destino se antojan fundamentales. Las relaciones marítimas poseen varias caras y los escritos procedentes de las localidades de nuestros protagonistas deben confrontarse con los documentos de los puertos que visitaron. Si los marineros guipuzcoanos y vizcaínos tuvieron un papel tan relevante a la hora de desarrollar esas actividades en el marco europeo, habría que preguntarse por la constancia que han dejado en la documentación de aquellos lugares. Sin embargo, a pesar del carácter relevante que se les ha concedido como hombres de mar, los investigadores locales se han acercado poco a las fuentes extranjeras; todavía el excelente trabajo realizado por Elisa Ferreira sigue sin ser superado (Ferreira Priegue, 1988).

Es precisamente la documentación de los destinos la que nos permite trazar o abordar hipótesis relativas a la especialización geográfica de determinados puertos. En este contexto, los registros portuarios de Bristol constituyen el soporte fundamental de estas líneas, pues arrojan datos muy significativos, especialmente en lo que respecta a determinada zona de Gipuzkoa y, sobre todo, en relación a las comunidades de la bahía de Pasaia, incluyendo en ella a Errenteria. Las investigaciones inglesas los han tenido muy en cuenta, pero si es verdad que en los últimos años su utilización está aumentando, estudios propiamente vascos apenas los han empleado (cfr. Autor, 2009; Autor, 2012a; Autor, 2017; Autor y Martín Sánchez, 2012a; Autor y Martín Sánchez, 2012b; Casado Alonso y Miranda, 2018; Casado Alonso y Miranda; 2019; Goienetxe Patrón, 2013; Molina de la Torre, 2018; Orella Unzué, 2005)³.

De todas formas, no estamos diciendo que cada población se cerrase o se centrase única y exclusivamente en una ruta. Los nexos comerciales no son una línea recta; los nodos que unen esas redes se encuentran repartidos por muchos lugares. Además, es necesario realizar análisis comparativos, cuantitativos, cualitativos y prosopográficos: tomar en consideración la información de otros puertos, calcular cuántos barcos componían la flota local, si hubo un reparto de destinos entre sus vecinos y, finalmente, estudiar los personajes que aparecen, los cuales pueden ser absolutamente desconocidos porque apenas están recogidos en la documentación vasca o castellana.

3 Junto al empleo de las fuentes extranjeras, también habría que destacar los distintos proyectos de tratamiento de la documentación que se están llevando a cabo desde diversas instituciones. Para estas líneas pueden destacarse el vaciado de las actas municipales de Errenteria y de Hondarribia, el de los protocolos notariales del siglo XVI de la costa guipuzcoana (por el momento, hasta 1570, así como la recopilación y vaciado documental llevado a cabo por el Ayuntamiento de Pasaia en fondos extramunicipales.

2. LAS RELACIONES ENTRE GIPUZKOA E INGLATERRA A TRAVÉS DE LOS REGISTROS INGLESES

Los vínculos medievales entre vascos e ingleses son bien conocidos por la historiografía anglosajona, gracias a su rica documentación (Carus-Wilson, 1966² y 1967²; Childs, 1978, 1981, 1995, 2003, 2013 y 2018; Connell-Smith, 1951 y 1954; Flavin y Jones, 2009; Jones y Stone, 2018; Ruiz, 1977; Vanes, 1974 y 1979). Con precedentes ya para las primeras décadas del siglo XIII, las relaciones anglo-castellanas fructificarán en la segunda mitad del siglo XV. El proceso fue asentándose en los decenios precedentes, si bien condicionado por la alianza franco-castellana. No obstante, el tratado de paz de 1466 entre Castilla e Inglaterra parecía abrir un nuevo panorama y, aun con algunos altibajos, condujo a un acercamiento entre ambas orillas, fomentado posteriormente por los Reyes Católicos.

Junto a iniciativas desarrolladas por las monarquías, existieron también acuerdos entre diversos territorios castellanos y la propia la corona inglesa (Aguirre Gandarias, 1990; Childs, 1978, pp. 48-56; Gorosábel, 1865). En lo que respecta a Gipuzkoa, ya en 1470 negoció salvoconductos para sus vecinos, pero más significativo fue el acuerdo de junio de 1474, que estableció un seguro de dos años e indemnizaciones para los guipuzcoanos. La Provincia recordaba a los ingleses que no se habían cumplido disposiciones anteriores y que, entre otras cosas, habían sido apresadas tres naos de Errenteria, San Sebastián y Zumaia, acontecimiento en el que fueron asesinados once hombres de la primera. Pocos años después, a inicios de 1481, comenzaron las negociaciones para renovar las treguas entre ambas partes y un año después llegaría el acuerdo de libre comercio entre Inglaterra y Gipuzkoa. Todo ello constata que las actividades mercantiles estaban conociendo un importante auge y un evidente interés por ambas partes, en detrimento de otras plazas como Nantes, a la que los guipuzcoanos no acudían tan asiduamente como antes (Aguirre Gandarias, 1990).

Este mayor acercamiento puede constatarse en la elección de los embajadores elegidos. Por parte guipuzcoana, en 1474 tenemos al bachiller Sebastián de Olazábal, miembro de una importante prole que enlazó con el principal linaje medieval de San Sebastián, y a Juan López de Hernialde, quien se dirigió a Londres con sus naves en 1482, cargado de hierro⁴. Más interesante resulta el caso de los representantes ingleses, en especial Arnaot de Truxill, que actuó en el segundo acuerdo. Si Bernal de Laforssa, negociador en ambos tratados, residió en Hondarribia⁵, Arnaot lo hizo

4 AGS. Cámara de Castilla. Pueblos, 17-228.

5 Empleó barcos de la localidad como la "Mare Pyte" de Jamot de Montaot en julio de 1472 para llevar telas a "Hispania", o de Pasai Donibane, como la "Juan" de Martín de Igueldo, que llevó pastel para Laforssa en julio de 1473. Su recuerdo pervivió durante varios años, pues en 1547 una casa torre todavía llevaba su nombre. Vid. AHPG-GPHA, 3/336, 58 r.º-60 v.º

en San Sebastián⁶. Su llegada, hacia 1473, estuvo motivada por los recelos que había despertado en el monarca francés. Arnaot era un importante mercader que comerció con paños, hierro y trigo, e incluso llegó a participar en concejos de San Sebastián donde se abordaron cuestiones mercantiles (Ayerbe Iribar *et al.*, 2013, doc. 31)⁷. Lo podremos ver comerciando con Inglaterra entre 1471 y 1480, especialmente con Plymouth, Exeter y, en menor medida, Bristol. Desde esta última localidad exportó paños a Irlanda en la nao de Esteban de La Lana, vecino de Hondarribia, e importó vino y aceite en naos de vecinos de Deba como Jofre de Sasiola (“Geuffrey de Sesiola”).

La perspectiva general que nos aporta el contexto político positivo, resulta mucho más evidente a través los registros portuarios ingleses. Una primera panorámica la expuso Dorothy Burwash (Burwash, 1969), tomando los datos del período 1460-1518 (Tabla I).

Tabla I. Procedencia de barcos vascos en puertos ingleses (1460-1518)⁸

	Chichester	Poole	Exeter-Darmouth	Plymouth	Bridgwater	Bristol	Total
Hondarribia	-	3	2	2	-	10	17
Errenteria	-	-	-	-	-	15	15
Pasaia	-	-	-	3	2	3	8
San Sebast.	1	-	2	4	-	1	8
Bilbao	-	-	4	3	-	-	7
Portugalete	-	-	5	-	-	2	7
Mutriku	-	-	4	1	-	-	5
Deba	-	-	1	4	-	-	5
Zumaia	-	-	4	-	-	-	4
Getaria	-	-	1	-	-	2	3
Gipuzkoa	2	1	-	-	-	-	3
Orio	-	-	1	-	-	-	1
Total	3	4	24	17	2	33	83

6 Sobre su figura, Childs, 1978, pp. 56, 60, 62 y 73; así como Condon y Jones, 2014. Sobre sus avatares en la villa donostiarra, ARChV. Pleitos Civiles. Zarandona y Walls, Olvidados, 232-5.

7 También fue elegido en 1480 como uno de los cuatro árbitros para resolver las diferencias existentes entre Getaria y el preboste de San Sebastián sobre la primera ballena que cazaban anualmente los guetarianos y cuya mitad debían entregar al oficial donostiarra. Cfr. Ciriquiain Gaiztarro, 1961, p. 53 y Txueka Isasti, 2008, p. 128, que lo citan como “Anhatal de Trowil” y “Alnatal de Trossill”.

8 Fuente: Burwash, 1969². La cronología no es la misma para todas: Chichester (1464-1514), Poole (1466-1506), Exeter-Darmouth (1480-1517), Plymouth (1461-1513), Bridgwater (1465-1511) y Bristol (1479-1518). No incluimos las de Londres porque la mayor parte de las veces no se indica la procedencia de la embarcación y porque la transcripción de los apellidos es tan farragosa que requeriría un análisis profundo. A primera vista, los pocos datos sobre el origen de las naves no permiten atisbar una especialización acusada porque aunque parecen ser mayores las menciones a Bilbao y Bizkaia, también hay ejemplos de Deba, Getaria, Hondarribia, Lekeitio, Pasaia o San Sebastián. En todo caso, no hay que dejar de subrayar el trabajo llevado a cabo por Childs, 1995 y la edición de las cuentas realizada por Jenks, 2016-2018.

Es obvio que los datos hay que ponerlos en relación con la realidad existente en cada una de las localidades representadas. Demografía, emplazamiento, evolución administrativa y actividades económicas predominantes son aspectos a tener en cuenta, sin olvidar la propia realidad inglesa y las disposiciones de los monarcas, tendentes tanto a promover el comercio dando facilidades a los súbditos de la otra parte como haciendo lo contrario (Childs, 1995; Connell-Smith, 1954). Con todo, un primer vistazo a la Tabla I es lo suficientemente significativo. La mayor parte de las poblaciones se mueven en parecidos términos, incluyendo también a Bilbao y San Sebastián, que podríamos considerar como las villas más dinámicas. No obstante, hay comunidades con una escasa representación (Getaria y Orío), frente a otras cuya aportación sobresale marcadamente (Hondarribia y Errenteria). La presencia tampoco es la misma si estudiamos los destinos. Existen puertos apenas visitados frente a otros donde se recoge un elenco amplio de localidades, como sucede en Exeter y Plymouth. En este segundo grupo también figura Bristol, pero con una importante diferencia: aquí, las embarcaciones del Este de Gipuzkoa (Hondarribia, Pasaia y Errenteria) superan con creces a las demás, aportando casi un 85% de los barcos.

Otro caso significativo inglés es el de Chester, población ubicada al noroeste y lindante con Gales, no recogido en la tabla. En las cuentas que se conservan (Wilson, 1969; cfr. Childs, 1978, p. 62), los datos sobre naves vascas comienzan a inicios de los 70, con una embarcación de Hondarribia en 1472-73, pero la serie es más abundante para fines de los 80. Independientemente de la necesidad de estudiar más a fondo los datos, estos son muy claros y permiten concluir que se trataba de un destino copado por la villa vizcaína de Lekeitio: hasta el ejercicio de 1515-1516, de las 44 embarcaciones vascas seguras⁹, 34 (un 74,4%) proceden de allí, seguida de Bermeo, con cuatro. Los años posteriores mantienen esa dinámica, aunque existe una cierta compartimentación y a esas dos poblaciones se les unen Mutriku y Ondarroa. Hasta el ejercicio 1535-36, las cuatro formaron casi el 77,5% de las 115 embarcaciones vascas identificables¹⁰. La aparición de Bilbao u otras poblaciones guipuzcoanas es prácticamente inexistente. De hecho, sólo tenemos una embarcación bilbaína, en 1514-15, y el caso guipuzcoano se reduce a dos de Deba y a sendos barcos de Mutriku y Zumaia (“*Sos Mayo*”). Hasta la década de 1530 no constan las poblaciones que protagonizaron el comercio con Bristol, a excepción de la “*María*” de Errenteria, en julio de 1518.

9 La procedente de “España” en 1473-1474 posiblemente proceda de Orío: el nombre de San Nicolás (advocación de la parroquia) y el apellido del patrón “Deraydea” (¿Iradi? ¿Urdaide? ¿Urraide?).

10 Unas tendencias que también tienen su reflejo tanto en la documentación municipal de Lekeitio de fines del XV como en los protocolos guipuzcoanos de mediados del XVI. Vid. Enríquez Hernández, J. *et al.*, 1993., pp. 138, 139, 273 y 274; AHPG-GPAHG 1/2560, foliación A, fols. 108r.º-v.º y foliación C, fols. 178 r.º-v.º; y AHPG-GPAHG 1/2569, C, fol. 15 v.º

Lejos de las latitudes inglesas, hay más ejemplos que nos llevan a plantear la hipótesis de la diversidad de rutas. Los datos de Valencia y Génova apuntan en esa dirección, con un protagonismo de Bizkaia y la zona Oeste de Gipuzkoa, la comprendida entre Mutriku y Zumaia (Guiral-Hadziiosif, 1989; Heers, 1955; Hinojosa Montalvo, 2007). Así, en los 20 navíos que Heers recogía para la Génova de 1460 la preeminencia vizcaína es indudable, pues quince proceden del Señorío; entre las guipuzcoanas predomina la cuenca del río Deba, con dos embarcaciones de la villa del mismo nombre, sendos barcos de Mutriku y Zumaia y otro más de la población interior de Elgoibar. Por su parte, aunque en Valencia la aportación de la Castilla septentrional fue discreta a fines del XV e inicios del XVI, no resultó un destino desconocido para las poblaciones vascas. Aun así, los datos para la etapa entre 1474 y 1513 muestran que no todos los patrones proceden de los mismos lugares ni lo hacen con la misma intensidad (Tabla 2)¹¹. En este sentido puede ser significativo que entre los diez patrones de naves que constituyeron el consulado vasco en Valencia, en 1504, se encontrasen tres de Lekeitio y sendos vecinos de Bilbao, Bermeo, Ondarroa y Zumaia (Guiral-Hadziiosif, 1989, pp. 284-285).

Tabla 2. Procedencia de algunos patrones vascos en el puerto de Valencia (1474-1513)¹²

Localidad	Número de Contratos
Ondarroa	28
Portugalete-Bilbao-Bermeo	27
Deba	22
Zumaia	21
San Sebastián	12
Getaria	12
Lekeitio	10
Hondarribia	9
Zestoa	4
Errenteria	4
Orio	1
Markina	1

¹¹ En este sentido, conviene hacer una importante advertencia sobre el apellido “La Rentería” vinculado a Ondarroa. Aunque se le ha considerado como un ejemplo de “migración desde una zona menos activa [Errenteria] hacia la más activa y dinámica [Ondarroa]” (Guiral-Hadziiosif, 1989, p. 253), se trata de una interpretación errónea, pues el apellido de la población vizcaína no tiene relación con el guipuzcoano.

¹² Fuente: Guiral-Hadziiosif, 1989, pp. 252-254. La autora habla de 27 contratos para Portugalete, Bilbao y Bermeo, aunque sin especificar cuántos corresponden a cada una de las tres poblaciones.

La destacada presencia de barcos procedentes del Este guipuzcoano en Bristol se explica, en parte, por la propia situación de la ciudad británica (Carus-Wilson, 1966² y 1967²; Childs, 2018; Stone, 2018). Para entonces constituía la segunda localidad inglesa tras Londres. Por su posición, la actividad comercial desarrollada miraba hacia el oeste de Europa, siendo sus mercados principales Francia, la Península e Irlanda. La pérdida inglesa de Gascuña en 1453 provocó un verdadero cataclismo porque el cierre del mercado de los caldos de aquella zona empujó a Bristol a reorganizar los destinos comerciales. Este hecho, junto al propio crecimiento de Castilla, aumentó su acercamiento al mercado ibérico. En la década de 1460 se aprecia un mayor peso de las plazas lusitanas que se verá desplazado por las castellanas para los 80, aunque el proceso se atisba con anterioridad: para 1473, las importaciones procedentes de Castilla fueron diez veces mayores a las registradas en 1461 (Stone, 2018, p. 195).

Desde Bristol llegaban fundamentalmente paños y telas, y en mucha menor medida objetos exóticos como los alabastros de Nottingham. En el caso vasco, debido a sus necesidades cerealísticas, el mercado inglés también constituyó un proveedor relativamente habitual de granos y legumbres (Carus-Wilson, 1966², p. 217). Por ejemplo, hacia 1481 unos ingleses trajeron trigo y paños en navíos de Errenteria y en 1501 San Sebastián denunció la descarga ilegal de haba inglesa en Errenteria (Ayerbe Iribar, M.^a R. *et al.*, pp. 307, 314 y 324).

En líneas generales, las cuentas particulares o “particular accounts” comienzan en 1461, y es en ellas donde se recogen numerosos datos sobre maestros, mercaderes, barcos, destinos y productos (Tablas 3-5)¹³. No obstante, antes de realizar cualquier comentario, es necesario hacer una aclaración respecto de los números que hemos recogido, pues presentan enormes diferencias con respecto a los estudios elaborados por Flávio Miranda e Hilario Casado (Casado Alonso, H. y Miranda, F., 2018; Casado Alonso, H. y Miranda, F., 2019). La razón es sencilla: mientras nosotros tomamos como referencia el número de barcos (contabilizando la ida y vuelta de una misma embarcación como un solo registro), los dos autores recogen de manera independiente cada partida fletada.

¹³ Los datos para el siglo XV han sido amablemente proporcionados por Margaret M. Condon y Evan T. Jones, a quienes queremos mostrar nuestro más sincero agradecimiento. Parte del trabajo realizado está accesible en: <http://www.bristol.ac.uk/history/research/cabot/publications/#transcriptions>. Para el siglo XVI hemos utilizado la selección publicada por Flavin, S. y Jones, E. T., 2009. Se ha estimado conveniente recoger datos de mediados del XVI porque entonces las relaciones parecen estar en su apogeo y son resultado de la inercia tardomedieval.

Tabla 3. Presencia de barcos vascos en el puerto de Bristol (1461-1474)¹⁴

	60-61	65-66	68-69	70-71	71-72	72-73	73-74	74-75	T
Bilbao	-	-	1	-	-	-	-	3	4
Bermeo	-	-	-	1	-	-	-	-	1
Gipuzkoa	2	2	-	1	-	-	-	-	5
Getaria	-	-	-	-	-	-	-	3	3
Orio	-	-	-	-	-	-	-	1	1
San Sebastián	-	-	-	1	-	-	1	1	3
Errenteria	-	1	-	4	3	3	1	2	14
Pasai Donibane	-	-	-	-	1	2	2	1	6
Hondarribia	-	-	2	7	3	4	3	4	23
Total	2	3	3	14	7	9	7	15	60

Tabla 4. Presencia de barcos vascos en el puerto de Bristol (1474-1493)¹⁵

	75-76	77-78	82-83	84-85	85-86	86-87	92-93	T
Bilbao	1	-	-	-	3	-	-	4
Lekeitio	1	-	-	-	-	-	1	2
Ondarroa	-	-	-	-	-	1	-	1
Mutriku	-	-	-	-	-	1	1	2
Deba	1	-	-	-	-	-	-	1
Zumaia	-	-	1	-	-	-	1	2
Getaria	-	-	-	-	-	-	1	1
San Sebastián	-	1	-	-	4	2	3	10
Errenteria	-	1	-	-	3	1	6	11
Pasai Donibane	-	1	1	1	4	2	3	12
Hondarribia	-	-	1	-	6	6	4	17
Total	3	3	3	1	20	13	20	63

14 Para el registro de 1470-71 consideramos como guipuzcoana la “María Magalena”, cuyo maestre es Juan Ramus (“John Ramis”). En el caso de Orio (1474-75), aunque la procedencia de la “San Nicolás” simplemente es “española”, los apellidos son típicos de la zona: el maestre Juan de Echeverría (“John Chebery”) y los mercaderes Juan de Recabo (“Recebe”) y Martín González de Segurolo (“Sygurola”), este último un importante mercader, vecino de la cercana Aia. Finalmente, adscribimos a Errenteria la “James” (1465-66) y la “Antony” (1474-75), cuyo maestre fue Juan de Arranomendi (“Renamond” o “Reynowe”).

15 No hemos incluido en esta relación a un Cristóbal de Aramayo que está registrado en enero y marzo de 1493 ni a la Magdalena de “Martín Nuncio” o Martín Ochoa (“Martin Oucheo”) que entraba el 11 de noviembre y salía el 3 de diciembre de 1486. En el caso de Pasaia, le adscribimos las naos de los hermanos Antón y Miguel de Escalante, llamadas “Mari Galant” y que aparecen en los registros de 1482-83, 1484-85, 1485-86, así como la “Catalina” de Pedro de Zuloibar (“Salutebawe” o “Salutebaw”) que se registra en el ejercicio de 1486-87. Finalmente, en ese mismo registro de 1486-87 hemos recogido entre los barcos de San Sebastián la “Bárbara” de Pedro de Alcega, de puerto desconocido, aunque por el apellido es probable que se trate de una embarcación donostiarra.

Tabla 5. Presencia de barcos vascos en el puerto de Bristol (1503-1546)¹⁶

	1503-04	1516-17	1525-26	1541-42	1542-43	1545-46	Total
Bilbao	-	-	-	-	1	1	2
Deusto	-	-	-	-	1	-	1
Bermeo	-	-	-	-	-	1	1
Mundaka	-	-	-	1	-	-	1
Mutriku	-	-	1	-	-	-	1
Orio	-	-	-	-	-	2	2
San Sebastián	-	1	2	1	2	4	10
Errenteria	1	7	1	3	1	11	24
Pasai Donibane	1	5	2	2	2	9	21
Hondarribia	-	3	2	-	-	3	8
Total	2	16	8	7	7	31	71

Los vacíos cronológicos que presenta la documentación podrían dar una visión sesgada (cfr. Stone, 2018). Sin embargo, las investigaciones inglesas ya se han encargado de poner en estrecha relación la zona guipuzcoana de estudio con Bristol y así lo muestra también la propia documentación vasca. De igual forma, no parece gratuito que durante todos esos años apenas se recojan poblaciones como Deba o Portugalete, y que la presencia de Bilbao o Lekeitio sea tan escasa¹⁷. La tendencia que observamos en el siglo XVI para la bahía de Pasaia es una clara continuidad de la que se aprecia desde la década de 1470. Los números que podrían jugar contra nuestra hipótesis, representados en las cuentas de 1475-76, 1482-83 y 1484-85, son explicables por lo fragmentario de las fuentes¹⁸. Posiblemente hubiese sido mejor descartarlos, pero habida cuenta de que ahondan en nuestro conocimiento, hemos preferido incluirlos.

De todas formas, es cierto que este proceso de especialización parece iniciarse en la década de 1460 y no antes. Hasta mediados del siglo XV Bristol es un destino complementario dentro del ámbito del comercio castellano-inglés, algo lógico si tenemos en cuenta el contexto internacional. En aquel momento la mayor parte se centraba en Londres y Southampton, con cierto interés por parte de Bristol y un pequeño espacio para Sandwich y Darmouth (Childs, 1978, pp. 52-53).

16 Adscribimos a San Sebastián dos naves de puerto desconocido: la “San Sebastián” del donostiarra Sebastián de Elduayen (“Dawen”), que aparece en 1516-17, y los dos viajes realizados por la “Juan Bautista” del donostiarra Juan de Erauso en 1541-42. Vid. Flavin y Jones, 2009, pp. 142, 285, 379, y 381.

17 De hecho, uno de los casos de Bilbao en las cuentas de 1485-1486 responde a un intento experimental por parte de los mercaderes de Bristol para adentrarse en el Mediterráneo (Stone, 2018, pp.199-200).

18 En 1484-85 sólo se recogen agosto y septiembre, mientras en 1475-76 se conservan sólo los meses de marzo y abril. Así mismo, las cuentas de 1482-83 sólo conservan el registro de unas siete embarcaciones. Al respecto, Condon y Jones, 2019.

Para la zona de Pasaia, el precedente más significativo sería el salvoconducto obtenido por la “María” de Erreñeria en 1455, aunque no habría que descartar a un Juan de La Rentería, que aparece capitaneando una embarcación donostiarra poco antes, en 1453¹⁹. A principios de los 60 los barcos de Erreñeria entran con más fuerza. Los salvoconductos registran varias naos de la localidad (no así de Pasaia) e individuos que aunque explícitamente no se citan como vecinos de la población guipuzcoana, sus apellidos e informaciones posteriores nos remiten ella; sería el caso de Martín y Pedro de Olaiz, Jaumot de Lizarza (asiduo en los registros de Bristol entre 1471-1474) y, sobre todo, Juan de Arranomendi, quien aparece en la documentación inglesa a partir de 1462, en ocasiones como maestro de naos de Sevilla (Childs, 2018, pp. 172-173 y nota 48; Vanes, 1974, p. 132; Veale, 1938, pp. 102-103, 116-117, 120-121, 122-123, 142-143)²⁰.

No hay duda que, en las nuevas relaciones que se fraguaron a partir de la década de 1460, Bristol se convirtió en un lugar preferente para algunas poblaciones vascas. Para la bahía de Pasaia esta tendencia aumentó con el tiempo y los números se incrementan considerablemente incluso en contextos internacionales complicados, como lo demuestran las cuentas de 1545-1546. En contraste, la participación de Hondarribia, tan activa hasta 1493, desciende de manera significativa con posterioridad.

La presencia que la zona Este de Gipuzkoa, formada por Erreñeria, Pasaia y Hondarribia, muestra en Bristol, explicaría su ausencia en puertos como Chester, Chichester o Bridgwater, así como la discreta posición en Valencia. Considerando los datos de Lekeitio con Chester, quizás la apertura general al mercado que tuvo lugar en la segunda mitad del siglo XV provocaría un reparto de las plazas²¹.

En este sentido, la tradición de la bahía pasaitarra cuenta con varios ejemplos de los nexos entre Inglaterra y Gipuzkoa, centrados especialmente en el aspecto artístico. El principal es un retablo que se conserva en la iglesia de Santa María de la Asunción de Erreñeria. Los últimos estudios lo adscriben a un taller bruselense, pero, tradicionalmente, su llegada se ha ligado a Inglaterra, concretamente, a María de Lezo, dama de Catalina de Aragón y mujer del médico de Enrique VIII, Miguel de

19 No obstante, el apellido “La Rentería” no parece existir en la villa guipuzcoana hasta inicios del XVI. Para datos anteriores, Elisa Ferreira recoge a un Antonio de Olasola (seguramente, Antón de Olaizola, vecino de Erreñeria) y a Juan de Santiago, que en 1445 cargaron trigo y paños en una nao que salió de Sandwich. Vid. Ferreira Priegue, 1988, p. 501, nota 32.

20 Arranomendi es un personaje significativo (y en parte desconocido), dueño de una de las dos casas-torre que aún se conservan en Erreñeria y que falleció en Inglaterra hacia 1496. Él es un caso paradigmático de la aportación que puede hacer la documentación extranjera, pues no hay muchos datos sobre él en la documentación local o provincial. Sobre su figura, cfr. Autor y Martín Sánchez, 2012a.

21 Existen también razones prosaicas y sencillas, como la propia ubicación geográfica. Al parecer, la zona entre San Sebastián y Hondarribia fue elegida para enviar correspondencia oficial porque el trayecto desde Bilbao era más largo (Connell-Smith, 1954, p. 12).

Lasao (Barrio Olano y Beresain Salvarredi, 2014)²². Más clara queda la vinculación con los ejemplos de alabastros medievales ingleses, pues la gran mayoría de piezas, trece de las dieciséis encontradas, estaban ubicadas en iglesias o ermitas situadas en la zona que estudiamos: Oiartzun (7), Hondarribia (3), Errenteria (2) e Irun (1) (Studer, G. y Martiarena, 2007; Martiarena, 2012; Martiarena, 2013)²³. Por último, debemos mencionar un Cristo que se custodia en Pasai Donibane, conocido con el significativo nombre de “Cristo de Bristol” o de los Misereres y que, según la tradición, llegó en 1518 a Pasai Donibane tras haberse enganchado entre las cadenas o jarcias de la popa de un barco que volvía, no de Bristol sino de Londres (Iturrioz, 1952, p. 202; cfr. Goienetxe Patrón, 2013, p. 27).

La pregunta que se plantea es qué podía aportar a Bristol la zona Este de Gipuzkoa; en especial, una bahía de Pasaia que vivía una peculiar situación administrativa y que, no obstante, era la que mayor representación tenía en Bristol merced a las embarcaciones de Pasai Donibane y Errenteria.

3. EL PAPEL DE LA BAHÍA DE PASAIA

A ojos extraños, los datos de Bristol en referencia a barcos del “Pasaje” nos pueden dar una falsa sensación de estar ante una sola comunidad, dinámica e importante. Sin embargo, y aunque hoy en día se vea casi como un todo, no hay que olvidar que la bahía de Pasaia estaba compuesta por cuatro comunidades, las actuales Pasai Donibane, Pasai San Pedro, Lezo y Errenteria. Hasta fines del XVIII sólo esa última se mantuvo jurisdiccionalmente independiente, merced a la carta puebla obtenida en 1320²⁴. Las tres poblaciones restantes estaban adscritas a otras localidades: Pasai San Pedro o el “Pasaje de Aquende” estaba dentro de la jurisdicción de San Sebastián, mientras Lezo y Pasai Donibane o “Pasaje de Allende” quedaron unidas a Hondarribia. Lo que hoy es el municipio de Pasaia no cristalizó hasta fines del XVIII.

De igual forma, los orígenes de cada una de esas poblaciones tampoco fueron los mismos²⁵. Mientras los antecedentes de Lezo han sido tradicionalmente vinculados

22 Personaje que, sorprendentemente, está ausente del estudio realizado por Autor y Martín Sánchez, 2012a.

23 No es descartable que alguna de ellas la trajese la “San Juan”, de Hondarribia, al mando de Juan de Laborda, a mediados de 1486. Vid. TNA, E122/20/5, fol. 21v.º, cuyos datos han sido amablemente proporcionados por Margaret Condon. Cfr. Ramsay, F. y Balir, J., 2001, p. 38.

24 Tampoco hay que olvidar que el propio nombre de “Pasaje” es consecuencia de las victorias jurisdiccionales obtenidas por San Sebastián sobre la bahía, sustituyendo al primitivo nombre de “Oiartzun”. Para todo ello y lo que sigue, al objeto de no cargar el texto con excesivas referencias, vid. Autor, 2009, 2012a, 2012b, 2020b y 2020c; y Tena García, 1997.

25 Tener en consideración esta realidad es fundamental a la hora de explicar la aparición documental de estas comunidades. Jacques Heers, por ejemplo, a pesar de destacar el papel de Deba, Mutriku, Bermeo y, sobre todo, Bilbao, recordaba que los patrones remitían a toda una serie de localidades, entre las cuales citaba a Pasai San Pedro (Heers, 1953, pp. 307-308). Sin embargo, ningún documento medieval ni altomoderno cita a esa comunidad asociada a la advocación de su templo, sino como “Pasaje de Aquende” o “Pasaje de San Sebastián”.

al Guillermo de Lazón y sus socios que se recogen en la carta-puebla de Hondarribia, en 1203, las comunidades de Pasaia no fueron creándose hasta mediados-fines del XIV, con importantes avances a mediados del Cuatrocientos. En el caso de Pasai Donibane, su desarrollo parece responder a movimientos naturales de los pobladores de los alrededores que se acentuaron durante las primeras décadas del siglo XV, momento en el que se ampliaron las casas existentes y se construyeron otras junto a la ribera con elementos tan significativos como “cays”.

En el caso de Pasai San Pedro, a pesar de contar con ciertos antecedentes en la zona hacia mediados del XIV, no será hasta fines esa centuria cuando la comunidad inicie su andadura, merced al impulso poblador fomentado desde San Sebastián para controlar la bahía. Este fenómeno cristalizó de forma exitosa varias décadas después, cuando en torno a 1457 sus moradores construyeron su propio templo; un grupo de pobladores que contaba con numerosos individuos procedentes de la cornisa cantábrica e incluso más allá, tal y se aprecia en apellidos como Alen o Maduc.

El impulso que conocieron ambas poblaciones se inscribía en una etapa positiva para Pasaia en el comercio marítimo, con un aumento de las embarcaciones foráneas. En 1450, cuando todavía no estaba construida la iglesia de Pasai San Pedro, San Sebastián y la comunidad de Altza, que también miraba a la bahía, firmaron un convenio para el aprovisionamiento de sidra de los barcos extranjeros.

La compartimentación jurisdiccional de la bahía se acentuó en 1320, cuando se otorgó la carta-puebla a los moradores de Oiartzun para poder levantar una villa en el lugar de Orereta, a orillas de la bahía. Ese será el germen de Errenteria, inicialmente denominada Villanueva de Oiartzun. El hecho suponía la creación de un ente independiente en una zona importante para la exportación de hierro y, por lo tanto, la nueva puebla constituía una competidora para San Sebastián y Hondarribia. Esto provocará continuos enfrentamientos entre los diversos agentes, que se iniciarán a los pocos años de la fundación de Errenteria. Incluso el Valle de Oiartzun, aparentemente el impulsor de la puebla, fue otro de los grandes protagonistas en los debates. En su caso, las disputas se produjeron porque la carta-puebla de Errenteria conllevó el desplazamiento, hacia la villa, de la centralidad política, económica y administrativa que mantuvo Oiartzun hasta aquel momento.

Los conflictos también se originaron entre las comunidades pasaitarras adscritas a San Sebastián y Hondarribia y sus respectivas cabezas de jurisdicción. Con todo, la actitud mostrada por San Sebastián y Hondarribia fue muy diferente. La primera resultó mucho más estricta, limitando fuertemente las actividades de sus pobladores e intentando que las principales actividades de comercio, transporte y manipulación se desarrollasen cerca de la villa. Precisamente esta severa supervisión explicaría la ausencia de barcos de Pasai San Pedro en las cuentas de Bristol. Incluso aunque nos encontremos con miembros de esa comunidad como Vicente de Arizabalo (1472) o Guillén de Londres (1545-1546), los veremos actuar en em-

barcaciones de otras poblaciones²⁶. De todas formas, tampoco es descartable que algunos de ellos se centrasen en otros destinos: una de las familias más interesantes de maestros y propietarios de nao de Pasai San Pedro, los Cotillos, está ausente en Bristol, pero entre 1491 y 1509 aparecerá en Burdeos, Flandes, Londres y en la pesca de Irlanda (Goienetxe Patrón, 2013, p. 23; Jenks, 2018, *Part IV, Number 6*, pp. 28 y 101).

Por su parte, Hondarribia no puso reparo alguno al avance de Lezo y Pasai Donibane. El hecho se debió a que las necesidades portuarias de la villa quedaban satisfechas con el fondeadero de Asturiaga y en el puerto del Puntal, cercano al recinto murado y donde estaba ubicada la lonja, pero también por los derechos jurisdiccionales que poseía sobre ambas orillas del río Bidasoa hasta el límite con Navarra. Al igual que San Sebastián en la bahía de Pasaia, Hondarribia extendió sus competencias sobre sus inmediatas aguas, también las que alcanzaban la orilla francesa. Gracias a ello ejercía un importante control sobre las mercancías que transcurrían por el río, así como la percepción de diversos derechos. La carga y descarga de los productos debía hacerse obligatoriamente en su lonja, tanto por los propios vecinos de Hondarribia como por parte de los de la zona francesa o navarra (Alberdi, 2012, pp. 65-66, 81-82, 188 ó 271).

Tampoco conviene olvidar que hasta 1566 la zona comprendida entre Pasaia y Hondarribia, incluyendo a Errenteria y Oiartzun, dependía jurisdiccionalmente de la diócesis de Bayona y que la influencia gascona se extendió entre San Sebastián y Hondarribia tanto desde el punto de vista demográfico como burocrático, empleando el gascón como lengua en textos privados, pero también en los administrativos. Estos vínculos debieron resultar fundamentales para el progreso de relaciones internacionales. Considerando la importancia que el vino gascón tenía en el mercado inglés, no es difícil pensar que los mercaderes y mareantes guipuzcoanos conocieron de primera mano esa realidad, aunque participar de forma directa en el negocio fuese más complicado.

Así mismo, la pérdida de Bayona por parte de Inglaterra también jugó un papel importante en el desarrollo de las relaciones vasco-inglesas. Una de las consecuencias pudo ser el traslado de los negocios a Hondarribia. Los protocolos de la villa guipuzcoana, que se conservan desde 1501, guardan algunos ejemplos²⁷. De hecho, las primeras escrituras vinculadas a ingleses están relacionadas con el pastel de

26 Existen dudas sobre Vicente, porque en 1502 declaraba tener unos 42 años y ser vecino de San Sebastián y morador en San Pedro (ARChV. Pleitos Civiles. Zarandona y Wals, Olvidados, 1138-2). De hecho, las fechas y los datos sobre el barco que capitanea nos llevan a plantear que, en vez de "Arizabalo", debemos leer "Idiazábal", quien aparece en los registros de 1474. En cuanto a Guillén de Londres, podemos verlo tanto en barcos de San Sebastián como de Pasai Donibane.

27 Vid. AHPG-GPAH 3/0283, 3/0284 y 3/0285. Las escrituras se encuentran descritas y digitalizadas en <http://artxiboataria.gipuzkoa.eus/jopac/controladorconopac?usr=null>.

Burdeos y las telas de Bristol²⁸. Sus protagonistas son mercaderes como Robert Role, John Shipman, John Ward, William Woseley, Wiliam Monox, el significativo caso de Thomas Batcock²⁹, el vecino de Taunton Roger “Atuyll” y un mercader londinense llamado maestre Jacques, que adquiría de vecinos de Saint-Jean de Pie-de Port sayales elaborados en esa localidad. Es posible también que el pequeño papel de Bilbao en la documentación de Bristol esté relacionado con la redistribución de los productos desde Hondarribia. Aquí tenemos a Martín de Lezamiz en 1502 y Sancho de Achuri en 1503, que compraron paños a William Monox³⁰. El hierro, no obstante, apenas aparece registrado en estas fechas, salvo cuando en junio de 1503 el mercader Thomas Pynzon se comprometía a pagar varios quintales. Thomas actuaba en nombre de “Juan Colas” o John Colyns, quien aparece discretamente en las cuentas de Bristol, interesado en el vino andaluz y en la exportación de telas a Portugal.

Al igual que las restantes comunidades de la bahía, la principal de ellas, Villanueva de Oiartzun o Errenteria, también conoció importantes transformaciones, especialmente a lo largo del último cuarto del siglo XV. Una de las principales fue su reducción territorial a partir de 1495, producida por la definitiva independencia del Valle de Oiartzun. El otro factor negativo, prácticamente continuo, fue la actitud de San Sebastián. La villa donostiarra condicionó fuertemente el progreso de Errenteria, supervisando exhaustivamente la carga y descarga de productos y limitando dicha actividad al simple abastecimiento, una táctica que también aplicó a Pasai Donibane y, en menor medida, a Lezo (Autor, 2009; Autor, 2012a; Iturrioz, 1954, pp. 78-79). Con ello, trataría de impedir el desarrollo mercantil de la comarca.

Los debates venían de lejos. Un fallo regio de 1376 intentó ponerles freno, aunque sin éxito. La tensión era tal, que el hecho de 1474 mencionado al inicio del artículo, derivó en “escándalos e dannos e rrobos e quemas e feridas e muertes de homes”³¹. La sentencia de 1475 introdujo importantes novedades que favorecieron a San Sebastián. En primer lugar, la villa donostiarra logró la jurisdicción civil y criminal sobre el agua, salvo en el caso de los vecinos y moradores de Errenteria, Oiartzun y sus barcos. En segundo lugar, se arrogaba la potestad exclusiva para nombrar guardapuertos, agentes controladores del tráfico marítimo y recaudadores de derechos. Como antes, los maestros de las naos fletadas por los vecinos de Errenteria debían acudir a San Sebastián para demostrar que el objetivo sólo buscaba el aprovisionamiento de aquella villa. La última gran novedad se introdujo con relación al grano que acarreaban los navíos castellanos y extranjeros que llegaban al puerto: si

28 Seguramente emplearían barcos ingleses para el transporte de pastel, debido a que las leyes de 1489 habían prohibido la importación de ese producto a Inglaterra en barcos foráneos (Childs, 1995, 356-357). Ese hecho puede verse en las cuentas de Bristol de 1503-04.

29 Sobre él, Childs, 2003, p. 62; Autor y Martín Sánchez, 2012a, pp. 474-477; Autor y Martín Sánchez, 2012b, pp. 104-108.

30 Ejemplos posteriores, de 1521, en AHPG-GPAH, 3/0292, fols. 15 r.º-v.º y 29 r.º-v.º

31 Para lo que sigue, Ayerbe Iribar *et al.*, 2013, docs. 14-41. La frase en *ibidem*, p. 72.

bien estaban obligados a descargar la mitad en San Sebastián, el nuevo fallo permitió que, en un determinado plazo desde su llegada a la bahía, la otra mitad pudiese ser llevada a Oiartzun pero no a Erreterria. Esta decisión resulta llamativa, pues el Valle seguía adscrito jurisdiccionalmente a la villa y carecía de puerto propio donde hacer la descarga. Para solucionar esta aparente incongruencia, en 1478 Oiartzun y San Sebastián establecieron un convenio que confirmaba el fallo de 1475 y acordaba la construcción de una lonja en el puerto pasaitarra, en términos donostiarras. Una ejecutoria de 1479 ordenó el cumplimiento de todo ello, si bien la edificación no se llevó a cabo.

Las fechas del acuerdo entre Oiartzun y San Sebastián no eran gratuitas. Con el ataque e incendio provocado por las tropas francesas en 1476, Erreterria quedó destruida, de manera que el pacto puede considerarse una táctica perfectamente calculada para impedir el avance de Erreterria, aprovechando su delicada situación³². Con todo, la villa consiguió abrirse camino, también a nivel internacional: su vecino Juan de Arranomendi salía el 24 de noviembre de 1477 desde Bristol rumbo a “Hispania” con 25 cargamentos, compuestos en su mayoría por telas de mercaderes ingleses, pero también con telas, habas y cebollas del propio Arranomendi.

Menos de dos décadas después, la situación parecía exitosa, debido en gran parte a la incidencia del tráfico comercial internacional, con las relaciones anglocastellanas en pleno vigor. De hecho, en 1493 los vecinos de Pasai Donibane mostraron la posibilidad de poder aplicar una alcabala sobre “los yngleses que en ese puerto e logar entraban e dan sus mercadurías a otros estrannos” (Autor, 2013, doc. 45).

En 1494 Erreterria se encontraba en un momento dulce. Para entonces el recinto murado no era suficiente para albergar a toda la población y fue necesario ocupar nuevos terrenos. Además, se llevaron a cabo iniciativas para dotar a la villa de mejores infraestructuras que respondiesen adecuadamente al comercio (Artetxe Fernández y Autor, 2019). En julio de 1495 se solicitó licencia a los reyes para construir una lonja y así poder cubrir las necesidades de los “muchos estrangeros e trabantés” que venían. Las peticiones obtuvieron respuesta positiva en 1497 y, a partir de entonces, Erreterria contó con una renta que fue clave en las finanzas de la villa (Autor y Martín Sánchez, 2012a y 2012b). Así mismo, la preocupación por construir, mantener, ampliar y mejorar equipamientos portuarios, entre ellos un largo muelle, fue una constante. Frente a ello, las pequeñas comunidades pasaitarras, en especial Pasai Donibane, encontraron problemas para edificar libremente, en el agua o junto a ella, “cays” o elementos que facilitasen la estiba; de hecho, siguiendo fallos de 1399 y 1455 que otorgaban la jurisdicción de los terrenos mojados por

32 Cfr. al respecto, lo declarado por algunos testimonios de 1537, señalando que en el marco de dicho conflicto Erreterria aun “no hera poblada del todo, e que entonçes se llamaba la villa nueva de Oyarçun e que pendiente el dicho pleyto se pobló e se hizo cabeça del dicho valle” (AMO, C-4-5-4, fols. 303 v.º-304 r.º)

el agua a San Sebastián, no podían hacerlo sin contar con licencia del regimiento donostiarra, que mantuvo una postura muy estricta al respecto, derribando las estructuras incluso con bombardas las estructuras.

En esta coyuntura, los conflictos con Francia volvieron a provocar graves efectos. En 1512, el ataque francés ocasionó la destrucción de la práctica totalidad del recinto murado de Errenteria. Hondarribia también conoció importantes alteraciones, entre las que hay que destacar los incendios de 1462 y 1498, los sitios franceses de 1476 y 1512 y la ocupación francesa entre 1521 y 1524 (Roldán Gual, 1996)³³. El contexto de Hondarribia debió llevar aparejadas consecuencias con respecto a la dinámica comercial y es posible que Bristol optase por cambiar de destino, pasando a dar preferencia a la zona de Pasaia, especialmente a partir de la década de 1520.

Aun así, no hay duda de que para inicios del Quinientos los maestros de nao y pilotos habían asentado la tendencia que se refleja en Bristol en la década de 1460. Sin embargo, calibrar la relevancia económica y social de esos vínculos resulta más complicado. Para empezar, hay dificultades para conocer a todos los protagonistas, y así mismo, habría que estudiar el porcentaje de maestros y capitanes que acude a Bristol y los que no lo hacen. Tampoco es sencillo saber si todos los barcos adscritos a determinadas poblaciones fueron construidos en ellas. A pesar de contar con ciertos precedentes, los datos sobre las actividades astilleras desarrolladas en Errenteria no abundan antes de 1520 (cfr. Autor y Martín Sánchez, 2012a, p. 282; Odrizola Oyarbide, 1997).

En este sentido no hay que olvidar las paulatinas disposiciones que los monarcas castellanos e ingleses emitieron para fortalecer sus respectivas flotas. Aun así, el desarrollo del comercio internacional impulsó la participación de los extranjeros en la industria naval vasca, como lo muestra la prohibición establecida en las ordenanzas de San Sebastián de 1489, que impedía construir embarcaciones para foráneos sin contar con licencia concejil; un fenómeno que debió resultar habitual pues la disposición formaba parte de ordenanzas vigentes con anterioridad a ese año (Banús y Aguirre, 1987, p. 62)³⁴.

Más usual que los encargos resultó la compraventa. El mercader de Bristol George Smith, por ejemplo, declaraba en su testamento de noviembre de 1490 ser dueño de la cuarta parte de la nao “Catalina”, cuyo maestro y copropietario era Antón de la Torre o Antón Pérez de Oyanguren, alcalde de San Sebastián en 1501 y visitante asiduo a Bristol; lejos de vender su participación, Smith se la dejó en herencia a su primo Gibon Cogan (Condon y Jones, 2011). Otro caso es el de la carabela donostiarra “Mixela”, construida a finales de la década de 1460 o inicios de 1470, cuyas tres cuartas partes fueron adquiridas por Arnaot de Truxill y su esposa, con la cual

33 Sin olvidar que el fuego arrasó prácticamente todo San Sebastián en 1489, a lo que se unieron varios brotes de peste.

34 Un ejemplo, de 1498, en AGS. Registro General del Sello. 1498-X, fol. 254.

desarrollaron parte de su actividad comercial³⁵. En Errenteria tenemos al maestre de nao Juanto Pérez de Goizueta, que construyó la nao “Elisabet” junto a su mujer, el preboste de Hondarribia Juan Sánchez de Benesa y Juan de Miranda, vecino de Oiartzun. Ese último vendió su parte a Goizueta y, estando en Bristol, el mercader Pablo de Lastola, cuñado de Juanto³⁶, logró que John Sterfield adquiriese una cuarta parte. No parece que esta propiedad fuese prolongada porque tras la muerte de Goizueta, en 1485, Juan de Laborda, vecino de Pasai Donibane, adquirió las partes de Benesa y Sterfield. El fenómeno de coparticipación fue tan habitual que los Reyes Católicos lo intentaron frenar con la pragmática de 1501. No obstante, su resultado fue relativo, como lo muestran las denuncias presentadas en 1504 contra Marticot de Lasala, vecino de Hondarribia, por haber vendido la mitad de su carabela a William Monox³⁷.

Con una villa relativamente importante, pero con limitaciones, y con tres poblaciones modestas, cabe plantearse cuál fue el factor que impulsó las relaciones entre la bahía de Pasaia y Bristol. Junto al desarrollo de las actividades marineras, gran parte de la respuesta se asienta en el hierro, un producto cuya demanda aumentó en Inglaterra a partir de mediados del siglo XV. Los estudios realizados hablan de que el metal castellano llegó a suponer cerca del 85% de las importaciones. La relevancia del hierro vasco ya aparece atestiguada en textos ingleses del siglo XV, hacia 1452. Junto a Bizkaia y Gipuzkoa, tampoco resultó inusual el metal navarro, pues aunque parte salía desde Bayona o San Juan de Luz, lo hizo mayoritariamente desde Hondarribia, Errenteria y San Sebastián (Childs, 1978, 112-123; Childs, 1981, y Díez de Salazar, 1983).

Bristol se abrió especialmente al hierro de la zona Este de Gipuzkoa. Sus registros lo constatan a partir de 1466, con barcos de Errenteria y Hondarribia transportando el metal junto a otra serie de productos, generalmente pastel (hasta 1489) y vino. El citado Juanto Pérez de Goizueta reconocía en su testamento que debía entregar hierro en la lonja de Bristol a Thomas Harper³⁸. En Errenteria los extranjeros llegaron a copar tanto el mercado, que en noviembre de 1527, Onofre de Isasti, quien sintomáticamente tenía fletada su nao para Bristol, reclamaba al regimiento que se diese preferencia a los vecinos de la villa sobre los extranjeros a la hora de comprar el metal en la lonja³⁹. En 1559, la propia Provincia se encargó de marcar exhaustivamente el hierro que se producía en su jurisdicción, debido al descontrol y desorganización existente en la calidad y empleo de vena utilizada; copias de este acuerdo

35 ARChV. Pleitos Civiles. Zarandona y Wals, Olvidados, 1138-2.

36 Probablemente emparentado con el Juan de Lastola (“de la Stola”) documentado como maestre de la Magdalena de Errenteria en Bristol en abril de 1486. y que salió en mayo.

37 ARChV. Registro de Ejecutorias, 216-3, Sobre la pragmática, García de Cortázar, 1965, pp. 173-174.

38 ARChV. Civiles. Quevedo, Fenecidos, 2732-1, fols. 6 v.º-9 r.º

39 AME, A-1-2, fol. 176 v.º

se enviaron a lo largo y ancho de toda Europa, incluyendo Londres y Bristol (Díez de Salazar, 1983, p. 327). La documentación inglesa también cuenta con significativas menciones al hierro de nuestra zona guipuzcoana. Un texto de finales del XVI hacía distinciones entre el mejor tipo de hierro de España, que costaba doce libras el “ton”, y el “Rentaría iron”, que valía diez (Childs, 1981, p. 39). Años antes, entre 1546 y 1552, el mercader de Bristol John Smythe hablaba de “Rendry iron”, “S. S. iren” o “iren of Vryn & Fontraby” (Vanes, 1979, pp. 9, 192, 204 y 301)⁴⁰.

Curiosamente, ni las comunidades ubicadas a orillas de la bahía de Pasaia, ni Hondarribia, ni San Sebastián contaban con ferrerías. Errenteria conoció tres en su jurisdicción para mediados del XV, pero lo hicieron de manera intermitente. Fueron los territorios de alrededor los que constituyeron el verdadero motor. En el caso de Errenteria y Pasaia fue Oiartzun, que en 1499 tenía instalados 12 ingenios y uno más estaba funcionando en 1511 (Autor y Lema Pueyo, 2011, p. XXI). En Hondarribia resultaron ser Irun y la zona del Bidasoa, con cinco ferrerías para 1512. San Sebastián, por su parte, se nutriría del Urumea, que contaba con nueve instalaciones en 1475 (Díez de Salazar, 1983 y 1997). De esta manera, el nombre geográfico dado al hierro por parte inglesa no haría referencia tanto al lugar de producción como al puerto de salida. Así, aunque se citase al hierro de Errenteria o San Sebastián, el metal podría haber sido labrado tanto en las zonas mencionadas como otras cercanas, incluyendo a Navarra. En los testimonios tomados en los procesos en torno a la jurisdicción de la bahía, no es inusual acentuar la relevancia de Errenteria como centro exportador de “las 30 ferrerías de la zona”, números muy similares a las 27 que acabamos de recoger (Molina de la Torre, 2018, p. 283).

La industria ferrona entre Errenteria y Hondarribia, que contaba con veneras propias, tenía una larga tradición en esa industria, que hunde sus raíces en las ferrerías de montaña o “haizeolak” altomedievales. Para 1293 el puerto de Oiartzun, como se conocía entonces a Pasaia, y Orio, constituían los puntos de exportación en la costa guipuzcoana, llegando a instalarse renterías para recaudar derechos regio; unas fechas significativas, pues todavía no se habían fundado las villas de Orio y Errenteria (Autor 2020b y 2020c; Díez de Salazar, 1981).

Pocos años después esta tradición quedó consolidada. En 1328 el rey castellano concedió a los ferrones de Oiartzun y de Irun el Fuero de las Ferrerías, otorgándoles jurisdicción propia. El hecho también es significativo por tratarse del primer instrumento normativo de ese tipo dirigido a Gipuzkoa, si bien el resto de profesionales del territorio no tardó mucho en lograrlo (1335 y 1338). Es cierto que el fuero perdió vigencia en Oiartzun a lo largo del XV, pero todavía los dueños de las ferrerías formaban un importante grupo de poder a inicios del siglo XVI (Díez de Salazar,

⁴⁰ Sin embargo, el libro de Thomas Howell (1517-1528), no parece conservar dichas menciones. Agradecemos a Heather Dalton habernos facilitado la transcripción del documento, previo a su publicación. Cfr. Connell-Smith, 1951.

1983; Ayerbe Iribar *et al.*, 2012). Vista la cercanía de fechas entre el Fuero y la carta puebla de Errenteria, cabe plantear que parte de los impulsores de la villa fuesen o contasen con la ayuda de los ferrones del valle, ya que el nuevo emplazamiento les permitiría participar más activamente en un mercado copado por comerciantes de San Sebastián, Hondarribia y Getaria. Además, Errenteria proporcionaría a la monarquía navarra y a sus mercaderes y productos otra interesante salida al mar.

La relevancia del hierro de Errenteria contrasta con la ausencia o escasa mención en los registros de Bristol de naos procedentes de las otras comarcas guipuzcoanas con gran tradición en la elaboración del metal y con decenas de ferrerías repartidas en sus ríos para fines del siglo XV (Díez de Salazar, 1983 y 1997). Si Bristol constituía un enclave idóneo para el hierro vasco, es llamativa la discreta presencia de puertos como Deba, Getaria, Mutriku y Zumaia. Una de las razones radicaría en el amplio mercado del hierro vasco y la intensidad o fortaleza de destinos establecidos con anterioridad al desarrollo del comercio castellano-inglés. Evidentemente hay que tener en cuenta la organización de todo el entramado, tanto local como internacional, pero tampoco es difícil pensar que la elevada demanda de metal, lejos de provocar una lucha encarnizada por el mercado inglés, produjese un reparto; al menos mientras la coyuntura fuese positiva. Otra razón podría radicar en la participación castellana en el comercio inglés. Si en Londres, la principal plaza comercial, los castellanos pudieron intervenir de manera más directa, en Bristol eran los ingleses los que controlaban mercado; quizás por ello resultase un enclave menos atractivo para las localidades guipuzcoanas más dinámicas.

4. CONCLUSIONES

El uso de la documentación extranjera resulta fundamental para el estudio del comercio internacional. Nos ayuda a tener una visión más completa de los vínculos establecidos entre diversas zonas de Europa que en numerosas ocasiones, como en el caso vasco, la precariedad de los escritos locales sólo nos permite conjeturar o trazar de forma muy débil. Los registros de Bristol son un ejemplo paradigmático, porque si es verdad que la historiografía anglosajona conocía los vínculos con Guipuzkoa y Bizkaia, los investigadores vascos apenas habían escrito unas pocas líneas al respecto.

Esta riqueza permite ahondar en aspectos que han pasado más desapercibidos. Uno de ellos lo constituye la existencia de tenencias locales o comarcales en el desarrollo de rutas marítimas. Aunque no es inusual ver a representantes de una misma localidad a lo largo y ancho de Europa, eso no quiere decir que sus redes de actuación abarcasen todos los puertos con la misma intensidad. En estas líneas creemos haber demostrado esa realidad mediante el estudio de las embarcaciones guipuzcoanas recogidas en los registros de Bristol, pero también se han puesto so-

bre la mesa otros casos que ahondan en nuestra hipótesis, como son los puertos de Chester y Valencia.

La intensidad mostrada por la bahía de Pasaia en Bristol contrasta con su particular historia, debido al rudo conflicto en torno a su jurisdicción que enfrentó a San Sebastián con las comunidades asentadas en aquella. La población donostiarra puso freno al desarrollo comercial de la zona, pero, aun así, los perjudicados lograron hacerse con un papel destacado en el mercado inglés. Bristol ocupó un lugar muy importante durante varias décadas, incluso más allá de 1540. La ciudad constituyó el principal nexo de la bahía con Inglaterra, aspecto que aparece constatado en las diversas fuentes.

Gran parte del éxito estuvo basado en la exportación de hierro, una actividad que hundía sus raíces en el siglo XIII y que se vio favorecida por la coyuntura positiva que se abría en la segunda mitad del siglo XV. En este sentido, la marcada relación de la bahía contrasta con la ausencia de otras grandes zonas guipuzcoanas productoras de metal. Este fenómeno podría explicarse por varios factores: compartimentación de la clientela ante una gran demanda, pervivencia de dinámicas medievales que no fueron modificadas por las nuevas relaciones entre Inglaterra y Castilla, o la propia realidad mercantil inglesa, que permitía una mayor participación castellana en el gran mercado londinense frente al de Bristol, copado por los propios ingleses.

En esta ocasión nos hemos basado en la vecindad de las embarcaciones que aparecen en la documentación. No obstante, esos datos deberían completarse con un análisis de las consecuencias de esas relaciones, de su trascendencia económica y social. El empleo de barcos constata la relevancia de esa comunidad, pero habría que saber si existieron más y dónde se encontraban, si la participación en determinados lugares respondía a un interés de unos mismos maestros y, por supuesto, cuáles fueron los beneficios aportados por el mercado de Bristol a las poblaciones vascas.

5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACHÓN INSAUSTI, J. A. (1990). Los mercaderes y la Provincia de Gipuzkoa en el siglo XVI. Problemática, líneas de investigación y una reciente tesis sobre el tema. *Mundaiz*, (XXX), 5-19.
- AGUIRRE GANDARIAS, S. (1990). Dos documentos inéditos de 1474 sobre el acuerdo de paz Gipuzkoa-Inglaterra. *RIEV*, (35), 395-404.
- ALBERDI LONBIDE, X. (2012). *Conflictos de intereses en la economía marítima guipuzcoana. Siglos XVI-XVIII*. Bilbao: EHU-UPV (<https://addi.ehu.es/handle/10810/12244>).
- ARTETXE FERNÁNDEZ, O. y IRIXOA CORTÉS, I. (2019). Una infraestructura portuaria desaparecida: los muelles del arrabal de Errenteria a lo largo de la Edad Moderna (1500-1700). *BRSBAP*, (LXXV), 71-123.

- AYERBE IRÍBAR, M.^a R. et al. (2012). *Documentación medieval del Archivo Municipal de Oiartzun. II. Pleito de ferrones (1328-1514)*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza.
- AYERBE IRÍBAR, M.^a R. et al. (2013): *Documentación medieval del Archivo Municipal de Oiartzun. III. (1320-1520)*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza.
- AZPIAZU ELORZA, J. A. (1990). *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI: mercaderes guipuzcoanos*. San Sebastián: Kutxa.
- BANÚS Y AGUIRRE, J. L. (1987): San Sebastián en el tránsito de la Edad Media a la Edad Moderna. *BEHSS*, (21), 11-81.
- BARKHAM HUXLEY, M. (1987). La construcción naval en Zumaia, 1560 1600. Estructura y organización de una industria capitalista mercantil. *Itsasoa*, 3. *El Mar de Euskalerría. La Naturaleza, el Hombre y su Historia* (pp. 211- 276). San Sebastián: Etor.
- BARRIO OLANO, M. y BERESAIN SALVARREDI, I. (Eds.) (2014). *El retablo de la Coronación de la Virgen. Parroquia de la Asunción de Errenteria*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa.
- BURWASH, D. (1969). *English Merchant Shipping, 1460-1540*. Devon: David & Charles Reprints.
- CARUS-WILSON, E. M. (1966). The overseas trade of Bristol. En E. Power y M. M. Postan, *Studies, English trade int the fifteenth century* (pp. 183- 246). Londres: Routledge & Kegan Paul Ltd.
- CARUS-WILSON, E. M. (1967). *The Overseas trade of Bristol in the Later Middle Ages*. New York: Barnes & Noble.
- CASADO ALONSO, H. y MIRANDA, F. (2018). The Iberian Economy and Commercial Exchange whit North-western Europe in the Later Middle Ages. En E. T. Jones y R. Stone (Eds.). *The World of the Newport Medieval Ship. Trade, Politics and Shipping in the Mid-Fifteenth Century* (pp. 205- 227). Cardiff: University of Wales Press.
- CASADO ALONSO, H. y MIRANDA, F. (2019). El comercio entre Castilla e Inglaterra a través de los puertos de Bristol y Bilbao (1461-1504). En M. I. Val Valdivieso et al. (Ed.), *Expresiones de poder en la Edad Media. Homenaje al profesor Juan Antonio Bonachía Hernando* (pp. 523- 534). Valladolid: Universidad de Valladolid.
- CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M. (1961). *Los vascos en la pesca de la ballena*. San Sebastián: Ediciones Vascas.
- CONDON, M. M. y JONES, E. T. (Eds.) (2011). *Will of George Smith, merchant of Bristol, 1490*. Bristol: University of Bristol-ROSE (<http://hdl.handle.net/1983/1805>).
- CONDON, M. M. y JONES, E. T. (Eds.) (2014). *Bristol 1476: Particulars of Account of Thomas Asshe, controller, 12 March to 14 April 1476: TNA: PRO, E122/19/12 and E122/174/3 (part)*. Bristol: University of Bristol-PURE.
- CONDON, M. M. y JONES, E. T. (2019). *Bristol 1483, January: Particulars of Account of John Walshe, controller: Introduction*. Bristol: University of Bristol-PURE.

- CONNELL-SMITH, G. (1951). The Ledger of Thomas Howell. *The Economic History Review*, (3), 363-370. <https://doi.org/10.2307/2599993>
- CONNELL-SMITH, G. (1954). *Forerunners of Drake. A Study of English trade with Spain in the early Tudor period*. London: Longmans, Green and Co.
- CHILDS, W. R. (1978). *Anglo-Castilian Trade in the later Middle Ages*. Manchester: Manchester University Press.
- CHILDS, W. R. (1981). England's Iron Trade in the Fifteenth Century. *Economic History Review*, (34), 25-47. <https://doi.org/10.2307/2594837>
- CHILDS, W. R. (1995). El Consulado del Mar, los mercaderes de Burgos e Inglaterra. En *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*. Tomo 1: *Apertura del centenario (21 de Julio de 1994) y Simposio Internacional, "El Consulado de Burgos" (28, 29 y 30 de Septiembre de 1994)* (pp. 351- 420). Burgos: Diputación Provincial de Burgos.
- CHILDS, W. R. (2003). Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Ages, c. 1200-c. 1500. *Itsas Memoria*, (4), 55-64.
- CHILDS, W. R. (2013). *Trade and Shipping in the medieval West: Portugal, Castile and England*. Oporto: Fédération Internationale des Institus d'Études Médiévales.
- CHILDS, W. R. (2018). The Trading Context of the Newport Ship: The Overseas Trade of Bristol and its Region in the Mid-Fifteenth Century. En E. T. Jones y R. Stone (Eds.). *The World of the Newport Medieval Ship. Trade, Politics and Shipping in the Mid-Fifteenth Century* (pp. 161- 179). Cardiff: University of Wales Press.
- DÍEZ DE SALAZAR, L. M. (1981). Comercio y fiscalidad en Guipúzcoa a fines del s. XIII (según las cuentas de Sancho IV). *BRSBAP*, (XXXVII) 85-148.
- DÍEZ DE SALAZAR, L. M. (1983). *Ferrerías en Guipúzcoa (siglos XIV-XVI)*. San Sebastián: Luis Haramburu.
- DÍEZ DE SALAZAR, L. M. (1997). *Ferrerías guipuzcoanas. Aspectos socioeconómicos, laborales y fiscales (siglos XIV-XVI)*. (Edición preparada por M.^a Rosa AYERBE IRIBAR). San Sebastián: Dr. Camino.
- ENRÍQUEZ HERNÁNDEZ, J. et al. (1993). *Libros de Visitas del Corregidor (1508-1521) y Libro de Fábrica de Santa María (1498-1517) de la villa de Lequeitio*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza.
- FERREIRA PRIEGUE, E. (1988). *Galicia en el comercio marítimo medieval*. A Coruña: "Pedro Barrie de la Maza"-Universidad de Santiago.
- FLAVIN, S. y JONES, E. T. (Eds.) (2009). *Bristol's trade with Ireland and the continent (1503-1601)*. Bristol: Bristol Record Society.
- FLEMMING, P. (2012). Looking out from the edge of the world: Bristol, Gascony and Iberia in the later Middle Ages. En J. A. Solórzano Telechea et al. (Eds.), *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval* (pp. 149- 166). Logroño: Instituto de Estudios Riojanos.

- GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A. (1965). *Vizcaya en el siglo XIV. Aspectos económicos y sociales*. Bilbao: Caja de Ahorros Vizcaína.
- GOIENETXE PATRÓN, E. (2013). *Pasaia atlántico: patrimonio marítimo*. Pasaia: Pasaiaiko Udala.
- GOROSÁBEL, P. de (1865). *Memoria sobre las guerras y tratados de Guipúzcoa con Inglaterra en los siglos XIV y XV*. Tolosa: Imprenta de la Provincia.
- GUIRAL-HADZIOSSIF, J. (1989). *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*. Valencia: Edicions Alfons el Magnànim.
- HEERS, J. (1955). Le commerce des Basques en Méditerranée au XVe siècle (d'après les archives de Gênes). *Bulletin Hispanique*, (57), 292-324. <https://doi.org/10.3406/hispa.1955.3441>
- HINOJOSA MONTALVO, J. (2007). *De Valencia a Flandes. La nave della frutta*. Valencia: Generalitat Valenciana-Fundación Jaume II, "El Just".
- IRIXOA CORTÉS, I. (2009). *Pasaia: orígenes (siglos XIV-XVI)*. Pasaia: Pasaiaiko Udala.
- IRIXOA CORTÉS, I. (2012a). Atzerritarrak Erdi Aro amaieran: Pasaia badiako populazioen adibidea (XIV. mende amaiera-XVI. mende hasiera). *BEHSS*, (45), 15-125.
- IRIXOA CORTÉS, I. (2012b) *Portu aprobetxamendua eta gatazka: Donostia eta San Pedroren arteko harremanak Erdi Aro Amaieran (1397-1503)*. Itsas Memoria 7.
- IRIXOA CORTÉS, I. (2013). *Documentación medieval de los archivos municipales de Pasaia y Lezo (1361-1520)*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza.
- IRIXOA CORTÉS, I. (2016). Gobierno urbano en San Sebastián a fines de la Edad Media: crisis de linaje, conflictos y reestructuración política. *BEHSS*, (49), 15-205.
- IRIXOA CORTÉS, I. (2017). ¿Una pequeña villa costera medieval con escasa proyección marítima? Reflexiones en torno a la economía de Orío (Gipuzkoa) a fines de la Edad Media. En A. Millán Da Costa et al. (Eds.), *O papel das pequenas cidades na construção da Europa medieval* (pp. 317-339). Castelo de Vide: Instituto de Estudos Medievais.
- IRIXOA CORTÉS, I. (2020a). Gipuzkoa eta gaskoi hizkuntza: 1310 eta 1316ko bidokumentu eta zenbait ohar. *BEHSS*, 52, 19-112.
- IRIXOA CORTÉS, I. (2020b). Ospakizunak hastapenetara eramanez: Oiartzualdea, 1209?-1320. *Oarso*, 112-126.
- IRIXOA CORTÉS, I. (2020c). Contingentes cantábricos en el poblamiento de Gipuzkoa en la Baja Edad Media: El caso de la bahía de Pasaia. En J. A. Solórzano Telechea y F. Martín Pérez (eds.). *Las rutas de comunicación marítima y terrestre en la Península Ibérica en la Baja Edad Media* (pp. 313- 377). Madrid: La Ergástula.
- IRIXOA CORTÉS, I. y MARTÍN SÁNCHEZ, D. (2012a). *Erreterria a inicios de la Edad Moderna (1495-1544)*. Erreterria: Erreterriako Udala.
- IRIXOA CORTÉS, I. y MARTÍN SÁNCHEZ, D. (2012b). Erreterria a inicios del siglo XVI: comercio y sociedad. *Bilduma*, (24) (número monográfico).

- IRIXOA CORTÉS, I. y LEMA PUEYO, J. A. (2011). *Documentación medieval del Archivo Municipal de Oiartzun. I. Libro de estimaciones fiscales de vecinos y bienes raíces (1499-1520)*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza.
- ITURRIOZ, F. (1952). *Pasajes. Resumen Histórico*. Pasaia: PYSBE.
- JENKS, S. (ed.) (2016-2018): *The London Customs Accounts*. Lübeck: Hansischer Geschichtsverein (21 vols.).
- MARTIARENA, X. (2012). Los alabastros ingleses en Gipuzkoa. El retablo de Santa Catalina de Hondarribia. *Ars Bilduma*, (2), 35-47.
- MARTIARENA, X. (2013). Los alabastros ingleses en Gipuzkoa: nuevas aportaciones en la franja costera. *Ars Bilduma*, (3), 151-166.
- MOLINA DE LA TORRE, Fco. J. (2018). Los “rollos testificales” de mercaderes ingleses en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. En H. Casado Alonso (Coord.). *Comercio, finanzas y fiscalidad en Castilla (siglos XV-XVI)* (pp. 33-63). Madrid: Dykinson. <https://doi.org/10.2307/j.ctvk3gnm7.15>
- MOLLAT, M. (1962). *Les sources de l'Histoire maritime en Europe, du Moyen Age au XVIIIe siècle*. Paris: SEVPEN.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, L. (1997). La construcción naval en Rentería: una actividad económica de la Edad Moderna. *Bilduma*, (11), 47-80.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, L. (2000). *Estudio Histórico del Puerto de Zumaia*. Vitoria- Gasteiz: Gobierno Vasco.
- ORELLA UNZUÉ, J. L. (2005). Geografías mercantiles vascas en la Edad Moderna (III). Las relaciones vascas con Inglaterra: siglos XIV-XVI. *Lurralde*, (28), 85-152.
- PRIOTTI, J.-Ph. (2005). *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un Crecimiento*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia.
- RAMSAY, F. y BALIR, J. (ed.) (2001). *English medieval industries. Craftsmen, techniques, products*. London-Río Grande: The Hambledon Press.
- ROLDÁN GUAL, J. M.^a (1996). *Colección Documental del Archivo Municipal de Hondarribia*. Tomo II (1480-1498). San Sebastián: Eusko Ikaskuntza.
- RONQUILLO RUBIO, M. (2004). *Los vascos en Sevilla y su tierra durante los siglos XIII, XIV y XV. Fundamentos de su éxito y permanencia*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia.
- RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I. (2000). Las villas castellanas de la costa cantabroatlántica y su proyección comercial en el Mediterráneo Occidental. *Revista d'Història Medieval*, (11), 41-66.
- RUIZ, T. F. (1977). Mercaderes castellanos en Inglaterra, 1248-1390. *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos “Juan de la Cosa”*, (1), 11-38.
- STONE, R. (2018): Bristol's Overseas Trade in the Later Fifteenth Century. The Evidence of the 'Particular' Customs Accounts. En E. T. Jones y R. Stone (Eds.). *The World of the Newport Medieval Ship. Trade, Politics and Shipping in the Mid-Fifteenth Century* (pp. 181- 203). Cardiff: University of Wales Press.

- STUDER, G. y MARTIARENA, X. (2007). Alabastros ingleses de Hondarribia. *Akobe*, (8), 77-81.
- TENA GARCÍA, M.^a S. (1997). *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval: San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía (1200-1500)*. San Sebastián: Dr. Camino.
- TXUEKA ISASTI, F. (2008) Getariako erregearen balea eta Donostiako probestua. *BRSBAP* (LXIV), 93-158.
- VANES, J. (Ed.) (1974). *The ledger of John Smythe (1538-1550)*. Bristol: Bristol Record Society.
- VANES, J. (Ed.) (1979). *Documents illustrating the overseas trade of Bristol in the Sixteenth Century*. Bristol: Bristol Record Society.
- VEALE, E. W. W. (Ed.) (1938). *The Great Red Book of Bristol*. Text (Part II). Bristol: Bristol Record Society.
- WILSON, J. P. (Ed.) (1969). *Chester customs accounts, 1301-1566*. Liverpool: The Record Society of Lancashire and Cheshire.

Mercato cambiario e uomini d'affari a Barcellona durante la guerra tra Alfonso il Magnanimo e la Repubblica Fiorentina

The exchange market and businessmen in Barcelona during the war between Alfonso the Magnanimous and the Florentine Republic

Elena MACCIONI

Author:

Elena Maccioni
 Deutsches Historisches Institut in Rom
 (Istituto Storico Germanico di Roma)
 (Roma, Italy)
elena.maccioni@yahoo.it
<https://orcid.org/0000-0002-2617-0062>

Date of reception: 08/11/21
 Date of acceptance: 01/03/22

Citation:

Maccioni, E. (2022). Mercato cambiario e uomini d'affari a Barcellona durante la guerra tra Alfonso il Magnanimo e la Repubblica Fiorentina. *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, (23), 61-86.
<https://doi.org/10.14198/medieval.21218>

Acknowledgment:

Ringrazio Sergio Tognetti per la paziente lettura e i consigli. La responsabilità del contenuto è da ascrivere esclusivamente all'autrice.

© 2022 Elena Maccioni

Licence: This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0).



RIASSUNTO

La metà del secolo XV fu per la Corona d'Aragona e specialmente per Barcellona un periodo complicato: Alfonso V era impegnato nelle guerre italiane, in particolare contro Firenze e Milano, Genova e Venezia; il Regno di Napoli era stato annesso all'Unione, e richiedeva sforzi importanti per il suo mantenimento; allo stesso tempo dalla capitale catalana provenivano richieste di apertura "democratica" del Consiglio dei Cento, che portavano a un'evidente instabilità interna, frutto in parte di una dimostrata crisi monetaria, dovuta anche alla scarsa capacità di governo dell'economia. Nonostante ciò, i mercanti, gli armatori e i banchieri continuarono a cercare di portare avanti i propri interessi economici nel Mediterraneo, anche servendosi delle istituzioni di natura corporativa, come il Consolato del mare. Attraverso l'analisi di alcuni registri di protesti di lettere di cambio gestiti dal notaio del Consolato barcelonense, si cercherà di mettere in luce l'evoluzione delle reti mercantili-finanziarie catalane, in particolare lungo la rotta meridionale italiana. Lo studio non avrà l'obiettivo di analizzare l'uso tecnico dello strumento cambiario, ma quello di portare alla luce strategie e protagonisti del processo di inserimento del capitale mercantile e finanziario

in Italia durante il regno di Alfonso il Magnanimo e in special modo durante la guerra contro Firenze. Emergeranno, così, i nomi di quelle persone che furono le protagoniste dei grandi e quotidiani spostamenti di denaro fra i centri politico-commerciali del Commonwealth catalanoaragonese. Si tenterà una prima ricostruzione delle loro attività e dei loro movimenti, nonché delle connessioni con i più importanti operatori del sistema finanziario europeo, ovvero i toscani.

PAROLE CHIAVE: Lettere di cambio; Consolato del mare; Barcellona; Alfonso V; Roma; Napoli; Firenze; Joan e Bernat de Barqueres.

ABSTRACT

The middle of the 15th century was a complicated period for the Crown of Aragon and especially for Barcelona: Alfonso V was engaged in the Italian wars, particularly against Florence and Milan, Genoa and Venice; the Kingdom of Naples had been annexed to the Crown, and required major efforts for its maintenance; at the same time, from the Catalan capital, demands for a “democratic” opening of the Council of Hundred were coming, which led to an evident internal instability, partly resulted from a proven monetary crisis and from the scarce capacity to manage the economy. Despite this, merchants, ship owners and bankers continued to advance their economic interests in the Mediterranean, even using institutions with a corporative nature, such as the Consulate of the sea. By analysing some registers containing protests of bills of exchange managed by the notary of the Consulate of Barcelona, an attempt will be made to highlight the evolution of Catalan mercantile-financial networks, particularly along the route to Southern Italy. The study will not analyse the technical use of the instrument of exchange, its aim will be bringing to light the strategies and protagonists in the process of insertion of mercantile and financial capital in Italy during the reign of Alfonso the Magnanimous and especially during the war against Florence. With this approach, the names of those people who were the protagonists of the large, daily movements of money between the political and commercial centres of the Catalan-Aragonese Commonwealth will emerge. An initial reconstruction of their activities and movements will be attempted, as well as connections with the most important operators in the European financial system, i. e. the Tuscans.

KEYWORDS: Bills of exchange; Consulate of the sea; Barcelone; Alfonso V; Rome; Naples; Florence; Joan and Bernat de Barqueres.

1. INTRODUZIONE

L'ultimo secolo medievale della storia catalana è tanto interessante quanto complesso. Fu il secolo dell'estinzione della dinastia dei conti di Barcellona, della contesa interna fra cittadini *honrats* e partito popolare *buscari* e della guerra civile (1462-1472), che vide scontrarsi Giovanni II, successore di Alfonso il Magnanimo, con il principato catalano; ma fu soprattutto il secolo del declino commerciale della città per ragioni legate a vicende locali e internazionali. Le riflessioni relative a quando questo declino sia iniziato e da cosa sia stato effettivamente scatenato hanno occupato le ricerche degli storici a lungo. L'iniziale tesi della crisi tre-quattrocentesca, sostenuta dai pionieri della storia dell'economia e del commercio catalani, J. Vicens Vives, P. Vilar e C. Carrère (Vicens, 1957; Vilar, 1962; Carrère, 1967) è stata gradualmente ridimensionata a partire dagli anni Settanta, anche grazie alle ricerche di Mario del Treppo (Del Treppo, 1972)¹. L'economia, la natura delle relazioni economico-sociali, l'analisi delle reti mercantili e finanziarie rimangono tuttavia temi affrontati con riluttanza dalla storiografia locale, se non in relazione allo sviluppo delle istituzioni statali².

Con questo studio, attraverso due registri notarili interamente dedicati a protesti di lettere di cambio redatti fra il 1447 e il 1453, si cercherà di individuare relazioni di carattere commerciale e finanziario fra operatori, mettendo in risalto in particolar modo l'elemento catalano e barcellonese³. Prima di analizzare i dati ricavabili da questa fonte davvero eccezionale per concentrazione e qualità dei dati, occorre dare il giusto rilievo al contesto storico in cui si collocano i registri e, più strettamente, alla natura dei documenti⁴.

2. IL CONTESTO STORICO E LE FONTI

I registri di protesti di lettere di cambio analizzati in questo studio vennero compilati dal notaio del Consolato del mare Bernat Sartre. Si compongono di circa 100 carte ciascuno per un totale di 310 protesti⁵, alcune carte originali sciolte inserite

1 Per una riflessione globale di natura storiografica sul concetto di crisi nella penisola iberica: Igual, 2007; vd. Anche Abulafia, 1999.

2 Da un punto di vista strettamente commerciale-finanziario hanno fatto invece significativi passi avanti gli studiosi delle altre realtà catalanoaragonesi: in primo luogo relativamente a Valencia e alle sue zone interne, e poi di Saragozza e dell'Aragona in generale, della zona di Girona e delle ville della Catalogna più interna. Recenti tentativi per il XIV secolo barcellonese: Tello, Reixach 2016. Prima di loro Riu 1990-1991.

3 Biblioteca de Catalunya (d'ora in avanti BC), reg. 9373 (1447-1450) e 9372 (1450-1453). Topografico: Junta de Comerç (JC), 198-II e 198-I. D'ora in avanti il reg. n. 9373 verrà definito reg. I, il 9372 sarà reg. II.

4 Per operazioni simili: Del Bo 2010; Igual 2014.

5 In altra occasione si riportava il dato 313, l'errore era dovuto ad alcune lettere protestate più volte. Maccioni, 2019, p. 121.

fra le pagine e qualche interpolazione riguardante procedimenti giudiziari celebrati davanti alla corte dei due consoli del mare⁶.

Riassumendo molto sinteticamente, il Consolato del mare di Barcellona, così come quello valenzano, maiorchino e perpignanese principalmente, era un'istituzione nata con funzioni giudiziarie nel XIII secolo, che visse uno sviluppo molto importante a partire dalla metà del XIV secolo, con un'accelerazione, anche in termini documentari, evidente dalla fine del Trecento, quando Giovanni I il Cacciatore concesse ai consoli una serie di privilegi confermati e sviluppati ulteriormente da Martino il Vecchio. Nello specifico, fu il privilegio di poter applicare una gabella sulle merci in entrata e uscita dal porto di Barcellona a permettere il salto di qualità dell'istituzione. Il *dret de la mercaderia*, poi denominato *del pariatge*, permise la definitiva costruzione della loggia dei mercanti, il suo mantenimento e ampliamento, il finanziamento di missioni di rifornimento legate alla guerra in Sardegna, la realizzazione di progetti di natura economica infrastrutturale locali, la creazione di circuiti di avvistamento delle imbarcazioni sospette nei mari intorno alla Corona, l'organizzazione di missioni diplomatiche con fini economici all'estero, nelle Fiandre come in Egitto, e infine finanziò la costruzione di una macchina di difesa degli interessi e dei privilegi della classe mercantile notevolissima. In definitiva il *dret* trasformò un tribunale per la risoluzione di controversie di natura mercantile e marittima in una sorta di corporazione, che arrivò a definirsi negli anni Cinquanta del Quattrocento la terza casa della città di Barcellona (dopo la *Diputació del General* e il Consiglio municipale) (Maccioni, 2019).

Bernat Sartre era al tempo il notaio per le cause del tribunale (anni 1440-1463 circa), ovvero si occupava della documentazione funzionale allo svolgimento dei procedimenti di natura sommaria di competenza del Consolato. Raccoglieva i protesti, le *cedules* di vario tipo consegnate dalle parti, trascriveva le sentenze e rilasciava gli originali ai richiedenti. Per ciò che riguarda la sua attività di notaio consolare, ci rimangono solo i due registri analizzati in questa sede e qualche notizia sparsa nella documentazione di tipo amministrativo dell'istituzione mercantile⁷.

Da un punto di vista strettamente giurisdizionale, il Consolato si era ritagliato uno spazio sempre maggiore riguardo alla materia finanziaria, con in cima le questioni legate ai flussi di denaro e perciò alle lettere di cambio (Maccioni, 2019, pp. 111-122). Quando una lettera di cambio risultava impagata, i creditori presentavano un protesto pubblico davanti ad un notaio secondo una pratica comune a tutta

6 Queste carte vennero spesso presentate al notaio per protestare contro la condotta dei consoli (per sentenze o per la lentezza dei procedimenti). In gran parte non sono datate, perché frammentarie, ma sono facilmente rintracciabili perché si tratta di carte sciolte inserite tutte nel reg. II.

7 Segnalo in questa sede una precisazione rispetto a Maccioni 2019, tab. p. 294. B. Sartre fu in attività non solo dal 1440 al 1451 e successivamente al 1460: Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona (d'ora in poi AHCB), 1.I III-2, c. 1r (2/05/1463), ma anche fra il 1447 e il 1453 (AHCB, 1.I III-1 cc. 9r e 131v-132r (06/05/1452).

l'Europa mediterranea. L'azione poteva successivamente dare avvio ad un ricambio secondo le quotazioni monetarie al momento del protesto, oppure a procedimenti per il recupero dei crediti. I cartolari barcellonesi, come quelli di tutti i poli mercantili-finanziari del XV secolo, sono ricchi di simili documenti, dato che ormai lo strumento aveva trovato piena diffusione anche fuori dai circuiti strettamente italiani⁸. Perché, dunque, fra il 1447 e il 1453 il notaio Sartre compilò due registri completamente dedicati ai protesti? Le ragioni possono essere diverse.

Come prima cosa occorre specificare che i libri in questione non sono semplici registri notarili, ma *capbreus*, termine utilizzato generalmente per le raccolte di atti e attestazioni di privilegi o diritti⁹. Si tratta dunque di una collezione di documenti. Non a caso, in molti di questi si fa riferimento ad un precedente protesto (molto vicino cronologicamente). Si può perciò presumere che parte delle lettere (non tutte) fosse già stata presentata davanti ad un notaio (probabilmente della loggia) e successivamente sia stata protestata una seconda volta, più ufficialmente, davanti alla corte dei due consoli, forse in seguito ad una chiamata pubblica da parte degli stessi ufficiali¹⁰. Ciò sarebbe stato in linea con la prassi seguita per le controversie mercantili di altra natura. I mercanti, in genere, preferivano il ricorso all'arbitrato perché si trattava di una procedura più snella e meno pericolosa per la tenuta del gruppo (Soldani 2016, p. 85). Gli stessi consoli favorivano la nomina di arbitri e solo nelle questioni più critiche intervenivano con un proprio pronunciamento (Maccioni 2019, p. 88). Allo stesso modo, la pratica di protestare le lettere di cambio era tanto insita nel meccanismo stesso del credito e del cambio da scoraggiare i ricorsi in prima istanza ai consoli. E questo per ragioni di convenienza economica e opportunità, anche nei casi in cui non fosse stato previsto un ricambio.

Le ricerche compiute fino a questo momento purtroppo non hanno riportato alla luce provvedimenti municipali, regi o consolari riconducibili ai nostri registri, anche perché, almeno per ciò che riguarda il Consolato, disponiamo delle deliberazioni del consiglio dei Venti mercanti solo a partire dagli anni Sessanta del XV secolo. Si possono tuttavia avanzare ipotesi. Gli anni a metà Quattrocento furono piuttosto turbolenti per i barcellonesi. Per ciò che riguarda il versante della politica interna, negli anni Quaranta si erano esacerbate le inimicizie fra gruppo dirigente (i cittadini *honrats*) e coloro che, arrivati ormai a un elevato livello di benessere materiale e considerazione sociale, reclamavano a gran voce l'apertura del consiglio ristretto

8 Risulta ormai inutile insistere sui meccanismi che motivavano la circolazione delle lettere di cambio perché si tratta di questioni ormai note agli specialisti. Si rimanda perciò con questa unica nota ad una selezione di studi utili per approfondire il tema e all'interno dei quali è possibile ritrovare rimandi ulteriori: De Roover 1953; Lapeyre, 1961; Conde, 1981; Id, 1995; Leone, 1988; Mueller, 1997, pp. 293-303; Iguar, 2005; Hernando, 2007; Nigro, 2016; Orlandi, 2016; Bell et al., 2017.

9 Il reg. n. I è intitolato *Capibrevi protestacionum*, il n. II *Protestacionum liber*.

10 Qualche es. in Reg. I, 29/09/50; 05/10/50; 23/11/50; 27/11/50. Reg. II, 18-03-51; 20/04/52; 07/01/52; 08/03/52.

di Barcellona alla loro partecipazione. Questi ultimi erano essenzialmente mercanti e maestranze artigiane¹¹. Durante gli anni Quaranta si formarono rispettivamente i due partiti della *Biga* e della *Busca*, il cui scontro precipitò a tal punto da portare al cosiddetto colpo di stato *buscari* (1453), patrocinato dalla corte e anticipato di qualche mese dalla sospensione delle elezioni dei due consoli del mare. Il partito della *Busca* e il cosiddetto sindacato dei tre stamenti avevano chiesto e ottenuto in questo modo la partecipazione al governo della città, con lo scopo, fra le altre cose, di veder approvate alcune riforme monetarie che da tempo erano ritenute necessarie, in specie dagli esportatori, meno da quelli che agivano su scala internazionale come importatori di panni fiamminghi, e di coloro che detenevano rendite (Batlle, 1973, pp. 230-236). Essenzialmente si trattava della svalutazione del *croat* d'argento per ragioni legate al fenomeno noto oggi come legge di Gresham¹². Ma già qualche anno prima, nel 1446, il consiglio cittadino aveva proposto e approvato un provvedimento (sospeso definitivamente nel 1452), osteggiato dagli operatori economici e dalla Corona stessa, il cui scopo sarebbe stato costringere i cambiatori a concludere le operazioni di cambio attraverso il banco pubblico, la *Taula de Canvi*¹³. Ovvero, ai banchieri fu vietato di trasferire il denaro proveniente da tali operazioni se non attraverso la girata sul banco pubblico. Allo stesso modo, i *particulars* non avrebbero potuto eseguire né ricevere pagamenti, frutto di operazioni cambiarie, se non per mezzo del medesimo banco cittadino. Anche le somme provenienti dall'estero, entro un mese circa, avrebbero subito la stessa sorte. Di conseguenza, i debitori di coloro che non avessero seguito le disposizioni, avrebbero avuto il diritto di non corrispondere il denaro al beneficiario, provocando, si presume, un numero fuori controllo di protesti. Parte della letteratura catalana ha associato tale provvedimento al cronico stato di indebitamento del municipio con la *Taula* pubblica (Carrère, 1967, pp. 78-80), ma esiste una possibile seconda causa. Alfonso V, come da tempo hanno spiegato Mario del Treppo e altri, aveva messo in piedi un sofisticato sistema di crediti e lettere di cambio che collegava Napoli, Palermo, Valencia, Barcellona (e io aggiungerei anche Cagliari), con il fine di veder finanziati per tempo i propri progetti politico-economici¹⁴. Il sistema si basava sull'anticipo di denaro da parte dei privati in Italia meridionale, ripagato attraverso le rendite nei diversi regni della Corona, col benessere di vicerè e luogotenenti generali. Lo strumento umano era costituito dal ristrettissimo nucleo di fidati ufficiali della tesoreria del *Regnum*. Tale pratica non era vista di buon occhio dalle élites locali al potere (i cittadini *honrats* e

11 Non tornerò sulla questione perché ampiamente trattata in Batlle, 1973 ormai tanti anni fa, e in Maccioni, 2019, pp. 251-265.

12 Coloro che ne beneficiavano maggiormente erano gli italiani: Del Treppo, 1972, pp. 291-310; Munro, 1982.

13 Sulla *taula* pubblica Ortí, 2007 e Feliu, 2016.

14 Si rimanda agli studi di Del Treppo e Conde citati fino ad ora ma anche a Igual, Navarro, 2002; Navarro, 2015. Su Cagliari Zedda, 1997; Seche, 2020.

dunque la *Generalitat* e il *Concell* di Barcellona per intenderci), perché di fatto svincolava il sovrano dal classico rapporto pattista che garantiva loro un certo controllo sulle politiche della Corona e, soprattutto, perché comportava, per l'appunto a causa della legge di Gresham, una vera e propria emorragia di metallo prezioso dal Principato. Forse, dunque, il provvedimento del 1446, nonostante le sonore proteste della regina Maria e di Alfonso V¹⁵, fu una reazione scomposta del Consiglio municipale all'aumento esorbitante del commercio delle lettere di cambio.

Questi ultimi non furono gli unici eventi a scombussolare il mercato cambiario in quel periodo. Il 1447 fu l'anno del fallimento della compagnia Ventura-Davanzati di Barcellona, ma soprattutto l'anno in cui, a causa delle guerre italiane di Alfonso V, i fiorentini si videro espellere da tutti i regni della Corona, compreso il regno di Napoli¹⁶. I toscani, come risaputo, avevano da tempo in mano i circuiti finanziari dell'Europa del XIV e XV secolo. Tuttavia, Alfonso V, forte di una mercatura locale ormai quasi padrona delle tecniche di funzionamento di tali sistemi (almeno nei suoi territori), cercò di "smarcarsi" dall'ausilio dei fiorentini non naturalizzati per i suoi trasferimenti di fondi e prestiti da un regno all'altro, espellendoli senza grossi rimpianti, anche se temporaneamente. I catalanoaragonesi in questo modo videro consolidata la propria posizione finanziario-mercantile all'estero e in special modo a Napoli, quale risultato di un programma di stampo anti-italiano che costituiva uno dei tasselli della conquista del regno meridionale¹⁷.

Tali disposizioni, l'espulsione e la deliberazione del 1446, sarebbero state di lì a poco revocate. La prima per ragioni legate all'andamento della guerra, e la seconda per le nefaste conseguenze che aveva provocato sulla fluidità del circuito finanziario-mercantile¹⁸. Si procedette con diversi condoni, e nel 1452 alla revoca definitiva (Carrère, 1967, vol. I, pp. 79-80; Maccioni, 2019, p. 117). Il fatto che i nostri registri arrivino al 1453 dà da pensare che la loro compilazione sia dipesa più che altro dalla cacciata dei fiorentini, ma fino a quando non verranno trovate le prove documentarie, si rimane sul piano delle ipotesi.

15 AHCB, 02.01-1B.II-4, cc. 10v-6v; 10v-11r.

16 Del Treppo, 1972, e 1997, p. 323; vd. anche Archivio della Corona d'Aragona (d'ora in poi ACA), Canc., reg. 2657, c. 26v (17/12/1447). Alfonso sarebbe entrato in guerra anche coi veneziani, tuttavia l'atteggiamento nei loro confronti fu ben diverso. Nel maggio 1448 il sovrano specificò alla regina che sebbene i catalani dovessero prodigarsi per attrezzarsi alla difesa e all'offesa, specialmente per mare e in Levante, non sarebbero state tollerate "novitats" di alcun genere ai danni dei veneziani presenti nelle terre della Corona: ACA, Canc. 2657, c. 151v (31/05/1448); sulle misure e l'allarme che queste dichiarazioni di guerra avevano provocato nei mercanti catalani vd. AHCB, I.I IV-4, cc. 19v, 21r, 34r; Biblioteca dell'Ateneu Barcelonès (d'ora in poi BAB), Ms. 37, cc. 19v, 21r, 44r. Ryder, 1992, pp. 341-359. Va considerato il fatto che nello stesso periodo i fiorentini subirono parallelamente anche l'espulsione da Venezia: Mueller, 1997, pp. 284-287; Tognetti, 1999, pp. 148-149; Scherman, 2016.

17 Si veda per questo Del Treppo 1972; Id, 1996. Per il punto di vista valenzano Igual, 1998, pp. 58-60.

18 La situazione monetaria internazionale era ulteriormente complicata dalla crisi dell'approvvigionamento dei metalli preziosi: Mueller 2020, pp. 203-216.

Se la fonte a nostra disposizione è funzionale ad una prospettiva prettamente barcellonese, è chiaro che quest'ultima non esaurisce la realtà quattrocentesca catalanoaragonesa. Gli ultimi due secoli del Medioevo videro emergere realtà urbane di media importanza, ma cruciali nel sistema della Corona come Saragozza e soprattutto Valencia¹⁹.

3. I PROTAGONISTI

Le 310 lettere di cambio protestate fra il 1447 e il 1453 davanti alla corte dei consoli del mare della città di Barcellona possono essere interrogate da diversi punti di vista. A partire da fonti simili gli storici hanno solitamente carpito informazioni per lo studio delle quotazioni monetarie fra le piazze, dell'uso propriamente tecnico dello strumento finanziario e, meno spesso, della tipologia e qualità delle relazioni economiche fra gli operatori. In effetti, in questo ultimo caso, sarebbe più opportuno per ragioni metodologiche servirsi anche della fonte contabile, che sinteticamente presenta operazioni, relazioni e strategie economiche. Tuttavia, come è noto, i libri aziendali sono stati conservati quasi esclusivamente in Toscana, per cui gli storici hanno giocoforza dovuto rinunciare ad approfondire certi temi (Tognetti, 2020). In questa sede si tralasceranno gli aspetti tecnici, ormai noti, per soffermarsi invece maggiormente sugli operatori, e tentare un loro inquadramento, per quanto approssimativo, all'interno del contesto in cui operavano.

Un primo livello di analisi può essere quello di tipo geografico. Del totale delle lettere, la gran parte venne spedita da Napoli e Roma, seguono a grande distanza Cagliari, Valencia, Tortosa, Perpignano, Palermo e Maiorca²⁰. A parte Roma (dove per il suo ruolo di capitale della cristianità vi era abbondanza di prelati e religiosi catalani) (Esch, 2021, pp. 147-176; Vaquero, 2015; Tognetti, 2004), il nostro campione non si sovrappone ai dati che Mario Del Treppo aveva ricavato dai cartulari barcellonesi del 1448, nei quali i protesti, aumentati di numero in maniera significativa rispetto al periodo precedente, riguardavano in gran parte il mercato delle lettere di cambio dominato dalle compagnie italiane e provenienti soprattutto da Bruges, Avignone e Venezia (Del Treppo, 1972, pp. 324-325).

Un secondo livello di analisi è quello dell'identificazione dei protagonisti delle operazioni di cambio, classificati anche in base al ruolo ricoperto nell'azione cambia-

19 Questi aspetti non verranno trattati per ragioni di spazio per cui si rimanda alla bibliografia. Molto importante in questo senso la produzione di Iradiel, 2017; Navarro, 2015; Cruselles, 2001; Igual, 1998; Furió, 1985. Per una ricostruzione ricca anche di spunti bibliografici vd. Igual, 2014. Per Saragozza De la Torre, 2018; Viu, 2021.

20 Nello specifico: Napoli (124), Roma (67+1 non certa), Cagliari (18), Valencia (17), Tortosa (12), Perpignano (12), Palermo (10 +1 non certa), Maiorca (10), Rodi (7), Alghero (6), Siracusa (2 +1 non certa), Bruges (3), Pézenas (3), Saragozza (2), Messina, Alicante, Ginevra, Venezia, Bologna, Siena, Tolosa, Cotlliure, Djerba, Savona, Lleida, Genova, Fabriano (1).

ria. Nella grande maggioranza dei casi a nostra disposizione, le operazioni vennero portate a termine da catalani. Non è stato rintracciato alcun caso, se non dubbio e ininfluenza ai fini statistici, che non veda la partecipazione di mercanti/banchieri locali in almeno uno dei quattro ruoli dello schema cambiario. Ciò probabilmente significa che, a queste altezze cronologiche, per operare con i cambi fra Barcellona e gli altri mercati finanziari, era necessario per gli stranieri intessere relazioni con gli operatori locali, e che gli stranieri (come gli italiani) fornivano a Barcellona come altrove servizi bancari agli abitanti del luogo (Soldani, 2014).

Dopo i catalani, spiccano infatti al secondo posto in termini numerici gli italiani: fiorentini, pisani, genovesi e napoletani, questi ultimi ormai inglobati nell'unione catalanoaragonese. Sul totale di 310 lettere di cambio protestate presso la scrivania del notaio Sartre, il 29% coinvolse almeno un italiano (92 su 310). Non dappertutto però la loro presenza era massiccia. Spiccano, e non sorprendentemente, i dati riguardanti la circolazione fra Roma e Barcellona. In questo caso gli italiani risultano coinvolti in 41 (+1 non chiara) operazioni su 68 (ovvero il 62%). A Napoli la proporzione si capovolge significativamente: solo nel 22,5 % (28 su 124)²¹ dei casi interviene almeno un italiano. Grosso modo simile è anche la situazione delle lettere da Valencia: gli italiani sono presenti nel 23,5% dei casi, mentre a Perpignano lo sono per 1/3. Se in alcuni luoghi, eccezionali per la loro funzione finanziaria, la presenza degli italiani si riscontra nel 100% delle lettere (Pézenas, Venezia, Siena)²², in altri territori il dominio indiscusso (o quasi) spetta ai catalani: Cagliari, Palermo, Alghero, Maiorca, Siracusa, Saragozza e Tortosa, tutte città da tempo attivamente partecipi del sistema politico della Corona.

Chi erano gli operatori in questione? Fra gli italiani il panorama è, per ragioni note da tempo agli storici, dominato dai toscani: fiorentini e pisani in prima linea²³. Le lettere provenienti da Roma, utilizzate spesso per ragioni non chiare, erano probabilmente funzionali al trasferimento o al prestito di denaro in contanti, per *dita* o giroconto al clero catalanoaragonese presente in pianta più o meno stabile nell'Urbe. I dati in questione confermano l'esistenza di relazioni economico-finanziarie già riconosciute dagli studiosi che se ne sono occupati (Soldani, 2010; Del Treppo, 1973)²⁴. Le famiglie toscane che erano riuscite a mettere in piedi compagnie a Barcellona inserivano il centro commerciale-finanziario catalano in un circuito molto più ampio che comprendeva in questi anni Roma, Napoli, Perpignano e Valencia,

21 Di cui due provenienti dall'accampamento del re a Tivoli e Scarlino: Reg. I, 20/11/47 (vd. Ryder, 1992, p. 320); 11/07/48.

22 Si tratta in ogni caso di poche lettere: Reg. I, 20/11/47; 11/01/48; 06/05/48; 09/12/48. Reg. II, 08/01/52. Per Bruges sono presenti in due su tre delle lettere totali: Reg. I, 16/01/49; 10/06/50; Reg. II, 11/07/53.

23 Per una visione d'insieme Tognetti, 2015.

24 Per le tecniche bancarie: Conde, 1997. Per il ruolo degli italiani a Roma: De Roover, 1970; Caferro, 1996; Tognetti, 1999; Ait, 2014; Esch, 2021, pp. 65-71 e bibliografia citata.

nonché i più importanti centri siciliani come Palermo, Messina e Siracusa, e quelle città al di fuori della penisola italiana con un ruolo notevole nella circolazione internazionale di merci e denaro come Bruges, Avignone, Venezia e infine Ginevra (Goldthwaite, 2013, pp. 183-281)

I più attivi in questo senso furono i fiorentini Filippo Strozzi e fratelli (anche eredi) in compagnia con Lorenzo Tecchini e da soli, in questi anni ormai sulla via dell'acquisizione della cittadinanza²⁵. Sono i più presenti (in specie fra il 1447 e il 1449 e dal 1452) a Roma, Napoli e Perpignano, secondi solo ai pisani Vernagalli, Aitanti e Gualandi, questi ultimi di solito in relazione fra loro e con il senese Ambrogio Spannocchi e compagni nel ruolo di loro corrispondenti a Roma²⁶. Anche in questo secondo caso i processi di radicamento erano avviati, in particolare da Jacopo Aitanti, il quale, tra l'altro, ebbe modo, anche grazie alle felici politiche relazionali perseguite a livello locale, di rimanere fra i principali riferimenti del mercato cambiario napoletano, nonostante le tendenze esplicitamente antitoscane (soprattutto antiflorentine) del Magnanimo, e l'avanzata del capitale catalano nel contesto partenopeo. Va detto, a onor del vero, che i fiorentini sarebbero ritornati a Napoli una volta firmata la pace di Lodi, e forti dei loro enormi capitali, di gran lunga superiori a quelli catalani, avrebbero avuto modo di rendersi essenziali al funzionamento della macchina pubblica. Filippo di Matteo Strozzi, cugino minore di secondo grado del Filippo Strozzi delle nostre lettere di cambio, sarebbe divenuto il banchiere di punta della tesoreria napoletana di re Ferrante, un po' come era successo per Giovanni Miroballo (napoletano) e per il più sfortunato Pere Cimart in epoca alfonsina²⁷.

Proprio il raggiungimento della cittadinanza permise ai toscani di affrontare con armi migliori i provvedimenti di espulsione del 1447 e del 1451. I pisani, graziati per la loro situazione di esuli in seguito alla conquista della città da parte di Firenze, e spesso naturalizzati, godettero di un benefico contraccolpo in seguito alla cacciata dei rivali politici (Petralia, 1989; Epstein, 1996, pp. 286-287). Rispetto all'inizio del secolo, a cavallo fra anni Quaranta e Cinquanta, la situazione si capovolse (Soldani, 2010, pp. 302-313), lasciando tracce anche nei nostri due registri. I protesti presentati da pisani aumentarono di numero grosso modo in coincidenza con l'espulsione, mentre contestualmente diminuirono quelli presentati dai fiorentini; ma non solo: si ridusse la varietà stessa dei loro nominativi. Se fino al 1449 si contavano lettere dei Piaciti, Ciampelli, Ricci, Bischeri, fattori di Mannelli, Pazzi, Strozzi, Tecchini, dal

25 Per le strategie aziendali dei fratelli: Del Treppo, 1989, p. 189. Più noto il cugino di secondo grado omonimo che divenne banchiere di riferimento per la tesoreria di Ferrante. Dizionario degli italiani (DBI), *ad vocem*; Del Treppo, 1986; Leone, 1981. Sui Tecchini: Soldani 2009, Ead, 2014.

26 DBI, *ad vocem*; Tognetti, 2004; Igual, 2006; Soldani, 2010; Ait, 2014.

27 Il quale fallì nel 1453 durante l'anno dei grandi fallimenti dei banchi napoletani: Del Treppo, 1986, p. 146. Giovanni Miroballo invece fece grandi fortune proprio grazie alla sua collaborazione con la corte: iniziò nell'amministrazione della dogana e terminò come banchiere di riferimento della tesoreria regia insieme al figlio Alberico e al banco Cimart. Vd. anche Del Treppo, 1986a; Igual, Navarro, 2002.

1450 di fatto il panorama si restrinse ai soli Strozzi. Esemplare in questo senso è il campione delle lettere spiccate da Roma su Barcellona. Fino al 1448 si contano solo protestatari fiorentini (8), da quella data in poi emergono i pisani con 24 protesti, mentre i mercanti della città del Giglio si ritirano con soli due protesti del 1451 e 1452²⁸. In questo senso, l'aumento dei protesti fra la documentazione notarile può essere interpretato al momento dell'espulsione come un effetto del provvedimento. Ovvero, i debitori scelsero di non pagare potendolo fare. Il calo successivo, invece, fu una conseguenza della partenza forzata, cioè della diminuzione effettiva delle operazioni.

In generale si tratta di questioni note, degne di ulteriori approfondimenti, ma che ora si è scelto di lasciare di lato per affrontare in maniera più dettagliata i dati e le informazioni relative alla partecipazione dei mercanti locali nel circuito cambiario, il quale non necessariamente era manifestazione di operazioni puramente finanziarie: spesso si trattava di compensazioni di crediti e debiti utili alla conclusione di scambi di merce, di prestiti e di contrattazioni di natura marittimo-armatoriale (Del Treppo, 1972, pp. 80-81), senza contare le numerosissime operazioni (da città come Napoli) legate al trasferimento di fondi da e per la corte del Magnanimo. Gli uomini d'affari della Corona parteciparono sempre (tranne in qualche rarissimo caso) alle operazioni fra italiani nel ruolo di procuratore o fattore del beneficiario, più spesso in quello di trattario e prenditore²⁹.

Escludendo il caso particolare di Roma, le lettere analizzate provengono grosso modo dalle più importanti città del commonwealth catalanoaragonese. Napoli è in cima alla classifica, ma non di minore interesse sarebbe approfondire il resto della documentazione, non foss'altro per il fatto che proprio la politica alfonsina ebbe un ruolo importante nell'intensificare i rapporti fra il Meridione d'Italia, il Levante e la Sardegna³⁰. Un tema che ha scatenato accesi dibattiti a livello storiografico, in special modo inerenti alle ricadute economiche sul Meridione d'Italia e al grado di consapevolezza delle politiche alfonsine nel progettare una sorta di mercato unico mediterraneo catalanoaragonese³¹. Opportuno sarebbe stato, ad esempio, un approfondimento sulla tratta Rodi-Barcellona, anche perché l'isola si era trasformata nel Quattrocento e ancor di più durante il regno del Magnanimo nell'avamposto di riferimento per i catalani che commerciavano con il Levante. La massiccia presenza mercantile andò accompagnata, in specie a partire dal Concilio di Costanza, all'ascesa del ruolo della nazione catalana ai vertici dell'ordine dei cavalieri di San

28 Reg. II, 17/07/51; 20/04/52 (come datori o prenditori a Roma: reg. I, 18/03/50, reg. II, 12/10/52).

29 Sulle ragioni del cambio: De Roover, 1953; Melis, 1972; Mueller, 1997, pp. 288-292.

30 Il circuito Sardegna-Napoli-Valencia è stato indagato soprattutto nella seconda metà del secolo XV: Igual, 2019.

31 Il discorso è stato inaugurato da Del Treppo, 1972; dubbi vengono manifestati in Leone, 2003, pp. 93-94; e anche più in generale, per ciò che riguarda le teorie dello sviluppo economico e del rapporto duale fra nord e sud della penisola italiana in Epstein, 1996, pp. 307-308; Sakellariou, 2012, pp. 9-62.

Giovanni³². Nonostante ciò, ci si concentrerà su Napoli in ragione dell'abbondanza di dati, e perché nella storia del Mezzogiorno e della Corona d'Aragona la conquista alfoncina segnò una netta cesura politico-militare ed economica.

Delle 122 lettere spiccate da Napoli su Barcellona (più una proveniente da Torre del Greco e due dall'accampamento del re a Tivoli nel 1447 e Scarlino nel 1448³³), il primo elemento che salta agli occhi è il numero degli operatori che partecipano a una sola transazione. Nonostante ciò, all'interno del *mare magnum* di beneficiari, cioè di coloro che incassavano o avrebbero dovuto incassare i cambi, ce ne sono alcuni che spiccano per importanza: in cima a tutti si ha Joan e Bernat de Barqueres (o Barquers)³⁴. I due, sempre insieme, vengono definiti rispettivamente padre e figlio³⁵. Nelle lettere provenienti da Napoli sono presenti come beneficiari a Barcellona in ben 42 protesti: il 34% del totale³⁶. Oltre che a Napoli però sono operativi nel traffico con Perpignano nell'ottobre 1448 e nell'agosto 1450, con Roma in quattro occasioni, nel settembre 1449, nel marzo 1450 e nel settembre e ottobre 1452, con Palermo nell'agosto 1448 e gennaio 1452, da Valencia nel luglio 1448 e a giugno 1449, e infine sono presenti come beneficiari delle lettere da Siracusa e Rodi in due protesti del giugno 1449 e del novembre 1451³⁷. Insomma, il loro circuito si inseriva nel flusso di denaro e merci da e verso Napoli, con qualche propaggine a Perpignano, a Roma, e sulla linea verso il Levante, passando da Palermo, Siracusa e arrivando fino a Rodi. Rispetto alle operazioni in considerazione occorre sottolineare alcuni elementi che paiono meritare un commento. Come prima cosa i Barqueres

32 Per ragioni di spazio si segnalano i documenti Reg. I, 09/08/48; 13/08/48; 27/03/50; 14/04/50. Reg. II, 01/03/51; 22/03/51; 10/11/51. Sugli aspetti economico-militari si veda Duran, 2003, Soldani, 2015; Soldani, Duran, 2012. Per gli aspetti di natura politico-religiosa invece risultano molto utili gli studi di Boneaud, 2006; Vann, 2006; Sarnowsky, 1998.

33 Ryder 1992, p. 320. Reg. I, 20/11/1447; 11/07/1448; reg. II, 29/03/52.

34 I casi potevano essere numerosi e diversi. Le lettere potevano essere comprate dal datore per ragioni legate al trasferimento di capitali da una città all'altra, per facilitare un prestito da restituire nella piazza d'arrivo, oppure al ritorno (una volta protestate) al punto di partenza. Le lettere potevano anche stare sui cambi (ovvero continuare a fare la spola per diverso tempo) e quindi garantire guadagni importanti sulla base della speculazione sull'andamento del rapporto fra le due monete in ballo. Potevano essere il frutto di triangolazioni (o relazioni più complesse) che coinvolgevano più piazze. E quindi potevano nascondere (allo storico, dato che chi le utilizzava conosceva perfettamente le ragioni della sua realizzazione) il pagamento di un nolo, o altre operazioni relative all'armamento e al viaggio marittimo. Potevano altresì essere il risultato di un acquisto di merce con contestuale pagamento nella piazza di partenza. Per la relativa bibliografia, n. 8.

35 In Carrère, 1967, vol. II, p. 546, n. 1 sono considerati invece fratelli.

36 Reg. I, 04/05/48; 11/04/49; 16/06/49; 10/09/49; 11/10/49; 26/11/49 (2); 28/11/49; 30/12/49 (2); 22/12/49; 10/01/50; 09/02/50; 26/03/50; 05/05/50; 26/06/50; (orig. Del 22/04/50); 16/07/50; 18/07/50; 31/08/50; 08/09/50. Reg. II, 23/11/50; 20/01/51; 26/01/51; 30/03/51; 13/10/51; 15/11/51 (2); 03/12/51; 07/01/52 (2); 11/01/52; 10/02/52; 08/03/52; 03/03/52; 17/04/52 (3); 14/07/52; 07/09/52 (2); 16/05/53.

37 Roma: Reg. I, 20/09/49; 18/03/50. Reg. II, 07/09/52; 12/10/52. Perpignano: Reg. I, 03/10/48; 14/08/50. Palermo: Reg. I, 13/08/48; Reg. II, 19/01/42. Valencia: Reg. I, 27/07/48; 16/06/49; Siracusa: Reg. I, 07/06/49. Rodi: Reg. II, 10/11/51. Fabriano: Reg. II, 15/12/50. Rif. Significativamente non operavano con Cagliari. Difficile fare ipotesi sulle motivazioni. Per la seconda metà del secolo: Igual 2014.

non fecero quasi mai affari con i medesimi personaggi. L'avvicinarsi dei prenditori è nella norma (almeno nei nostri documenti), quello che invece risulta per lo meno da notare, anche rispetto alla più conosciuta pratica toscana, è l'avvicinarsi vorticoso dei datori, come se i Barqueres con il tempo fossero divenuti una sorta di riferimento affidabile per coloro che si recavano a fare affari, magari trascinati dalla richiesta di servizi da parte della corte, lungo la rotta di Levante. Per avere un'idea della questione, comprano lettere di cambio rimesse a beneficio dei Barqueres Joan Cases e Thomas Floreus a Perpignano, a Roma e Fabriano Miquel Isalguer (*seguint cort romana*), Michele e Nicolò Alegreti (definiti senesi *romanam curiam sequentes*) e Piero e Jacopo de' Pazzi³⁸, a Napoli Gelbert Seguer, Joan Salvador (2 volte), Bernat Gassem (3 volte), Jaume Felis, Joan Moriner, Antoni Seradell, Miquel Vilaseca (2 volte), Joan de Leviach (4 volte), Bartomeu Llorera, Andreu Deulosal (5 volte), Berenguer Piqart (2 volte), Guillem Coniunta, Pere Jaume, Francí Huguet (2 volte), Pere Tallant (2 volte), Miquel Falguera (forse Isalguer?) (5 volte), Gabriel Pere (2 volte), Miquel Benet (2 volte), tale Pallari Vesia, Joan de Vilanova, Guillem Salvat. A Palermo abbiamo Bernat Soliner, Joan Adam; a Siracusa Guillem Blancha; a Valencia Visia Aymerich e Joan Cosses, infine a Rodi Jaume Masdamunt. Al contrario, nella pratica toscana le relazioni rimangono nel tempo grosso modo le stesse. Cambiano i prenditori e spesso i trattari, ma fra datori e beneficiari resistono rapporti stabili. E questo probabilmente era dovuto alla natura stessa delle aziende toscane. Se i catalani stipulavano in genere contratti per affari commerciali o investimenti di natura armatoriale della durata di un viaggio o di qualche viaggio, i toscani erano soliti mettere in piedi società e sistemi di aziende di più lunga durata, anche sulla base di legami familiari. Ciò non esclude che in qualche caso anche i catalani optassero per relazioni più stabili. E allo stesso tempo non significa che le lettere di cambio fiorentine venissero scambiate sempre fra i medesimi uomini d'affari. Tuttavia, i toscani a Barcellona si servono a Roma generalmente dei medesimi datori (con i quali hanno spesso un qualche tipo di legame societario), meno a Napoli.

Oltre ai Barqueres, i catalani che in questi anni ritroviamo a Napoli e altrove con operazioni di qualche rilevanza in termini quantitativi sono Pere Agustí Alba insieme a Raffel Isalguer, Joan Saures e Julià Dezpont a Napoli, insieme a Miquel Isalguer a Roma (e Joan Pons come suo fattore a Barcellona). Pere Agustí Alba risulta beneficiario di somme provenienti da Rodi, potendo contare sulla presenza nell'isola di Joan Alba (suo parente?) e Francí Ferrer³⁹. Incontriamo anche Joan e Gaspar Carreras e il loro corrispondente a Napoli Berenguer Carreras, con 2 lettere di cambio

38 I Pazzi erano fra le famiglie più ricche della città (e quindi a quell'epoca dell'Europa cristiana): DBI, ad vocem, Tognetti, 2003; Soldani, 2010, pp. 416 e ss.

39 Napoli: reg. I, 08/05/48; 09/07/48; 21/03/49. Roma: reg. II, 10/03/51; 15/02/53; 23/05/53. Rodi: reg. II, 22/03/51.

protestate fra l'aprile 1448 e il gennaio 1450⁴⁰; per 3 volte Leonard e Ferrer Bertran in società fra loro (fra il marzo 1448 e il giugno 1453) o usufruendo nella città partenopea dell'azione di Joan Servent (probabilmente Sirvent)⁴¹; e ancora, Felip De la Cavalleria, fra il novembre 1448 e marzo 1449, con tre protesti relativi a operazioni compiute avendo come corrispondente a Napoli Martí De la Cavalleria⁴² o Bernat Català⁴³; Jaume de Vich protestò nel 1451, ormai tornato a Barcellona, una lettera di cui era beneficiario, in quanto datore, insieme a Gabriel Avinent, lo ritroviamo nel novembre 1451 a Barcellona in collegamento con un suo parente, tale Pere Vich a Napoli⁴⁴; Amador Xetart, *paratorum lanae* cittadino di Barcellona, risulta essere beneficiario di due lettere di cambio protestate fra il giugno 1450 e l'aprile 1451, forse per merce venduta a Napoli da Joan Soler suo corrispondente⁴⁵. Joan e Pere Monegal costituivano una società su base familiare, il primo stava a Barcellona, il secondo a Roma in contatto anche con Bartomeu de Nimbo (che nella città comitale operava spesso a suo nome e come procuratore di Joan) e insieme ancora a Miquel Isalguer⁴⁶. Da qui, e da Alghero (un caso), molte lettere vennero spedite a Barcellona a favore di Joan de Muntreyal, il quale a sua volta era in connessione coi datori Antoni Boteller (5 volte, una delle quali attraverso la compagnia del lucchese Galeazzo Franciotti) (Soldani, 2010, pp. 47, 314-316) e Joan Colteller (*seguit cort romana*). Altre tre volte ricevette denaro tramite lettere provenienti da Tortosa e Genova⁴⁷. Altrettanto importanti a Roma sono i due Joan D'Aguilar, padre e figlio, il primo banchiere *minutorum* a Barcellona, il secondo suo corrispondente a Roma. Anche loro potevano essere rappresentati in Catalogna da Pere Pons o da Simeon Mauri, *campsor* a sua volta⁴⁸. Joan Sesavasses riceveva denaro da Rodi grazie alla presenza di Jaume Sesavasses, e da Napoli, in corrispondenza (ben 6 volte) con Joan Peres⁴⁹. E in ultimissima istanza

40 Reg. I, 05/04/48; 19/01/50.

41 Reg. I, 11/03/48; 24/04/49; Reg. II, 04/06/53. Un Ferruix Bertran è beneficiario di una lettera da Napoli: reg. II, 30/12/51; Ramon Bertran è procuratore di Joan Roda: reg. II, 20/10/52; Leonard è beneficiario per un cambio da Cagliari: reg. I, 27/01/48. Un Joan Bertran è datore anche a Valencia: reg. I, 16/01/49. Sui Sirvent si sa tanto: Battle, 1973; Coulon, 2012.

42 Reg. I, 28/11/48; 11/03/49; 02/04/49; Martí riceve anche lettere da Maiorca Reg. II, 29/12/51. Datore: Ramon Vidal.

43 Un Pere Català risulta essere datore a Napoli in una lettera a beneficio di Joan Planes drappiere: reg. I, 06/02/50

44 Reg. II, 09/07/51; 10/11/51.

45 Reg. I, 08/06/50; reg. II, 10/04/51. Nel primo caso il pagamento era da onorare davanti alla dogana di Barcellona. Joan Soler probabilmente è lo stesso valenzano in Feniello, 2013, p. 42. Divenne credenzierie a sostituto del doganiere del fondaco a Napoli.

46 Reg. I, 12/10/49; 20/05/50; 06/07/50;

47 Roma: reg. I, 11/03/50; 01/09/50; reg. II, 19/08/51; 16/10/52; Alghero: reg. II, 23/11/51. Tortosa: reg. I, 01/07/49 (2); Genova: reg. II, 16/09/52.

48 Reg. II, 14/01/51; 18/03/51.

49 Napoli: reg. I, 21/03/49; 14/10/49; 27/01/50; 10/02/50; 14/04/50; reg. II, 17/10/50 (2); 04/12/51; Rodi: reg. I, 27/03/50; 14/04/50; reg. II, 01/03/51.

si segnala Bernat Cisa che da Valencia in 6 occasioni ricevette somme a Barcellona consegnate a prenditori sempre differenti da Pere Pardo. In una di queste operazioni i Barqueres operarono nel ruolo di trattari⁵⁰.

L'elenco potrebbe essere allungato molto, ma i nominati sono i più in vista per quantità di operazioni. I Barqueres, i Sesavasses, Pere Agustì Alba, Joan de Muntreyal, i De la Cavalleria, i Bertran, gli Aquilar e i Monegal a Barcellona, Miquel e Raffel Isalguer a Roma e Napoli vantano un elevato numero di presenze nella documentazione, all'interno del contesto piuttosto polverizzato rappresentato dal resto degli operatori. Inoltre, come si spiegherà in maniera diffusa più avanti, molti di loro figurarono spesso in operazioni di cambio legate all'attività della tesoreria regia⁵¹. Tali evidenze permettono di confermare gli schemi di penetrazione del capitale finanziario e mercantile/armatoriale catalano in Italia giusto all'indomani della conquista alfonsina, e in particolare nel bel mezzo della guerra con Firenze.

Ma chi erano i Barqueres e gli altri? Relativamente ai primi non si sa tanto. Claude Carrère e Mario del Treppo li hanno nominati (in special modo Bernat) e riconosciuti come importanti operatori del circuito Barcellona-Napoli, ma senza mai approfondire da un punto di vista prosopografico (tema quanto mai urgente e non solo per loro)⁵². Attraverso una semplice ricerca sulla letteratura esistente, sappiamo che si trattava di una società di tipo familiare: Joan era il padre e Bernat il figlio. Bernat risultava attivo a Girona negli anni Quaranta in operazioni legate al commercio di pannilana (Bernato, 2011). Nel 1442 entrambi fungevano da beneficiari per un cambio da Siena. Qualche anno prima avevano messo in piedi una società della durata di 5 anni insieme a Jaume Benjamin con lo scopo di trafficare in pietre preziose, gioielli e perle. Gli affari sarebbero andati tanto bene che alla sua morte, Joan avrebbe lasciato a Bernat rendite in eredità per un valore di oltre 2.000 lire. Joan Barqueres fece diverse volte da arbitro (un ruolo che implicava una dose di fiducia notevole) per alcuni mercanti pisani presenti a Barcellona intorno agli anni Quaranta⁵³. Padre e figlio si fecero rappresentare in patria quasi sempre da tale Joan Cotxi, *familiaris* di Riccardo Davanzati (fiorentino) e suo *factor et negociorum gestor* nell'ottobre 1451⁵⁴. Per i Barqueres lavorò reclamando i cambi a loro nome almeno nel periodo 1449-1451/52, da quel momento iniziò ad essere sostituito da Joan Blasco.

I mercanti catalani (meno quelli valenzani) appoggiarono l'espulsione dei fiorentini anche perché quello napoletano si era dimostrato un terreno fertilissimo

50 Reg. II, 19/11/51; 20/12/51; 10/01/52; 26/01/52; 09/03/52; 14/10/52.

51 Lapeyre, 1961; Igual, Navarro, 2002; Feniello, 2012. Per riferimenti più tardi Del Treppo, 1986a; Leone, 1988.

52 Per un periodo precedente Reixach, Tello, 2016.

53 Per i riferimenti: Carrère, 1967, I, pp. 163, 145, 163, 172, 546, 828; Del Treppo, 1972, pp. 337, 474, 602, 799; Conde, 1977, pp. 68 e 73; Soldani, 2010, p. 224.

54 Reg. II, 12/10/51.

in cui mettere radici o tentare la fortuna anche solo temporaneamente, grazie alle opportunità garantite dalla corte. E in questo processo, giocò probabilmente un ruolo di intermediazione istituzionale il Consolato del mare. Joan e Bernat, oltre che importanti mercanti, erano attivi esponenti del partito popolare (Batlle, 1973, p. 604). Nello specifico Joan era stato fra i promotori della costruzione del molo e dei tentativi di impiantare a Barcellona un'industria di pannilana di alta qualità realizzati con la lana inglese (Carrère, 1967, vol. II, pp. 818-838; Batlle, 1973, pp. 159-160). Nell'anno amministrativo 1440-1441 era stato giudice degli appelli del Consolato (Batlle, 1973, p. 156; Maccioni, 2019, p. 293), nonché insieme al figlio, creditore di Alfonso V⁵⁵. Joan, più anziano ed esperto di cambi e circolazione monetaria, venne scelto fra i componenti della commissione del 1450 riunita dal Consiglio della città per discutere dell'invasione del mercato monetario barcello-nese da parte dei reali di Valencia⁵⁶. Oltre a lui, erano presenti il noto Felip De la Cavalleria (anche lui creditore del Magnanimo)⁵⁷, Mateu Capell e Ramon Bertran. Nessuno di loro era cittadino *honrat*, ovvero componente dell'élite che esprimeva i consiglieri della città⁵⁸.

Un discorso diverso va fatto per i De la Cavalleria, perché per ragioni di provenienza erano esclusi dalla vita politica di Barcellona. Saragozzani di origine ebraica, i De la Cavalleria erano, nonostante ciò, una “vera potenza finanziaria” dell'epoca⁵⁹. I componenti della famiglia riuscirono ad instaurare floridissimi rapporti con la corte fin dagli inizi del Quattrocento. Come molti, si erano installati inizialmente a Gaeta, per poi spostarsi a Napoli con il sovrano. Felip è di certo il più noto e compare insieme a Martí come beneficiario di lettere da Napoli. In questo lasso di tempo egli è ancora probabilmente installato a Barcellona, nel 1457 tuttavia si sarebbe trasferito nella promettente città partenopea.

Pere Agustí Alba è noto per aver operato come socio di Joan Avinent in contratti di commenda per l'esportazione di panni. All'inizio della sua carriera si era spostato come socio viaggiatore fra la Sicilia, Gaeta e Rodi. Dal 1441 però si stabilì a Gaeta nel ruolo di fattore dello stesso Avinent. Il legame con quest'ultimo durò tutta la vita, tanto che Pere, alla morte dell'ormai divenuto socio, si spostò a Barcellona e ne curò l'esecuzione testamentaria. Una volta in Catalogna, divenne un punto di

55 ACA, Canc., reg. n. 2657, cc. 75r-v e 76r-v (lettera del 07/09/1448).

56 Insieme a Joan figuravano altri importanti personaggi del mondo mercantile/finanziario locale: moss. Joan de Sentmenat, Antoni Pujades, Felip de Farrera, Pere Grau, Bernat Vidal, Mateu Capell, Felip De la Cavalleria e Ramon Bertran. Questi ultimi tre sono tutti presenti nella nostra fonte AHCB, 02.01 1B II-6, cc. 104r (consiglio del 28 aprile 1450).

57 Per i mercanti attivi sulle tratte da e per la corte di Alfonso V si veda Lapeyre, 1961; Igual, Navarro, 2002.

58 Tranne in qualche caso come i D'Aguilar o Jaume Sesavasses il quale entrò nel consiglio in qualità di mercante: Boscà, 1977, pp. 82.

59 La citazione è in Del Treppo, 1972, p. 313. Su di loro oltre Feniello, 2013; Lapeyre, 1961; Del Treppo, 1989; Igual-Navarro, 2002; Navarro, 2015 e riferimenti, e ancora Lozano, 2015.

riferimento per coloro che volevano trasferire denaro sulle tratte Napoli-Barcellona e Roma-Barcellona⁶⁰.

I due Isalguer costituiscono un caso un po' particolare. Il primo, Miquel, era dottore in leggi, e *seguint cort romana*⁶¹. Fece carriera come consigliere di Alfonso V, e per lui si spostò a Roma almeno dal 1451 forse per ragioni legate alla gestione delle decime (noi lo troviamo però già dal 1449). Nel giugno 1452 ottenne il ruolo di camerario del monastero di Sant Joan de les Abadesses (Vic), e pochi anni dopo divenne nunzio papale e collettore della decima di Sicilia. Infatti fra il 1457 e il 1458 rimase in comunicazione con il Papa che gli si rivolgeva per consigli di vario tipo o per l'acquisto di imbarcazioni (Rius, 1927, p. 266). Raffel lo ritroviamo una sola volta a Roma⁶² (nel 1447), anche se esplicitamente definito *habitant en Napols*, come datore per una lettera di cambio venduta da Pere Calbo, abate proprio di Sant Joan de les Abadesses. Queste scarse notizie sono la conseguenza della quasi totale assenza di studi sulla presenza catalana a Roma. Come per il resto delle nazioni, nella Città Eterna anche i sudditi della Corona si riconoscevano intorno ad una chiesa (Santa Maria di Monserrato) e con il XVI secolo intorno alla confraternita. Una prima ondata di arrivi (mercantile ma anche artigiana) aveva coinciso con la conquista di Napoli e il pontificato di Callisto III (1455-1458), una seconda con l'elezione al soglio pontificio di Alessandro VI Borgia alla fine del secolo⁶³.

I Sesavasses rappresentano in parte un'eccezione almeno per ciò che riguarda gli schieramenti politici interni a Barcellona. Joan e Jaume Sesavasses compaiono in qualità di beneficiari (e protestatari) a Barcellona per cambi provenienti da Napoli e Rodi. Joan in particolare è un nome noto all'interno della mercatura barcellonese, diversi sono però gli omonimi. Agli inizi del Quattrocento un Joan Sesavasses fu fra i primi ad essere eletto difensore della *Mercaderia*. Un suo omonimo, *menor*, venne eletto nuovamente difensore nel 1430-31 (Maccioni, 2019), e tale Joannet fu nominato poco dopo (1432-33) giudice degli appelli, nonostante risultasse esponente del partito della Biga, benchè della frangia più moderata (Batlle, 1973).

Infine, Guillem e Romon Monegal (nei nostri documenti si aggiunge anche un tale Pere) sono noti a Napoli. Partendo dalla condizione di *botiguers*, qui avevano fatto fortuna grazie all'esportazione di panni (Del treppo, 1972, p. 212), con Pere li ritroviamo a metà secolo anche a Roma⁶⁴.

60 Del Treppo, 1972, p. 212; noi lo troviamo anche a Roma. Si serviva del procuratore Joan Pons e aveva come datore nell'Urbe Miquel Isalguer.

61 Reg. II, 04/10/52.

62 Roma Reg. I, 19/07/48; Napoli: reg. I, 09/07/48.

63 Esch, 2021, pp. 167-169; Rius, 1927, pp. 266-267; Ryder, 1992, pp. 313-376. In generale vd. Iradiel, *cruselles* (ed.), 2006.

64 Un tema ancora molto inesplorato rimane la presenza degli artigiani emigrati in Italia in seguito alle campagne alfonsine: Esch, 2021, p. 168. Così come per Napoli: Feniello, 2013.

Molti di tali personaggi, mentre portavano avanti i propri affari privati, si prodigavano per il trasferimento e l'anticipo di somme al servizio del re. Alfonso V premeva affinché essi venissero risarciti per tempo. Il sistema era necessario al mantenimento della corte ed era stato indispensabile alle campagne militari di conquista e mantenimento del *Regnum*. Il meccanismo si basava sull'indebitamento nei confronti degli uomini d'affari, i quali venivano risarciti attraverso un fiume di lettere di cambio inviate nelle capitali dei regni della corona: Barcellona, Valencia, Cagliari etc. A tali pagamenti erano vincolati ingressi e cespiti di varia natura. E le paure dei tesoriere a Barcellona dovevano necessariamente essere circoscritte da continue rassicurazioni. I registri di cancelleria del Magnanimo sono ricchi di lettere in cui si chiede anche con veemenza che i debiti vengano saldati coi Barqueres, o i Sotlam⁶⁵ o i De la Cavalleria. La ragione risiedeva nella necessità di mantenere la fiducia e il credito, “per que nostra fe et credit no falte”, e per far ciò era preferibile evitare il ricambio, “per que [i cambi] no hajen a tornar”⁶⁶. Dai soli protesti è quasi impossibile stabilire le motivazioni profonde dei movimenti cambiari. Quasi tutti i casi sembrano tuttavia appartenere più prettamente ad un circuito “privato”. Ce lo fa pensare la latitanza dei tesoriere del sovrano e del conservatore del Real Patrimonio e dei Miroballo, per mezzo dei quali il Magnanimo prendeva somme a cambio⁶⁷. Ciò non toglie che i denari richiesti da personaggi come Berenguer d'Erill, ammiraglio del re, o Bernat de Requesens, armatore e fratello del più noto Galceran (governatore del Principato), sarebbero da collegare probabilmente con la guerra ⁶⁸.

4. CONCLUSIONI

Ciò che pare di poter vedere attraverso la nostra documentazione è una presenza, specialmente a Napoli, di un gruppo foltissimo e molto variegato di uomini d'affari catalani (e in qualche raro caso anche di maestranze artigiane) che offrivano e chie-

65 Joan Sotlan è datore al campo di Tivoli: reg. I, 20/11/47. Un tale Samuel Sotlam, ebreo, era attivo a Cagliari: Tasca, 2008; Cabanes, 1995. Nel 1448 da parte di Alfonso si incita il luogotenente gen. in Sardegna, Colanton de Capua, a pagare i cambi d'en Sotlan: ACA, 2657, cc. 67r (06/08/1448).

66 Una ragione più pratica risiedeva forse anche nella volontà di non far lievitare gli interessi. ACA, Canc., reg. n. 2657, cc. 227v (27/11/1448). Di questo ne hanno parlato Del Treppo, 1986, pp. 131-133 e Lapeyre, 1961, pp. 110-11; Conde, 1995; Cabanes, 1995; Igual, Navarro, 2000, p. 953.

67 Coloro che maneggiavano il denaro del re erano Bernat Sirvent, Mateu Pujades (Che muore nel 1447) (Igual, Navarro, 2000, p. 957), Guillem Pujades suo nipote, Perot Mercader, Andreu Capdevila, Pere Capdevila, Pere de Basalù. Guillem Pujades è prenditore in una lettera da Napoli: reg. II, 19/08/1450; Ci sono diversi Miroballo nella nostra documentazione: Giovanni banchiere del re e datore a Napoli (reg. II, 27/11/50); Alberico, figlio di Giovanni, datore a Roma con A. Spannocchi: reg. II, 03/12/51; Alessandro con lo Spannocchi a Roma: reg. II, 09/12/51; 17/12/51; 08/11/52; 01/09/53; 22/09/53; Carlo, in società coi fratelli, beneficiario a Barcellona di lettere da Valencia: reg. II, 03/07/52; 01/09/52, e da Roma: reg. II, 06/09/52; 08/11/52; 02/11/52.

68 Reg. I, 09/07/48; reg. II 23/11/50; 12/10/51; 01/03/52; 08/03/52; 14/07/52; 09/09/52; reg. I 28/11/47; 16/02/48. Ryder, 1992.

devano denaro, rimettendo il pagamento a Barcellona tramite lo strumento cambiario. Questi stessi corrispondenti tuttavia facevano affidamento, nella piazza d'arrivo, su un ventaglio di personaggi più ristretto, i quali spesso sono noti anche per il ruolo ricoperto come prestatori e anticipatori di denaro al sovrano. Alcuni di loro (Barqueres, D'Aguilar, Sesavasses, Joan Alba, Joan de Muntreyal, Pere Pons) avevano (o avrebbero) ricoperto ruoli nel Consolato del mare. Fra loro si contano fervidi sostenitori del partito popolare (Barqueres, Pere Agustí Alba, Joan de Muntreyal, Joan D'Aguilar padre e figlio), altri come i De la Cavalleria di origini saragozzane dovettero necessariamente sfruttare esclusivamente il canale regio per poter emergere. Lo squilibrio ormai evidente fra elemento catalano e italiano ci dice anche che in questi anni la corte e i mercanti operanti a Napoli riuscirono a fare a meno del capitale delle grandi aziende fiorentine, ma non completamente. Quando infatti gli italiani vennero cacciati dai regni della Corona in concomitanza con la guerra alfonsina, nonostante le vedute protezionistiche della mercatura locale, al momento in cui fu esplicitamente emanato il divieto (con conseguente sanzione) di concludere affari e intessere relazioni coi fiorentini non naturalizzati, i barcellonesi protestarono apertamente. Se a Napoli si poteva quasi essere certi di riuscire a cavarsela da sé, a Roma non era nemmeno pensabile. Lo si evince non solo dalla reazione della mercatura e degli ufficiali locali (Del Treppo, 1972, p. 323; Batlle, 1973, p. 200; Soldani, 2010, pp. 302-313), ma anche dalla sproporzione fra il numero di catalani e il numero di italiani operanti sulla tratta Roma-Barcellona. E infatti proprio nel giugno del 1448 Alfonso V inviò una lettera a Pere de Besalù, noto conservatore del Real Patrimonio, affinché stanasse tutti i catalani colpevoli di avere conti aperti presso i banchi fiorentini a Roma e punirli secondo quanto stabilito⁶⁹. Tale ordinanza la dice lunga anche sul grado di integrazione esistente fra queste reti di credito e commercio, le quali coinvolgevano città distanti e mercanti di nazionalità diversa⁷⁰. Il provvedimento costò così tanto ai Miroballo napoletani, ai De la Cavalleria saragozzani e ai barcellonesi come i Barqueres, da suscitare le immediate proteste del consiglio della città comitale⁷¹.

Due sono i punti fermi che vengono ribaditi: l'importanza della circolazione di capitali finanziari legati agli affari della corte e l'aumento dell'esportazione dei pannilana catalani. Accanto a questi due aspetti prettamente economici occorre tuttavia aggiungere quello politico. I mercanti che abbiamo incontrato ricoprivano nella propria città un ruolo attivo nella difesa della mercatura e alcuni di loro eb-

69 Nella stessa carta si ricordava anche che il divieto di avere conti aperti presso i banchi fiorentini valeva pure per i veneziani. L'effetto di questo secondo divieto era certamente diverso sul piano della circolazione di merci e denaro fra Barcellona e l'Italia: ACA, Canc., reg. n. 2657, c. 153r (01/06/1448). Sul rapporto banca veneziana e banca fiorentina vd. Mueller, 1997.

70 Per un esempio sulla complessità della questione: Igual, 1998, pp. 58-63.

71 Del Treppo, 1972, p. 337.

bero modo di occuparsi effettivamente delle misure di promozione del commercio (anche attraverso il protezionismo) e della produzione industriale. Joan d'Aquilar fu in questo senso preziosissimo perché era fra i pochi *buscari* ad avere una grande esperienza sulla rotta di Ponente. Di conseguenza venne scelto come ambasciatore del re e del Consolato del mare a ridosso della guerra civile catalana, ed era stato fra i promotori del progetto di importazione della lana pregiata inglese alla fine degli anni Trenta e Quaranta. La politica protezionista aveva trovato un alleato in Alfonso V, il quale avrebbe, stando agli studi di Mario del Treppo, scoraggiato l'impianto e lo sviluppo di un'industria di pannilana nel Regno appena conquistato⁷². Quando poi Ferrante ebbe modo di invertire la rotta, lo stesso gruppo di pressione incarnato dal Consolato del mare, che funzionava in questo senso come una vera e propria corporazione, vide come naturale investire tempo e denaro per convincere il sovrano napoletano a ritirare il divieto di importazione di pannilana stranieri (e quindi anche catalani)⁷³. Il 4 gennaio 1476 i consoli del mare e il consiglio dei Venti mercanti elaborarono un memoriale da consegnare a Joan Mateu, notaio e sindaco della città, inviato alla corte di re Ferrante a nome dei consiglieri barcellonesi, dei consoli del mare e dei difensori affinché esponesse il pensiero dello stamento mercantile su una serie di novità relative al commercio dei panni. Come prima cosa sarebbe stato necessario revocare ai francesi la possibilità di esportare in Sicilia i propri tessuti, definiti di qualità medio bassa e perciò altamente concorrenziali nei confronti della produzione catalana⁷⁴. Essenziale, in secondo luogo, sarebbe stato convincere Ferrante a revocare l'editto sui panni⁷⁵. Non fu facile risolvere la questione, tanto che fu indispensabile nominare un secondo ambasciatore. Stavolta il Consolato scelse Francesc Alegre, il quale, non potendo contare sull'appoggio della città, venne finanziato dai consoli dopo aver ottenuto la copertura istituzionale dalla regina⁷⁶. D'altra parte, c'è da dire che i consoli e tutto lo stamento mercantile non erano nuovi a trattative di questo tipo. L'intera prima metà del XV secolo li aveva visti maturare esperienza e potere contrattuale nei confronti del sovrano e del municipio (Maccioni, 2019).

72 Del Treppo, 1986, pp. 158-162. Come l'autore segnala, con la conquista aragonese il convergere di interessi pubblici e privati andò verso un complesso processo di "commercializzazione dell'intero paese" (p. 172).

73 Su questo Maccioni, 2019, pp. 203-207; Del Treppo, 1986; Sul ruolo dei Coppola in questa impresa si veda oltre che Del Treppo, Sansoni, 2017 (tesi). Strettamente relazionato è l'interesse del sovrano per l'allume di Agnano e Ischia: Feniello, 2003.

74 Sui catalani in Sicilia si rimanda sinteticamente a Bresc, 1986 e Epstein, 1996.

75 L'editto del 1477 venne revocato pochi mesi dopo: Leone, 1993, p. 10.

76 Per l'intera vicenda: AHCB, I.I I-2, cc. 126v-130v e 192r e ss.

5. BIBLIOGRAFIA

- ABULAFIA, D. (1999). *I regni del Mediterraneo occidentale dal 1200 al 1500: la lotta per il dominio*. Roma: Laterza.
- AIT, I. (2014). Mercanti a Roma fra XV e XVI secolo: interessi economici e legami Familiari. In Tanzini L., Tognetti S. (ed.), *Il governo dell'economia: Italia e penisola iberica nel basso Medioevo* (pp. 59- 77). Roma: Viella.
- MACCIONI, E. (2019). *Il Consolato del Mare di Barcellona: tribunale e corporazione di mercanti (1394-1462)*. Roma: Viella.
- BATLLE GALLART, C. (1973). *La crisis social i econòmica de Barcelona a mediados del siglo XV*. Barcelona: CSIC.
- BELL, A. R., BROOKS, C., MOORE, T. K. (2017). Cambium non est mutuum: Exchange and interest rates in medieval Europe. *Economic History Review*, 70 (2), 373- 396. <https://doi.org/10.1111/ehr.12374>
- BONNEAUD, P. (2006). Catalan Hospitallers in Rhodes in the First Half of the Fifteenth Century. In J. Burgtorf, H. Nicholson (Ed.), *International mobility in the military orders (twelfth to Fifteenth centuries): travelling on Christ's business* (pp. 155-166). Tuscaloosa: The University of Alabama Press.
- BOSCÀ, J. F. (1977). *Memorial històric*. Barcelona: Associació de bibliòfils de Barcelona.
- BRESC, H. (1986). *Un monde méditerranéen économie et société en Sicile (1300-1450)*. Roma: École Française de Rome. <https://doi.org/10.3406/befar.1986.1245>
- CABANES CATALÀ, M. L. (1995). Algunos documentos financieros de Alfonso V: Letras de cambio. En *XIV Congreso di storia della Corona d'Aragona. La Corona d'Aragona in Italia (secc. XIII-XVIII)*, vol. 1. 2 (pp. 125-130). Sassari-Alghero: Carlo Delfino ed.
- CAFERRO, W. (1996). L'Attività bancaria papale e la Firenze del Rinascimento. Il caso di Tommaso Spinelli. *Società e Storia*, (55), 717-753.
- CARRÈRE, C. (1967). *Barcelone centre économique à l'époque des difficultés (1380- 1462)*. Paris : École pratique des hautes études. <https://doi.org/10.1515/9783111330372>
- CONDE DELGADO DE MOLINA, R. (1977). Seis letras de cambio cuatrocentista giradas contra Barcelona. In *Miscelanea en honor de Josep Maria Madurell i Marimon*, vol. 1. Barcelona: Colegio Notarial de Barcelona. <https://raco.cat/index.php/EHDAP/article/view/287804/480985>
- CONDE Y DELGADO DE MOLINA, R. (1981). *Estudio tipológico de la documentación comercial y financiera medieval: Fuentes del Archivo de la Corona de Aragón*. Valencia: Universidad de Valencia.
- CONDE Y DELGADO DE MOLINA, R. (1995). *La letra de cambio en el sistema financiero de Alfonso el Magnanimo*, in *XIV Congreso di storia della Corona d'Aragona*, vol. 2.3. Sassari: Carlo Delfino ed.
- CONDE Y DELGADO DE MOLINA, R. (1997). Crédito, deuda y banca. Las técnicas financieras en la segunda mitad del Cuatrocientos. In E. Sarasa, E. Serrano (Eds.),

- La Corona de Aragón y el Mediterráneo. Siglos XV-XVI* (pp. 73-84). Zaragoza: Institución “Fernando el Católico”.
- COULON, D. (2012). Lluís Sirvent (vers 1387-1444), homme d'affaires, ambassadeur et promoteur de lignes de grand commerce barcelonais. In E. Malamut, M. Ourfelli (Eds.), *Les échanges en Méditerranée médiévale. Marqueurs, réseaux, circulations, contacts* (pp. 215-239). Aix-en-Provence: Presses Universitaires de Provence. <https://doi.org/10.4000/books.pup.13887>
- CRUSELLES GÓMEZ, E. (2001). *Los mercaderes de Valencia en la edad media (1380-1450)*. Lleida: Editorial Milenio.
- DE LA TORRE GONZALO, Sandra (2018). *Grandes mercaderes de la corona de Aragón en la Baja Edad Media. Zaragoza y sus mayores fortunas mercantiles, 1380-1430*. Madrid: CSIC.
- DE ROOVER, R. (1953). *L'evolution de la lettre de change (XIVe-XVIIIe siècles)*. Paris: Librairie Armand Colin.
- DEL BO, B. (2010). *Banca e politica a Milano a metà Quattrocento*. Roma: Viella.
- DEL TREPPO, M. (1972). *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*. Napoli: Liguori.
- DEL TREPPO, M. (1986). Il regno aragonese, in *Storia del Mezzogiorno*, vol. IV.II. Napoli: Edizioni del Sole.
- DEL TREPPO, M. (1986a). Il re e il banchiere. Strumenti e processi di razionalizzazione dello stato aragonese di Napoli. In G. Rossetti (Ed.), *Spazio, società, potere nell'Italia dei comuni* (pp. 229-304). Napoli: Liguori.
- DEL TREPPO, M. (1989). Stranieri nel Regno di Napoli: le élites finanziarie e la strutturazione dello spazio economico e político. In G. Rossetti (Ed.), *Dentro la città. Stranieri e realtà urbane nell'Europa dei secoli XII-XVI* (pp. 179-233). Napoli: Liguori.
- Dizionario Biografico Italiano (DBI)* (1960-2020). Roma: Istituto della Enciclopedia italiana. https://www.treccani.it/biografico/elenco_voci/a
- DURAN DUELT, D. (2003), *Kastellórizo, una isla griega bajo dominio de Alfonso el Magnánimo: 1450-1458. Colección documental*. Barcelona: CSIC.
- EPSTEIN, S. R. (1996). *Potere e mercati in Sicilia: secoli XIII-XVI*. Torino: Einaudi.
- ESCH, A. (2021). *Roma dal Medioevo al Rinascimento (1378-1484)*. Roma: Viella.
- FELIU MONTFORT, G. (2016), *Els primers llibres de la Taula de Canvi de Barcelona*. Barcelona: Fundació Noguera.
- FENIELLO, A. (2003). Estrazione e commercio dell'allume: le miniere di Agnano e di Ischia. In B. Casale, A. Feniello, A. Leone, *Il commercio a Napoli e nell'Italia meridionale nel XV secolo. Fonti e problemi* (pp. 157-175). Napoli: Edizioni Athena.
- FENIELLO, A. (2012). Tracce dell'economia catalano aragonese a Napoli, *Bullettino storico italiano dell'Istituto storico italiano per il Medioevo*, (114), 181-197. http://rm.univr.it/biblioteca/SCAFFALE/Download/Autori_F/RM-Feniello-Tracce.pdf

- FENIELLO, A. (2013). Catalani a Napoli nel XV secolo. Aristocrazia, artigiani, imprenditori economici. In M. G. Meloni (Ed.), *Élites urbane e organizzazione sociale in area mediterranea fra tardo Medioevo e prima età moderna*. Cagliari: CNR-ISEM.
- FURIÓ, A. (Ed.) (1985). *València, un mercat medieval*. València: Diputació Provincial de València.
- GOLDTHWAITE, R. A. (2013). *Leconomia della Firenze rinascimentale*. Bologna: Il Mulino.
- HERNANDO DELGADO, J. (2007). El mercat de valors a Barcelona, 1440-1462. La presència de dos fors o preus dels canvis en els protestes de lletres de canvi impagades, *Estudis històrics i documents dels arxius dels protocols*, (25), 97-254. <https://raco.cat/index.php/EHDAP/article/view/288165/479339>
- IGUAL LUIS, D. (2006), Los banqueros del papa: Ambrogio Spannocchi y sus herederos (1450-1504). In P. Iradiel, J. M. Cruselles (Ed.) *De València a Roma a través dels Borja* (pp. 147-181). València: Generalitat valenciana.
- IGUAL LUIS, D. (2006). Los medios de pago en el comercio hispánico (siglos XIV y XV). In *El comercio en la edad media. XVI semana de estudios medievales (Nájera y Tricio 2005)* (pp. 253-288). Logroño: Instituto de Estudios Riojanos.
- IGUAL LUIS, D. (2007). ¿Crisis? ¿Qué Crisis? El comercio internacional en los reinos hispánicos en la baja Edad Media, *Edad Media. Revista de Historia*, (8), 203-223.
- IGUAL LUIS, D. (2014). Lletres de canvi de Cagliari a Valencia (1481-1499). *Archi-
vio Storico Sardo*, 49, 207-305. <https://www.deputazionestoriapatriasardegna.it/public/files/624/default/vol-interno-xlix-2014.pdf>
- IGUAL LUIS, D. (2019). Movimento portuale, reti marittime e diversità dei mercati a Valenza nel XV secolo. In G. Nigro (Ed.), *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea* (pp. 71-87). Firenze: Firenze University Press. <https://doi.org/10.36253/978-88-6453-857-0.05>
- IGUAL LUIS, D., NAVARRO ESPINACH, G. (2000). Mercaderes-banqueros en tiempos de Alfonso el Magnánimo. In *XVI congreso internacional do storia della Corona d'Aragona. Celebrazioni alfonsine*, vol. 1 (pp. 949-967). Napoli: Paparo ed.
- IGUAL LUIS, D., NAVARRO ESPINACH, G. (2002). *La tesorería general y los banqueros de Alfonso V el Magnánimo*. Castellon de la Plana: Sociedad castellonense de cultura.
- IGUAL LUIS, David (1998). *Valencia e Italia en el siglo XV*. Castelló: Bancaixa.
- IRADIEL MARUGARREN, P., CRUSELLES, J. M. (ed.) (2006). *De València a Roma a través dels Borja. Congrès commemoratiu del 500 aniversari de l'any jubilar d'Alexandre VI (València, 23-26 de febrer de 2000)*. València: Generalitat valenciana
- IRADIEL MURUGARREN, P. (2017). *El Mediterráneo medieval y Valencia. Economía, sociedad, historia*. València: Universitat de València.
- LAPEYRE, H. (1961). Alphonse Vet ses banquiers. *Le Moyen Âge*, (67), 93-136.

- LEONE, A. (1981). *Il giornale del Banco Strozzi di Napoli (1473)*. Napoli: Guida Editori.
- LEONE, A. (1988). *Mezzogiorno e Mediterraneo. Credito e mercato internazionale nel secolo XV*. Napoli: Dick Peerson.
- LEONE, A. (2003). Alfonso il Magnanimo e l'economia dell'Italia meridionale. In B. Casale, A. Feniello, A. Leone, *Il commercio a Napoli e nell'Italia meridionale nel XV secolo. Fonti e problema* (pp. 89- 97). Napoli: Edizioni Athena.
- LOZANO GRACIA, S. (2012). *Las elites en la ciudad de Zaragoza a mediados del Siglo XV: la aplicación del método prosopográfico en el estudio de la sociedad*. Tesi di dottorato, Univ. Di Saragozza. <https://zaguan.unizar.es/record/7400/files/TESIS.pdf>
- MELIS, F. (1972). *Documenti per la storia economia dei secoli XIII-XVI. Con una nota di paleografia commerciale a cura di Elena Cecchi*. Firenze: Olschki.
- MUELLER, R. C. (1997). *The Venetian money market. Banks, panics and the public debt, 1200-1500*. London: The Johns Hopkins University Press.
- MUELLER, R. C. (2020). *Venezia nel tardo medioevo-Late Medieval Venice. Economia e società-Economy and Society*. Roma: Viella.
- MUNRO, J. H. (1982). Il bullionismo e la cambiale in Inghilterra, 1272-1663: politica monetaria e pregiudizio popolare. In R. S. Lopez et al., *L'alba della banca. Le origini del sistema bancario tra medioevo ed età moderna*. Bari: Dedalo.
- NAVARRO ESPINACH, G. (2015). Las elites financieras de la monarquía aragonesa entre Juan I y Alfonso V (1387-1458), *e-Spania. Revue interdisciplinaire d'études hispaniques médiévales et modernes*, (20). <https://doi.org/10.4000/e-spania.24259>
- NIGRO, G. (2016). Aspetti del movimento finanziario in area aragonesa nella documentazione mercantile e toscana (secoli XIV-XV). In *Identidades urbanas. Corona de Aragón-Italia. Redes económicas, estructuras institucionales, funciones políticas (siglos XIV-XV)* (pp. 293-307). Zaragoza: Prensas de la Universidad de Zaragoza.
- ORLANDI, A. (2016). Aspetti del movimento finanziario in area aragonesa nella documentazione mercantile toscana (secoli XIV-XV). Un caso di studio: l'andamento dei cambi tra Barcellona, Valenza, Palma di Maiorca. In G. Nigro (Ed.) *Identidades urbanas. Corona de Aragón-Italia. Redes económicas, estructuras institucionales, funciones políticas (siglos XIV-XV)* (pp. 309-326). Zaragoza: Prensas de la Universidad de Zaragoza.
- ORTÍ GOST, P. (2007). Les finances municipals a la Barcelona dels segles XIV i XV: del censal a la taula de canvi. *Quaderns d'història*, (13), 257-282. <https://raco.cat/index.php/BCNQuadernsHistoria/article/view/113888>
- PETRALIA, G. (1989). *Banchieri e famiglie mercantili nel Mediterraneo aragonese. L'emigrazione dei pisani in Sicilia nel Quattrocento*. Pisa: Pacini.
- RIU RIU, M. (1990-1991), La banca i la societat a la Corona d'Aragó a finals de l'edat mitjana i començament de la moderna. *Acta historica et archaeologica mediaevalia*, (11-12), 187-224.

- RIUS SERRA, J. (1927). Catalanes y aragoneses en la corte de Callixto III. *Analecta sacra tarraconensia: Revista de ciències historicoeclesiàstiques*, (3), 13-138.
- RYDER, A. (1992). *Alfonso el Magnánimo: rey de Aragón, Nápoles y Sicilia, 1396-1458*. Valencia: Alfons el Magnànim.
- SAKELLARIOU, E. (2012). *Southern Italy in the late Middle Ages: demographic, institutional and economic change in the Kingdom of Naples, c.1440-c.1530*. Leiden-Boston: Brill. <https://doi.org/10.1163/9789004224056>
- SALA REIXACH, A., TELLO HERNÁNDEZ, E. (2016). Catalan bankers in the Fourteenth Century: a first census. *Summa, Revista De Cultures Medievales*, (7), 205-235. <https://revistes.ub.edu/index.php/SVMMA/article/view/16348/19346>
- SANSONI, A. (2017), *Francesco Coppola imprenditore nella Napoli aragonese*. Tesi di dottorato, Univ. Di Napoli Federico II. http://www.fedoa.unina.it/12072/1/Sansoni_Francesco_Coppola_imprenditore.pdf
- SARNOWSKY, J. (1998). "The rights of the Treasury": the financial administration of the hospitallers on Fifteenth-century Rhodes, 1421-1522. In H. Nicholson (Ed.), *The military orders. Welfare and warfare* (pp. 267- 274). Aldershot: Ashgate Publishing Limited.
- SCHERMAN, M. (2016). Observations sur les conséquences financières d'une crise politique: l'expulsion des florentins de Venise vue par la comptabilité Salviati (1451-1454). In G. Nigro (Ed.), *Le crisi finanziarie. Gestione, implicazioni sociali e conseguenze nell'età preindustriale* (pp. 395-410). Firenze: Firenze University Press.
- SECHE, G. (2020). *Un mare di mercanti: il Mediterraneo tra Sardegna e Corona d'Aragona nel tardo Medioevo*. Roma: Viella.
- SOLDANI, M. E. (2009). A Firenze mercanti, cavalieri nella signoria dei re d'Aragona. I Tecchini-Taquí tra XIV e XV secolo. *Anuario de Estudios Medievales*, (39), 575-604. <https://doi.org/10.3989/aem.2009.v39.i2.116>
- SOLDANI, M. E. (2010). *Uomini d'affari e mercanti toscani nella Barcellona del Quattrocento*. Barcelona: CSIC.
- SOLDANI, M. E. (2014). Partire in cerca di fortuna. Mercanti stranieri e mobilità sociale nella Barcellona tardomedievale. In B. Del Bo (Ed.), *Cittadinanza e mestieri. Radicamento urbano e integrazione* (pp. 333-354). Roma: Viella.
- SOLDANI, M. E. (2015). Combattre sur la frontière de Méditerranée orientale. Économie de guerre, interculturalité, commerce et finances à Rhodes. In D. Baloup, M. Sánchez Martínez (Ed.), *Partir en Croisade à la fin du Moyen Age. Financement et logistique* (pp. 257-286). Toulouse: Presses Universitaires du Midi. <https://doi.org/10.4000/books.pumi.16656>
- SOLDANI, M. E. (2016). Arbitrati e processi consolari fra Barcellona e l'Oltremare nel tardo medioevo. In E. Maccioni, S. Tognetti (Ed.), *Tribunali di Mercanti e giustizia mercantile nel tardo Medioevo* (pp. 83-106). Firenze: Olschki.

- SOLDANI, M. E., DURAN DUELT, D., (2012). Religion, Warfare and Business in Fifteenth-Century Rhodes. In F. Ammannati (Ed.), *Religione e istituzioni religiose nell'economia europea. 1000-1800-atti della "quarantatreesima settimana di Studi" dell'Istituto di studi internazionali Francesco Datini* (pp. 257- 270). Firenze: Firenze University Press.
- TOGNETTI, S. (1999). *Il Banco Cambini: affari e mercati di una compagnia mercantilebancaria nella Firenze del XV secolo*. Firenze: Olschki.
- TOGNETTI, S. (2003). *Da Figline a Firenze: ascesa economica e politica della familia Serristori (secoli XIV-XVI)*. Firenze: Opuslibri.
- TOGNETTI, S. (2004). "Fra li compagni palesi et li ladri occulti". Banchieri senesi del Quattrocento. *Nuova Rivista Storica*, 88 (1), 27-101.
- TOGNETTI, S. (2015). Le compagnie mercantili-bancarie toscane e i mercati finanziari europei tra metà XIII e metà XVI secolo. *Archivio Storico Italiano*, 173 (4), 684-717.
- TOGNETTI, S. (2020). Una civiltà di ragionieri. Archivi aziendali e distinzione sociale nella Firenze basso medievale e rinascimentale. *Reti Medievali Rivista*, 21 (2). <https://doi.org/10.6092/1593-2214/2020/2>
- VANN, T. M. (2006). The exchange of information and money the hospitallers of Rhodes and their European priories in the fourteenth and fifteenth centuries. In J. Burgtorf, H. Nicholson (Ed.), *International mobility in the military orders (twelfth to Fifteenth centuries): travelling on Christ's business* (pp. 34-47). Tuscaloosa: The University of Alabama Press.
- VAQUERO PIÑEIRO, M. (2015). Mercaderes y banqueros catalanes en Roma en el tránsito a la Edad Moderna. In L. Cifuentes, R. Salicrú, M. Viladrich (Ed.), *Els catalans a la Mediterrània medieval. Noves fonts, recerques i perspectives* (pp. 317-326). Roma- Barcelona: Viella-IRCVM.
- VICENS VIVES, J. (1959). *Historia económica de España*. Barcelona: Teide.
- VILAR, P. (1962). *La Catalogne dans l'Espagne moderne. Recherches sur les fondements économiques des structures nationales*. Paris: Flammarion.
- VIU FANDOS, M. (2021). *Una gran empresa en el Mediterráneo medieval: la compañía mercantil de Joan de Torralba y Juan de Manariello (Barcelona-Zaragoza, 1430-1437)*. Madrid: CSIC.
- ZEDDA, C. (1997). La piazza commerciale di Cagliari tra Barcellona e Napoli nel XV secolo attraverso la lettura degli atti notarili dell'archivio storico dei protocolli di Barcellona e dell'Archivio di Stato di Cagliari. *Estudis històrics i documents dels arxius de protocols*, (15), 77-92. <https://raco.cat/index.php/EHDAP/article/view/287989/480446>

Des corsaires castillans à Marseille: mercenaires de la mer ou acteurs du commerce méditerranéen (XIV^e et XV^e siècles)?

*Castilian Corsairs in Marseille: Mercenaries of the Sea or
Mediterranean trade actors (14th-15th centuries)?*

Laure-Hélène Théodora GOUFFRAN

Author:

Laure-Hélène Théodora Gouffran
Aix-Marseille Université (Marseille,
France)
laurehgouffran@yahoo.fr
<https://orcid.org/0000-0002-6872-166X>

Date of reception: 15/11/21

Date of acceptance: 18/01/22

Citation:

Gouffran, L.-H. T. (2022). Des corsaires
castillans à Marseille : mercenaires
de la mer ou acteurs du commerce
méditerranéen (XIV^e et XV^e siècles) ?.
*Anales de la Universidad de Alicante.
Historia Medieval*, (23), 87-104.
<https://doi.org/10.14198/medieval.21329>

© 2022 Laure-Hélène Théodora Gouffran

Licence: This work is licensed under
a Creative Commons Attribution 4.0
International License (CC BY 4.0).



RESUME

À partir de la fin du XIV^e siècle, la présence à Marseille de corsaires venus de la Couronne de Castille apparaît de plus en plus importante dans les archives provençales. Ceux que les documents notariés appellent «yspani» profitent des guerres menées par les souverains angevins ainsi que du conflit qui oppose après 1423 la Provence à la Couronne d'Aragon pour venir prêter leurs services aux rois de la seconde maison d'Anjou et au gouvernement urbain de Marseille. En s'appuyant sur un corpus documentaire inédit provenant des archives municipales de Marseille et des archives départementales des Bouches-du-Rhône, cet article s'interroge sur la place et le rôle de ces hommes dans le contexte marseillais des années 1380-1430. À travers quatre trajectoires singulières, il est possible d'identifier deux «modèles» de corsaires: d'une part les grands mercenaires castillans qui s'engagent auprès des souverains et auprès du pape et qui peuvent être considérés comme des experts de la guerre maritime et, de l'autre, des patrons de navires qui exercent également comme marchands et qui profitent après 1423 des opportunités commerciales fournies par

une ville en guerre pour venir s'installer à Marseille. Par leurs mobilités et par les liens profonds qu'ils entretiennent avec les cités, ces corsaires peuvent être considérés comme des acteurs de la connectivité méditerranéenne.

MOTS-CLES: Corsaires; commerce; Marseille; Couronne de Castille; XIV^e-XV^e siècles; mobilités.

ABSTRACT

From the end of the 14th century, the presence in Marseille of privateers coming from the Crown of Castile appears increasingly important in the Provençal archives. Those whom notarial documents called «yspani» took advantage of the wars led by the Angevin sovereigns as well as the conflict that opposed Provence to the Crown of Aragon after 1423 to come and lend their services to the kings of the second house of Anjou and to the urban government of Marseille. Based on an unpublished corpus of documents from the municipal archives of Marseille and the departmental archives of the Bouches-du-Rhône, this paper examines the position and role of these men in the Marseille context of the years 1380-1430. Through four singular trajectories, it is possible to distinguish two «models» of privateers: on the one hand, the great Castilian mercenaries who were committed to the sovereigns and the Pope and who could be considered experts in maritime warfare, and on the other, the ship's captains who also worked as merchants and who, after 1423, took advantage of the commercial opportunities provided by a city at war to come and settle in Marseille. These privateers, because of their mobility and because of the links they maintain with the cities, can be considered as actors of the Mediterranean connectivity.

KEYWORDS: Corsairs; trade; Marseille; Crown of Castile; 14th-15th centuries; mobilities.

Le 13 septembre 1401, devant la demande du viguier exposée par les syndics de Marseille de bien vouloir permettre l'avitaillement des navires du fameux corsaire Diego González de Valderrama, *alias* Barrasa, alors au mouillage dans les îles de Marseille, le conseil décide que «nul corsaire ou pirate des mers ne pourra en aucune façon être reçu dans la ville»¹. Aussi véhémente qu'elle soit, cette affirma-

1 «[...] Item audita expositione facta in dicto consilio per dominos syndicos super requisitione facta tam domino vicario quam dominis sindicis per parte Diago de Barracio presentialiter sistentis cum suis navibus armatis in sorgitorio insularum Massilie requirentis sibi dari de victualibus pro suis pecunis pro usu et provisione suarum navium attento quod non est inimicus presentis patrie et est famularis regnis. Placuit dicto consilio reformare et reformando requirere dictum dominum vicarum quantius preconisationes preheri facte imperio dicti domini vicarii videlicet quod dictus Diego nec aliquis alius corsarius nulla victualia habeant a civitate presenti nec portum faciat in eadem, et quod dicta preconisationes servant prout facte fuerunt inconcusse super quo dicti domini syndici et sex de guerra dicti Diego respontionem faciant graciosus quo poterunt prout eorum discretionem videbitur faciendum et quod nullus corsarius

tion, vraisemblablement motivée par la fâcheuse réputation du corsaire castillan au service de Louis d'Anjou depuis 1400, ne doit pourtant pas être considérée comme une position immuable et unanime (Ferrer i Mallol, 2000b). Ambivalente, l'attitude souvent accueillante des villes provençales envers les «corsopirates» (Prétou, 2016) croisant en Méditerranée nord-occidentale est suggérée *a contrario* par l'interdiction clairement stipulée faite aux habitants de Marseille de vendre à Barrasa des fournitures pour ses navires.

En effet, si les acteurs des violences maritimes ont longtemps été considérés par l'historiographie comme des individus marginaux, sans attaches et peu liés aux sociétés terrestres, plusieurs études menées sur différents espaces méditerranéens révèlent les formes que peut prendre l'appartenance de ces «hommes en mouvement» - qu'il s'agisse d'armateurs-marchands, de patrons de navires ou d'experts de la guerre sur mer - à leurs communautés d'origine et /ou à leurs communautés d'accueil (Bresc, 1980; Simbula, 1993; Ferrer i Mallol, 2000; Basso, 2013). Caractérisée par un mélange profond des intérêts publics et privés palliant la faiblesse navale des autorités souveraines, la course tient une place importante dans les dynamiques portuaires et sa pratique devient dans les derniers siècles du Moyen Âge une activité lucrative pour de nombreux individus et pour de nombreuses cités qui peuvent profiter des biens issus de la prédation en construisant un cadre légal pour la redistribution de certains butins (Valérian, 2013). À Marseille notamment, la guerre de course devient à la fin du Moyen Âge un secteur d'embauche pour les Provençaux, mais aussi pour des étrangers venus profiter des circonstances favorables fournies par les conflits dans lesquels est engagée la cité phocéenne (Autora, 2020).

Ville de transit dont l'influence méditerranéenne a fortement diminué depuis la fin du XIII^e siècle (Lesage, 1950; Baratier, Reynaud, 1951), Marseille est située sur les lignes commerciales génoises et catalano-aragonaises et accueille en ses murs de nombreux marins, patrons de navires et commerçants étrangers. Venus des territoires de la Couronne de Castille, ceux que les documents notariés marseillais nomment généralement «*yspani*²» pour les différencier des Catalans de la Couronne d'Aragon, demeurent sans doute peu nombreux dans le port provençal en comparaison des Italiens. Tous secteurs d'activité confondus, les sujets de la Couronne de Castille ne représentent que 4% des travailleurs présents dans la cité phocéenne entre 1248

seu pirrata maris in presenti civitate nullo modo receptetur et quod fiat preconisatio quod nullus portet necque vendat victualia navibus sub penis contentis in preconisationibus predictis. [...]». Archives municipales de Marseille (désormais AMM), BB 32, fol. 50.

2 *Yspanus* est l'appellation généralement utilisée dans les sources. À quelques exceptions près - comme dans le cas de Basco Gomes de Saint Jacques (voir ci-dessous) -, les actes notariés précisent rarement la provenance exacte de ces hommes. Malgré son imprécision, nous conserverons donc dans la suite de cet article le mot *yspani* pour désigner les sujets provenant des territoires placés sous l'autorité des rois de Castille, sauf lorsque les sources ont fourni des données complémentaires sur l'origine des individus cités. Il semble que la plupart d'entre eux viennent soit de la région de Séville, soit de la côte cantabrique.

et 1400 (Michaud, 2016, p. 83). Si leur population reste difficilement mesurable, leur présence dans la documentation semble surtout notable parmi les gens de mer et paraît s'accroître à partir du XIV^e siècle (Michaud, 2016, p. 82). Au cours du règne de Louis II (1384-1417) en particulier, plusieurs Castellans participent ainsi à l'effort de guerre des Angevins pour reconquérir le trône de Naples. Par la suite, après le sac de Marseille par les troupes d'Alphonse d'Aragon en 1423, des patrons de navires venus de la Couronne de Castille - Galiciens notamment - profitent d'un contexte de guerre ouverte pour venir participer aux opérations corsaires engagées par les Marseillais contre les navires catalans. Tirant sans doute également avantage des opportunités économiques fournies par une ville où beaucoup de navires ont été détruits et dans laquelle de nombreux marchands n'ont plus la capacité de déployer leurs affaires vers un commerce international (Baratier, Reynaud, 1951), certains *yspani* développent des affaires commerciales qui leur permettent de s'insérer profondément dans les réseaux économiques de la cité.

La présence de ces étrangers dans une ville cosmopolite comme le demeure Marseille à la fin du Moyen Âge n'est pas surprenante, mais le cas spécifique des sujets de la Couronne de Castille en Provence, dont l'immigration paraît s'appuyer sur le développement de la guerre de course à partir des années 1380, permet de s'interroger plus finement sur les mobilités liées à cette dernière. À travers quelques trajectoires singulières renseignées par les sources notariales des archives départementales des Bouches-du-Rhône, on peut en effet questionner les rapports qu'entretient la cité avec les corsaires étrangers, mais aussi rendre compte de la présence croissante de corsaires castillans à Marseille, et surtout s'interroger sur les fonctions de ces hommes, tantôt militaires, tantôt prédateurs, tantôt marchands, qui apparaissent *in fine* comme des acteurs de la connectivité méditerranéenne. L'abondante bibliographie produite sur l'espace ibérique permet de croiser cette documentation inédite avec les données issues de ces études, afin de reconstituer le parcours économique, social et politique de ces personnages, dont l'identité fluide et les pratiques mouvantes restent trop souvent associées à l'idée d'une marginalité urbaine.

1. D'UN ROI À L'AUTRE: LA CIRCULATION DES EXPERTS DE LA GUERRE MARITIME EN MÉDITERRANÉE

Bien connue par ailleurs (Ferrer i Mallol, 2000a; Hernández Sande, 2019), l'implication des Castellans dans les conflits méditerranéens s'explique par le développement puis la consolidation de la marine sévillane durant la guerre de Cent Ans (Aznar Vallejo, 2009) et par les exils liés aux troubles politiques entourant le début du règne d'Enrique III de Castille (1390-1406) qui créent un terreau fertile pour l'émergence de certains professionnels de la course, contraints de chercher fortune dans d'autres royaumes. La lutte que se livrent Génois et Catalans pour l'hégémonie

économique en Méditerranée occidentale contribue en effet à créer un marché de l'emploi favorable pour ces hommes qui interviennent notamment au service des rois d'Aragon pour contrôler les grandes îles autour desquelles se noue une grande partie des tensions entre les deux puissances (Simbula, 1993). À partir de la fin du XIV^e siècle, les corsaires deviennent également pour les Angevins des auxiliaires nécessaires à leur politique méditerranéenne et trouvent chez les prétendants au trône de Naples et auprès de la papauté avignonnaise des employeurs accommodants.

1.1. Des corsaires auprès de la seconde maison d'Anjou

En 1252, l'arrivée en Provence du nouveau comte Charles d'Anjou et l'affirmation de ses ambitions méditerranéennes entraînent un développement significatif de la militarisation du port de Marseille (Lesage, 1950). Au-delà de la mise en place du Plan Fourmiguier, où sont construits les navires destinés au commerce comme aux opérations militaires, les conflits dans lesquels est engagé le nouveau comte de Provence - notamment après les Vêpres siciliennes - favorisent le recours à des hommes possédant une expertise maritime reconnue. Si l'on connaît des Niçois parmi ces hommes recevant des gages du lieutenant de Provence, ce sont surtout les Marseillais qui jouissent dès le XIII^e siècle de la confiance du comte de Provence (Pryor, 2008, p. 122). La fin du XIV^e siècle et l'avènement de la seconde maison d'Anjou en Provence constituent un tournant dans le recrutement des forces angevines, mobilisées à la fois dans les campagnes menées en Italie méridionale, mais aussi dans l'espace provençal où la Guerre de l'Union d'Aix (1383-1388) qui oppose les partisans de Louis d'Anjou à Charles de Duras, se déploie également dans des affrontements maritimes (Brun, 1935)³.

Dépourvu de marine comtale, Louis I^{er} hérite avec la Provence d'un territoire « riche en marins et navires de guerre et de commerce » sur lesquels il s'appuie déjà lors de sa campagne de 1382 destinée à secourir Jeanne II et pour laquelle quinze galères sont armées à Marseille (Masson, 2014, p. 99). La préparation de la campagne de 1384 montre une participation toujours soutenue des Marseillais aux opérations militaires de Louis d'Anjou. Le 15 juillet, se trouvent alors dans le port deux ou trois galères marseillaises ainsi que huit galères venues de la péninsule Ibérique (Brun, 1935, p. 41). Bénéficiant du soutien financier de Clément VII, Louis I^{er} profite également des relations maritimes du pape qui s'était déjà attaché le service de certains corsaires étrangers, notamment ceux du Majorquin Père En Gayte (Favier, 1987). Très investi dans la constitution des flottes destinées à soutenir les opérations de son

3 Au cours de l'année 1383, plusieurs lettres des correspondants Datini présents dans la cité phocéenne informent des dangers guettant les navires marchands dans les eaux provençales, mais également des tentatives pour mettre en place des escadres chargées de poursuivre les galères du parti de Duras. On fait pour cela construire des galères et des patrons étrangers catalans et castillans, sont sollicités.

champion angevin en Italie méridionale, Clément VII recrute le 21 novembre 1383, trois patrons *yspani* pour les envoyer à Naples et, la même année, obtient que Jean I^{er} de Castille, récemment devenu clémentin, lui fournisse six galères qui devaient être financées par une décime sur le clergé castillan. Le 8 décembre 1383, l'inquiétude de N. di Bonacorse, qui écrit à Pise que les galères armées à Marseille risquent de se rançonner «sur la marchandise des commerçants» (Brun, 1935, p. 35), met cependant en lumière le nœud gordien que constitue le financement des armements en course et les dangers du recours aux acteurs privés dont les souverains ne peuvent pourtant se passer.

Si Louis I^{er} ne semble pas avoir montré un intérêt particulier pour la constitution de sa flotte, son fils Louis II s'appuie davantage sur sa force maritime et s'entoure plus significativement de corsaires étrangers pour tenter de s'imposer sur le trône de Naples (Masson, 2017, p. 66). Le cas de Diego de Barrasa est l'un des mieux connus, car les archives permettent de retracer le parcours de cet *escudero*, depuis sa naissance dans les années 1365 dans la région de Séville jusqu'à sa mort spectaculaire en 1410, relatée dans la chronique du génois Giovanni Stella (Ferrer i Mallol, 2000b). Bien qu'il ne passe probablement que peu de temps au service des Angevins, Barrasa bénéficie d'un soutien assez assuré de la part du comte de Provence pour affirmer en 1401 devant le viguier de Marseille qu'il «n'est pas un ennemi de ce pays et qu'il est familier du royaume»⁴. En 1402, son arrestation par les Lomellini déclenche une intervention plus déterminée de Louis II qui n'hésite pas à faire arrêter en Provence les messagers génois chargés de négocier la paix avec les Catalans en échange de la libération du corsaire (Ferrer i Mallol, 1998, p. 133-134). Comme Barrasa, d'autres corsaires originaires du royaume de Castille deviennent également des adjuvants appréciés du second comte d'Anjou.

1.2. Juan González de Moranza: le seigneur

Certains parmi ces étrangers poursuivent une longue carrière au service de Louis II et s'ancrent fermement en territoire provençal ainsi que dans l'entourage des princes angevins. C'est le cas de Juan González de Moranza, *yspanus* d'origine inconnue, appelé «Jean Gonsalvi de Morans» en Provence, qui est en 1393 capitaine d'une galère et d'une galiote au service du roi⁵, et devient conseiller et capitaine général de mer de Louis II en décembre 1394. Sans nul doute reconnu pour son expertise maritime, il est chargé du ravitaillement des navires royaux jusqu'en 1398 au moins (Masson, 2014, p. 111). Bien que l'on ne connaisse pas le détail de ses déplacements, on peut supposer qu'il accompagne Louis II en Italie dès 1390,

4 AMM, BB 32, fol. 59. Texte cité en note 1.

5 Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AD BdR), B 590.

gagnant ainsi la reconnaissance du roi qui lui confie la seigneurie d'Ysclé dans les terres du Lavour en Campanie en 1392, puis la châtelainie d'Antibes pour les dix mois de service de ses galères. S'attacher les services d'un tel homme a un coût. Et l'exorbitante somme de 15.660 florins qui doit encore lui être remboursée en 1394 met une nouvelle fois en lumière les difficultés de financement de ces forces maritimes qui ne bénéficient plus sous Louis II des dispendieuses largesses de Clément VII (Masson, 2017). En l'absence de détail concernant le règlement de cette somme, il faut donc supposer qu'une partie de la solde de ce corsaire est réglée par des donations. Gonzálvez de Moranza obtient ainsi le gouvernement du baillage de Toulon en 1394 et le fief de Solliès dont il gagne l'entière possession en 1400 (Lambert, 1886, p. 114-155; p. 120-121), à quoi s'ajoutent une part de la gabelle des Saintes en 1396 et de celle du Rhône en 1397 (Pourtal, 1970). L'inscription de ce personnage dans l'espace provençal est ainsi assez significative pour être soulignée et prend une dimension supplémentaire lorsqu'il est nommé viguier de la ville de Marseille en 1404⁶. En devenant ainsi l'officier principal du comte de Provence à Marseille, Gonzálvez de Moranza affirme son insertion dans la politique et dans les réseaux de confiance angevins. Il meurt avant 1424 laissant en Provence deux fils, Alphonse de Morans (Lambert, 1886, p. 233) et Jean Gonsalvi le Jeune⁷, ainsi qu'une fille qui bénéficie d'une position économique et sociale confortable. L'importante dot de 1.000 florins accordée à Jacquette de Morans par son père témoigne de l'aisance financière acquise par le corsaire au cours de sa carrière⁸.

Si les archives font apparaître en creux l'identité nobiliaire de ce personnage qui possède de nombreux biens immobiliers dans la ville de Toulon dont un quartier finit par porter le nom à la fin du XV^e siècle (Lambert, 1886, p. 332-333), on ne doit toutefois pas douter de la nature des activités pratiquées par Juan Gonzálvez de Moranza. Homme de guerre, il reçoit du pape lors de la première campagne de Louis II un bassin et ainsi qu'un harnois de bras et de jambes (Masson, 2014, p. 159) et, en août 1400, il est envoyé aux côtés du corsaire majorquin Arnau Aymar et de Guerau Desguanecs pour aller secourir Arrigo de la Rocca en Corse (Ferrer i Mallol, 2003, p. 73). À côté de ces expéditions officielles, il profite, à n'en pas douter, de toutes les opportunités que la mer peut lui offrir: en 1404, il capture ainsi une nef chargée de marchandises génoises (Ferrer i Mallol, 1998, p. 513).

Dans son sillage, Gonzálvez de Moranza semble avoir attiré en Provence d'autres aventuriers castillans sans doute intéressés par les possibilités offertes par les nombreuses campagnes angevines. Maria-Teresa Ferrer i Mallol suggère l'existence d'un

6 AMM, BB 32, fol. 99-102.

7 Jean Gonsalvi le Jeune et son frère Alphonse sont respectivement bailli et capitaine châtelain de Toulon en 1434.

8 En 1430, son fils Jean Gonsalvi le Jeune vend une terre de prix située à Solliès à Jacques Remanès, l'époux de sa sœur Jacquette afin de pouvoir régler cette dot. AD BdR, B 648.

lien de parenté entre Gonzálvez de Moranza et Diego Barrasa, ce qui pourrait expliquer la venue de ce dernier auprès de Louis II et l'accueil favorable qu'il reçoit à Toulon quelques semaines après s'être vu refusé l'entrée au port de Marseille (Ferrer i Mallol, 2000, p. 138).

1.3. Juan de Castrillo: l'aventurier

L'hypothèse de mobilités corsaires favorisées par l'existence de relations unissant les grands mercenaires du XIV^e siècle est renforcée par les mentions de collaboration entre certains patrons de navires. En 1402, un certain Juan de Castrillo, entré d'abord au service de l'Aragon (Ferrer i Mallol, 2000a, p. 269), est le patron d'une galère appartenant à Juan Gonzálvez de Moranza chargée de transporter certaines marchandises à Cagliari pour le roi Martin l'Humain (García Isaac, 2017, p. 6). Les liens entre les deux corsaires suggèrent l'existence d'un réseau méditerranéen dont les contours restent à préciser. Dans la première décennie du XV^e siècle, Juan de Castrillo, bien que longtemps ignoré par l'historiographie, s'affirme comme un corsaire actif et occupe à ce titre une place notable dans les pages que son contemporain Gutierre Díaz de Games consacre aux ennemis méditerranéens de Pero Niño (Díaz de Games, 2000). Malgré une documentation dispersée, il est possible de tracer les grandes lignes du parcours de ce chevalier exilé du royaume de Castille, car, durant les luttes civiles perturbant la minorité d'Enrique III, il avait assassiné un partisan du comte Alfonso Enriquez (García Isaac, 2017). Possédant son propre navire dès 1389, il fait partie des Ibériques entrés au service du pape au tournant des années 1390 (Ferrer i Mallol, 2003). Entre 1402 et 1404 il navigue de conserve avec le Majorquin Arnau Aymar qu'il a peut-être rencontré lors de l'expédition napolitaine de 1390. Les deux corsaires attaquent aux alentours de Carthagène deux navires castillans en décembre 1402 (Ferrer i Mallol, 2003, p. 74). Si l'on ne possède pas beaucoup de données sur les agissements de Juan de Castrillo, les quelques lignes qui lui sont consacrées dans *El Victorial* témoignent de sa réputation, dont Pero Niño entend parler en 1404 alors qu'il se trouve à Carthagène (Díaz de Games, 2000, p. 279). Poursuivis par Pero Niño en 1404, Juan de Castrillo et Arnau Aymar se réfugient dans le port de Marseille où la présence de leur employeur du moment, le pape Benoît XIII, leur permet de s'enfuir sans être capturés par l'escadre castillane (Díaz de Games, 2000, p. 279 et al.). En mai 1405 selon le chroniqueur corse Giovanni della Grossa, Juan de Castrillo est au service du roi de Sicile, Martin le Jeune aux côtés de Vincentello d'Istria (Colombani, 2015, p. 304)⁹. Il se rend la même année

9 «E il re (...) li diede una galera sua e dinari per armarla, e scrisse lettere a Re martino di Sicilia che era il suo figlolo primo genito, che lo dovesse havere per raccomandato. (...) E Vincentello cresciè di fama per tutte le parti e fecie conserva con Jovanni dil Castello, e fecie amistà con dui padroni di una galeotta e così furno tre galere e una galiotta».

coupable d'une violente attaque au Cap Palos sur une galère chargée de marchandises appartenant à des Valenciens (García Isaac, 2017). Détesté deux ans plus tôt par le roi de Castille, il fait cependant partie des corsaires qu'Enrique III entend s'attacher en 1406 en vue d'un possible affrontement avec Grenade (García Isaac, 2017). Les constants changements d'employeur de Juan de Castrillo témoignent ainsi de la mobilité de ces corsaires qui peuvent trouver, selon les circonstances, un nouvel employeur auprès de l'un de leurs précédents ennemis. Quelques années plus tard, on retrouve de Castrillo à Marseille en décembre 1409 comme chambellan du roi Louis II d'Anjou, seigneur et patron de galées armées alors au port¹⁰. Deux officiers angevins, l'ancien viguier de Marseille Pierre de Bornan et le nouveau viguier Arnaud Jocale, sont alors chargés par le roi lui-même d'engager pour quatre mois le corsaire et ses deux galées armées pourvues, de marins, de rameurs et de quarante arbalétriers pour une somme de 1.200 francs par mois, afin de partir en course contre les ennemis du royaume partout où le roi le souhaitera. Le pacte prévoit que le roi obtiendra un tiers du butin¹¹.

C'est ainsi que malgré une réputation sans doute sulfureuse, Juan de Castrillo met à profit une expertise reconnue par les contemporains et les différents souverains méditerranéens auprès desquels il ne semble pas avoir de difficultés à vendre ses services. La *fama* de ces mercenaires castillans les précède sans doute dans les cités et, si Barrasa avait reçu un accueil glacial à Marseille en 1401, d'autres comme Juan Gonzálvez de Moranza ou Juan de Castrillo, paraissent avoir été plus familiers du port provençal. Illustrant de façon prégnante comment la guerre sur mer peut devenir un secteur lucratif générateur de promotions sociales, ces deux trajectoires mettent par ailleurs en lumière deux modèles d'ascension sociale: l'un, presque traditionnel, articulé sur une implantation dans l'espace provençal qui permet à Gonzálvez de Moranza de développer une identité nobiliaire et seigneuriale, l'autre s'appuyant sur une identité maritime forte. S'engageant au gré des opportunités auprès de différents rois, Juan de Castrillo est le détenteur légitime de l'usage de la violence d'État et ne vend ses services qu'auprès des autorités souveraines. Par ailleurs l'existence de connexions entre ces patrons s'adosse certainement à des liens familiaux et à des liens construits autour de la pratique de la mer dont nous ne percevons aujourd'hui que des traces ténues.

10 «[...] egregius et nobilis vir dominus Johannes de Castrilho miles de Yspania et cambellanus dicti domini nostri regis, dominus et patronus unius galee armate nunc in portu Massilie existentis [...]». AD BdR, 355 E 303, fol. 66.

11 AD BdR, 355 E 303, fol. 66.

2. ENTRE COURSE ET AFFAIRES MARCHANDES: LES PATRONS CASTILLANS APRÈS 1423

Dans la nuit du 20 novembre 1423, une flottille d'une trentaine de bateaux, menée par le roi Alphonse le Magnanime, chassé de Naples début octobre au profit de son rival Louis III d'Anjou, attaque Marseille. Pillée pendant trois jours et trois nuits, la ville mettra des décennies à se reconstruire économiquement. Cette attaque constitue par ailleurs un tournant important dans les relations entre Marseille et les villes catalanes de la Couronne d'Aragon. Parallèlement, ce contexte conflictuel qui perdure jusqu'à la première trêve de 1431, favorise les migrations des Castellans à Marseille et participe à renouveler les formes de la course urbaine en Provence.

2.1. Marseille: un port attractif pour les Castellans

Tout d'abord, contrairement à l'attitude de défiance manifestée par le conseil marseillais en 1401 devant l'arrivée des navires de Diego Barrasa, le gouvernement urbain accepte et organise désormais le recours aux corsaires dans le cadre d'une politique agressive menée «*ex justa guerra*»¹² contre les vaisseaux catalans (Autora, 2020). À partir de 1424, on assiste donc à une multiplication des armements en course, armements réalisés par le gouvernement urbain lui-même ou par des acteurs privés qui mettent leurs bateaux et leurs capitaux au service de la ville. C'est ainsi que la présence des Castellans, limitée à quelques individus dans les années précédentes, devient nettement plus visible dans les archives marseillaises qui révèlent la présence à Marseille d'*yspani* particulièrement actifs, notamment lorsque débute la guerre entre la Castille et l'Aragon en 1429. Ces hommes de mer sont sans doute d'abord recrutés pour leur expérience de la navigation. C'est le cas par exemple d'un certain Álvaro de Lan, «*yspanus*», à qui le marin marseillais Charles Arnaudi confie pour 40 florins, le 24 mai 1430, la barque de douze rames *La Bonaventure* pour faire la guerre aux sujets du roi d'Aragon¹³. Cet Álvaro, par ailleurs mal connu, est intéressant, car il appartient à une famille dont les contours restent encore flous, mais qui semble avoir fait souche à Marseille grâce aux activités maritimes. Dans l'acte de mai 1430, un certain Lupus de Lan, dont on peut sans trop de risques supposer qu'il était parent d'Álvaro, se porte fidéjusseur pour le patron au cas où celui-ci ne rentrerait pas au port. Ce Lupus de Lan n'était alors pas un inconnu pour les Marseillais: il avait acheté en janvier 1425 par le biais des syndics de la ville une navette catalane capturée sur la plage d'Aigues-Mortes¹⁴. Lupus de Lan accède à la citoyenneté avant

12 Par exemple: AD BdR, 392 E 5, fol. 9.

13 AD BdR, 355 E 93, fol. 36 v°.

14 AD BdR, 351 E 233, fol. 140v°.

1432¹⁵, ce qui nous laisse penser que son insertion dans la cité phocéenne était à cette date effectuée et entérinée formellement.

Comme les Lan, d'autres sujets venus de la Couronne de Castille se sont implantés à Marseille au cours des années 1420 et l'importance de leur communauté s'affirme par la création d'un consulat avant 1438. L'existence de ce consulat, créé lors de la deuxième vague d'établissements qui accompagne à partir de la fin du XIV^e siècle l'expansion commerciale de la Castille vers l'Europe (Casado Alonso, 2010), suggère l'importance des migrations castillanes en Provence. Bien que la documentation fasse défaut pour éclairer les raisons qui ont prévalu à la création de cette institution, il faut supposer que les Castillans étaient dans les années 1430 assez nombreux à Marseille pour avoir besoin d'être collectivement représentés.

Si la présence de quelques *yspani* à Marseille avant 1423 a pu contribuer à favoriser l'arrivée de nouveaux étrangers, l'arrivée croissante d'individus venus de la Couronne de Castille résulte sans doute surtout d'un double mouvement concomitant d'expansion commerciale de la Castille vers l'Europe (Casado Alonso, 2010) et de recours aux corsaires «espagnols» par l'autorité communale de Marseille. Or, cette concomitance contribue à redéfinir la course provençale qui participe désormais davantage d'une activité marchande. Le contexte de crise économique y a très probablement incité: la course constitue une véritable vanne «*by-pass*» de l'économie portuaire qui s'impose comme une solution stratégique en temps de crise, mais également comme un circuit parallèle d'échanges forcés, plus ou moins mobilisé pour améliorer l'ordinaire d'un armateur ou d'un équipage ou pour approvisionner les cités. Cette économie de la course apparaît comme une forme détournée des échanges économiques fondée sur une circulation contrainte des richesses dans laquelle les gouvernements urbains sont impliqués directement. De fait, contrairement à la péremptoire réponse du conseil de Marseille à Diego Barrasa en 1401, l'arrivée dans la ville de marchands et de patrons de navires qui, quand l'occasion se présente, se prêtent à la course, est une réalité admise par l'autorité urbaine. Le gouvernement voit dans ces nouveaux arrivants comme des relais stratégiques pour conduire ses opérations maritimes extérieures, mais aussi sans doute comme les pourvoyeurs d'une économie informelle.

2.2. Pierre d'Espagne: le «*marinarius*»

Davantage renseigné que les Lan, Pierre d'Espagne, «*yspanus*» et habitant de Marseille, a laissé plus de traces dans la documentation. Le simple qualificatif de «*marinarius*» que les notaires lui attribuent parfois ne doit pas faire douter de ses activités,

15 AD BdR, 351 E 241, fol. 212 v°.

dont les archives ont conservé la teneur¹⁶. Actif à Marseille dans les années 1420, il s'installe en Provence à une date indéterminée, et s'illustre dès le début du conflit contre l'Aragon comme le patron d'un brigantin armé qui n'hésite pas à s'aventurer jusque dans les eaux françaises du Languedoc pour y capturer des navires catalans. En mars 1426, il fait l'objet d'un instrument notarié qui l'oblige à rendre à un marchand de Toulouse l'équivalent numéraire d'une prise illicitement effectuée par son navire puis revendue à Marseille, sous peine de pouvoir être arrêté et présenté «devant toutes les cours du Dauphiné, du royaume de France, du comté de Savoie, du royaume d'Aragon et des judicats d'Arborée, de Gênes et de Savone, et des marches de Pise, de Florence, de Rome, de Venise, de Naples, de tous les districts d'Espagne, du royaume de Castille, du Portugal, de Biscaye»¹⁷. Cette affaire est particulièrement intéressante dans la mesure où elle esquisse par ailleurs les contours du réseau marseillais dans lequel Pierre d'Espagne évolue et révèle la porosité qui existe entre l'oligarchie urbaine et les activités illicites. Une partie du butin a en effet été revendue au marchand Raymond Blancardi¹⁸. Figure ambiguë de l'élite marseillaise, celui-ci exerce alors la fonction de syndic de la ville¹⁹, mais s'avère également impliqué à plusieurs reprises dans des armements corsaires²⁰. L'action, parfois jugée déviante, des patrons corsaires comme Pierre d'Espagne qui agit pour sa part à la tête d'un équipage d'une quinzaine d'hommes²¹, est paradigmatique de ces armements privés soutenus par les autorités municipales qui utilisent sans doute l'origine étrangère de ces corsaires comme un moyen d'échapper à l'escalade des représailles.

Comme les Lan, Pierre d'Espagne semble s'être établi durablement à Marseille où il épouse une locale, Jacquette Goioni, fille du marin Huguet Goioni, et y laisse une fille Laurence qui fait rédiger un testament le 6 juin 1452²². Si les contours de son réseau sont difficilement perceptibles, il paraît évident que ce patron a su profiter des opportunités fournies par une ville en guerre pour s'imposer comme un élément actif de la défense marseillaise, mais aussi pour développer d'autres activités: Pierre d'Espagne est devenu en 1448 pelletier et fournisseur officiel de la cour du roi René, sans que l'on connaisse les étapes de cette reconversion (Lecoy de la Marche, 1873, p. 228-229). On peut toutefois supposer que ses origines ibériques lui ont permis de participer dès les années 1430 à la reprise des trajets vers la Castille qui fournit des peaux aux tanneries marseillaises (Maurel, 1988).

16 AD BdR, 392 E 5, fol. 145, AD BdR, 392 E 5, fol. 148, AD BdR, 355 E 90, fol. 18.

17 AD BdR, 392 E 5, fol. 145

18 AD BdR, 392 E 5, fol. 148.

19 AD BdR, 351 E 234, fol. 47.

20 AD BdR, 355 E 118, fol. 79^v°.

21 Les notes du notaire Gaufrid Andree contiennent deux listes énumérant les gens de Johan Gallego et ceux de Pierre d'Espagne et contenant respectivement quatorze et quinze membres d'équipage. AD BdR, 355 E 126bis, note 5.

22 AD BdR, 392 E 5, fol. 145

2.3. Vasco Gomes de Santiago: le marchand

Pierre d'Espagne n'est pas le seul à mêler des affaires commerciales à des opérations corsaires. Fils de Gomes de Vilazide de Saint-Jacques²³, Vasco Gomes de Santiago, constitue un exemple bien renseigné de cette immigration ibérique du deuxième tiers du XV^e siècle pour qui la course ne constitue qu'une activité parmi d'autres.

Après avoir résidé quelque temps à Valence, ce marchand et patron de navire galicien, identifié dans les sources valenciennes comme «Vazquo Gomiz de Galicia» ou «Vazquo Gomiz, patró de nau de Marsella» (Ferreira Priegue, 1988, p. 775) et dans les sources marseillaises comme «Basco Gomes de Saint-Jacques», s'installe à Marseille entre 1423 et 1426 et participe à la timide reprise commerciale des années 1430. Durant les années qui suivent le sac de 1423 et alors que le conflit entre les Provençaux et les Catalans est à son apogée, il profite de son origine galicienne pour maintenir des liaisons commerciales avec la péninsule Ibérique, emploie des navires basques²⁴ (Heers, 1955; Vela i Aulesa, 2000) et s'illustre comme l'un des rares marchands galiciens présents sur les places internationales (Ferreira Priegue, 2000). Le 14 août 1427, il affrète par exemple *Le Saint-Nicolas*, un navire castillan commandé par Jean de Saint-Jean à destination de Valence²⁵. Participant lui-même au voyage, il reçoit en conduite de la part de deux marchands marseillais, Pierre Audebert et Antoine Massatelli, 400 florins en tartre, toiles et fils²⁶. Dans les années 1430, il prend également part aux quelques échanges qui se maintiennent en direction de l'espace italien: le 3 décembre 1431, il affrète *La Santa Maria*, une grande barque marchande commandé par Pierre Cavalli de Valence, pour faire charger du vin à Rome²⁷. En septembre 1434, les archives du royaume de Valence le signalent dans cette ville, chargeant aux côtés de Pierre Santa et de Jean Boti, un navire pour Marseille (Ferreira Priegue, 1988, p. 775). Dans les années 1440, profitant sans doute de l'affermissement de la présence castillane sur la façade atlantique (Bolumburu *et al.*, 2008), ses opérations marchandes s'étendent jusqu'au Portugal²⁸ et en Flandre. Vasco Gomes est alors associé avec les grands marchands marseillais Jean Forbin et Pierre Audiberti pour envoyer une importante quantité de pastel et de vin en Flandre sur les navires de Pedro Martinez de Jáurigui de Bilbao et Matteo de Arriola de Motrico²⁹. Bien inséré dans les réseaux économiques provençaux, il constitue un lien solide avec la péninsule Ibérique, armant des navires basques ou valenciens. Si son arrivée

23 AD BdR, 351 E 240, fol. 114.

24 Les navires basques sont de plus en plus présents dans les ports de la Méditerranée occidentale et en Atlantique à partir de la première moitié du XV^e siècle. On les trouve notamment à Barcelone puis, entre 1450 et 1465, comme des rouages importants du commerce génois.

25 AD BdR, 351 E 236, fol. 245.

26 AD BdR, 351 E 236, fol. 70.

27 AD BdR, 351 E 241, fol. 127.

28 AD BdR, 351 E 696, fol. 134 v^o.

29 AD BdR, 351 E 396, fol. 100, 103. AD BdR 351 E 272, fol. 27, 58, 60.

à Marseille semble coïncider avec le développement de son activité commerciale, Vasco Gomes continue, semble-t-il, de conduire des navires lorsque c'est nécessaire et en particulier lorsqu'il s'agit de partir en guerre contre les ennemis de la Provence.

Le 30 septembre 1430, il fait rédiger un testament sommaire par le notaire Aventureton Rodeti alors qu'il s'apprête à conduire une galée en course contre les Catalans. Son action s'insère ici dans une opération de plus large ampleur, coordonnée par le gouvernement marseillais: l'escadre de galères s'engage en effet à partir sous le commandement de Crapasius de Ysia, lequel s'était illustré dès 1424 comme patron de *La Gabine*, une galée chargée de défendre les eaux marseillaises³⁰. Les navires marseillais reviennent quelques semaines plus tard avec une nef catalane prise dans la mer de Vilafranca qui transportait du drap d'écarlate de Florence³¹. Faisant ainsi feu de tout bois, Vasco Gomes illustre comment la course peut constituer une activité concomitante au commerce dans la trajectoire de respectables marchands. L'insertion de Vasco Gomes dans les réseaux économiques marseillais se lit aussi au choix de ses exécuteurs testamentaires: l'un d'entre eux, Jean Botoni le Jeune, est un personnage bien connu de l'oligarchie marseillaise dont le père Jean Botoni *senior* s'était illustré comme le corsaire municipal le plus actif des années 1420 (Autora, 2020). Marchand et corsaire, Vasco Gomes de Santiago devient citoyen de Marseille avant 1433 et est également choisi avant 1438 comme consul des Castellans en Provence³². Il s'affirme ainsi comme un spécialiste de l'intermédiation.

L'insertion de ces patrons castillans dans la société marseillaise s'appuie vraisemblablement sur la bonne volonté du gouvernement de Marseille qui voit dans l'arrivée de ces hommes, de leurs capitaux et de leurs relations, une aubaine pour l'économie urbaine. Il faut supposer que l'installation de ces corsaires a pu être facilitée par la présence, avant 1423, d'étrangers originaires de la Couronne de Castille qui ont pu jouer le rôle central de relai dans la construction et dans le maintien des réseaux marchands entre la péninsule ibérique et la Provence. L'aubergiste Pierre Barrera, actif dès le début des années 1420 et très lié à l'oligarchie marseillaise avec laquelle il collabore régulièrement, est le plus connu de ces intermédiaires. Ce Galicien, citoyen et habitant de Marseille, accueille dans les années qui précèdent le Sac de la ville, des Catalans et des Espagnols dans son auberge³³ et joue certainement un rôle important dans les processus d'intégration des étrangers sur le marché économique et dans la société marseillaise³⁴.

30 AD BdR, 351 E 240, fol. 114.

31 AD BdR, 351 E 240, fol. 135.

32 «(...) cives et habitator Massilie, consul Yspanorum in hoc principatu Provincie». AD BdR, 351 E 241, fol. 127.

33 «(...) ispanorum et cathalanorum quos consueverat in sua hostalaria hospitare (...)». AD BdR, 351 E 688i, fol. 23.

34 AD BdR, 351 E 242, fol. 110.

Vue de Marseille, la Méditerranée des XIV^e-XV^e siècles constitue bien un espace de circulations, de connexions et de fractures au sein duquel la grande complexité des légitimités souvent contestées répond à la fragmentation politique. Dans un contexte où se confrontent différents pouvoirs aux échelles d'action plus ou moins étendues, les corsaires jouent un rôle majeur en offrant aux différentes autorités leurs services, leurs navires et leur expérience maritime. Patrons d'un navire ou à la tête d'une petite escadre menaçante, ces mercenaires de la mer apparaissent dans certains cas comme des facteurs de déstabilisation des échanges maritimes et de l'ordre méditerranéen: c'est d'ailleurs ainsi que semble le concevoir le conseil de Marseille quand il refuse d'accueillir Diego Barrasa en 1401. Pourtant, le parcours des quelques corsaires castillans éclairés par les archives marseillaises permet d'entrevoir un tout autre modèle dans lequel, loin d'être de simples éléments perturbateurs d'un système cohérent, les corsaires apparaissent au moins entre 1380 et les années 1440 comme de réels acteurs de la connectivité méditerranéenne.

Au XIV^e siècle, les corsaires qui sont recrutés par le pape ou par les Angevins sont avant tout des experts de la guerre sur mer et leur parcours trace les contours d'une figure qui prend tout son relief au cours de la période moderne: celle du grand corsaire dont la renommée permet la mobilité, dont les valeurs guerrières constituent une part importante de l'identité et qui entretient des liens forts avec la noblesse méditerranéenne. D'autre part, on perçoit clairement après 1423 l'arrivée à Marseille de patrons de navires venus de la Couronne de Castille qui pratiquent des activités variées, associant tant et si bien la course au commerce qu'ils pourraient être qualifiés de «corsomarchands». Tous ces hommes apparaissent comme des hommes intégrés aux sociétés qu'ils fréquentent: les *yspani* sont toujours présents à Marseille durant le XVI^e siècle. (Collier, Billioud, 1951)³⁵. En aucun cas ils ne peuvent être considérés comme des individus «hors-sol» évoluant dans des milieux interlopes. Intégrés à la société urbaine par leurs activités économiques et par les liens qu'ils tissent dans la cité, certains d'entre eux obtiennent la citoyenneté à Marseille, occupent des fonctions politiques dans la cité phocéenne ou en Provence, fondent des familles et deviennent des relais pour l'accueil de nouveaux étrangers. À la fois commerçants, hommes de guerre et membres des élites urbaines, les corsaires apparaissent liés à plusieurs territoires et contribuent ainsi, dans un contexte de redéfinition des échanges commerciaux et dans un espace méditerranéen encore peu normé, à construire des ponts entre différents espaces et à structurer les échanges. Hommes de la mobilité, ces corsaires multiplient les attaches locales et apparaissent ainsi comme des agents actifs de la connectivité méditerranéenne.

35 La collecte documentaire qui a servi de socle pour cet article a été circonscrite aux années 1380-1440. Néanmoins, les Castillans apparaissent également bien présents à Marseille entre 1480 et 1599, comme marchands mais aussi comme artisans. L'attestation de leur présence à Marseille au début de la période moderne permet d'envisager une future étude plus ample sur cette thématique.

3. BIBLIOGRAPHIE

- AZNAR VALLEJO, E. (2009). La guerra naval en Castilla durante la Baja Edad Media. *En la España Medieval*, (32), 167-192.
- BARATIER, E., REYNAUD, F. (1951). *Histoire du commerce de Marseille*. T. II: De 1291 à 1480, Paris: Plon.
- BASSO, E. (2013). Pirateria, politica, ceti dirigenti: alcuni esempi genovesi del Tardo Medioevo. En N. Jaspert, S. Kolditz (Ed.), *Seeraub im Mittelmeerraum: Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit* (pp. 209-250). Paderborn: Wilhelm Fink–Ferdinand Schöningh. https://doi.org/10.30965/9783657778690_014
- BOLUMBURU, B., BOCACHA, M., TRANCHANT, M. (2008). Aspects du commerce franco-castillan à la fin du Moyen Âge: la progression castillane dans le golfe de Gascogne. En *Le commerce atlantique franco-espagnol: Acteurs, négoce et ports (xvexiiiè siècle) [en ligne]*. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2008 (généré le 04 novembre 2021). Disponible sur Internet: <<http://books.openedition.org/pur/4936>>. ISBN: 9782753531062. <https://doi.org/10.4000/books.pur.4936>.
- BRESC, H. (1980). Course et piraterie en Sicile (1250-1450). *Anuario de Estudios Medievales*, (10), 751-757.
- BRUN, R. (1935). *Annales avignonnaises de 1382 à 1410: extraites des archives de Datini*. Mémoires de l'Institut historique de Provence, XII.
- CASADO ALONSO, H. (2010). Genèse et fin des réseaux de commerce castillans dans l'Europe des xve et xvie siècles. En *Réseaux marchands et réseaux de commerce: Concepts récents, réalités historiques du Moyen Âge au xixe siècle [en ligne]*. Strasbourg: Presses universitaires de Strasbourg, 2010 (généré le 08 novembre 2021). Disponible sur Internet: <<http://books.openedition.org/pus/8456>>. ISBN: 9791034404520. <https://doi.org/10.4000/books.pus.8456>.
- COLLIER, R. y BILLIQUOD, J. (1951). *Histoire du commerce de Marseille*. T. III: De 1480 à 1599. Paris: Plon.
- COLOMBANI, P. (2015). *Les Corses et la Couronne d'Aragon fin XIIIe- milieu XVe siècle. Projets politiques et affrontement des légitimités*. Thèse de doctorat. Université Pascal Paoli.
- DÍAZ DE GAMES, G. (2000). *El Victorial*, ed. de Rafael Beltrán Llavador. Madrid: Taurus (2nde édition).
- FAVIER, J. (1987). Les galées de Louis d'Anjou. En *Horizons marins, itinéraires spirituels (Ve-XVIIIè siècles)*. Volume II: *Marins, navires et affaires [en ligne]*. Paris: Éditions de la Sorbonne, 1987 (généré le 08 novembre 2021). Disponible sur Internet: <<http://books.openedition.org/psorbonne/25905>>. <https://doi.org/10.4000/books.psorbonne.25905>.
- FERREIRA PRIEGUE, E. (2007). Gallegos en el Mediterráneo una aventura mercantil bajomedieval. En M. Barceló Crespi (Ed.), *El Regne de Mallorca: cruïlla de gents i*

- de cultures (segles XIII-XV): XXVI Jornades d'Estudis Històrics Locals (pp. 29-42). Institut d'Estudis Baleàrics.
- FERREIRA PRIEGUE, E. (2000). Mercaderes gallegos en la Edad Media una aproximación pendiente. *Semata: Ciencias sociais e humanidades*, (12), 19-34.
- FERREIRA PRIEGUE, E. (1988). *Galicia en el comercio marítimo medieval*. Fundación Pedro Barrié de la Maza, Conde de Fenosa ed. Universidad de Santiago de Compostela, Departamento de Historia Medieval, Moderna y Contemporánea.
- FERRER MALLOL, M. T. (2003). Arnau Aymar, capità i corsari de Mallorca (segles XIV-XV). *Randa*, (51), 51-76.
- FERRER I MALLOL, M. T. (2000a). *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*. Barcelona: Institución Milá y Fontanals. CSIC.
- FERRER MALLOL, M. T. (2000b). Vida, aventuras y muerte de un corsario castellano: Diego González de Valderrama alias Barrasa (1410). En *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval* (pp. 99- 242). Barcelona: CSIC-Institució Milá y Fontanals.
- FERRER MALLOL, M. T. (1998). Transportistas y corsarios vascos en el Mediterráneo medievallas aventuras orientales de Pedro de Larraondo (1406-1409). *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, (2), 509-524.
- FERRER MALLOL, M. T. (1998). Antecedenti e trattative per la pace del 1402 fra la Corona catalano-aragonesa e Genova: un tentativo per porre fine alla guerra di corsa. *Archivio storico sardo*, (39), 99-138.
- GARCÍA ISAAC, J. M. (2017). Colección de documentos referentes al corsario castellano Juan de Castrillo (1402-1405). *De Medio Aevo*, (11), 2017.
- GOUFFRAN, L.-H. (2020). Marsella frente a los “abominables catalanes”: una implementación urbana de la guerra de corso en el Mediterráneo (1380-1431). *En la España Medieval*, (43), 223-244. <https://doi.org/10.5209/elem.68646>
- HEERS, J. (1955). Le commerce des Basques en Méditerranée au XV^e siècle (d'après les archives de Gênes). *Bulletin Hispanique*, (57), 3, 292-324. <https://doi.org/10.3406/hispa.1955.3441>
- HERNÁNDEZ SANDE, J. (2019). *Corso y piratería en el reino de Sevilla a finales de la Edad Media*. Universidad de Huelva. Tesis Departamento de Historia II y Geografía.
- LECOY DE LA MARCHE, A. (1873). *Extraits des comtes et mémoriaux du roi René pour servir à l'histoire des arts au 15e siècle, publiés d'après les originaux des Archives Nationales*. Paris: A. Picard.
- LAMBERT, G. (1886). *Histoire de Toulon*. Toulon: imprimerie du Var.
- LESAGE, G. (1950). *Marseille angevine. Recherches sur son évolution administrative, économique et urbaine, de la victoire de Charles d'Anjou à l'arrivée de Jeanne Ière (1264-1348)*. Paris: De Boccard.

- MASSON, C. (2017). Financer des flottes de guerre. Administrations et usages français à l'époque du Grand Schisme d'Occident. *Revue d'Histoire Maritime*, (XXIIXXIII), 63-75. <https://doi.org/10.3917/herm.vaill.2017.01.0063>
- MASSON, C. (2015). Faire la guerre, faire l'État. Les officiers « militaires » sous les trois premiers souverains Valois de Naples. *Mélanges de l'École française de Rome-Moyen Âge* [En ligne], 127-1 | 2015, mis en ligne le 10 février 2015, consulté le 12 novembre 2021. URL: <http://journals.openedition.org/mefrm/2531>
- MASSON, C. (2014). *Des guerres en Italie avant les guerres d'Italie. Les entreprises militaires françaises dans la péninsule à l'époque du Grand schisme d'Occident*. Rome: École française de Rome.
- MAUREL, C. (1988). Grands marchands et “petites et moyennes industries” à Marseille au bas Moyen Âge. *Actes de la s.h.m.e.s.p.* (19/1), 105-112. <https://doi.org/10.3406/shmes.1988.1535>
- MICHAUD, F. (2016). *Earning Dignity: Labour Conditions and Relations during the Century of the Black Death in Marseille*. Turnhout: Brepols. <https://doi.org/10.1484/M.SEUH-EB.5.108451>
- POURTAL, P. (1970). *Marseille, port de course (1378-1400), Mémoire de maîtrise sous la direction de Charles de La Roncière*. Université de Provence.
- PRÉTOU, P. (2016), L'essor de la piraterie en Europe du xiii^e au xve siècles. En G. Buti y P. Hrodej (Ed.), *Histoire des pirates et des corsaires. De l'Antiquité à nos jours* (pp. 93-115). Paris: CNRS.
- PRYOR, J. H. (2008). Soldiers of fortune in the fleets of Charles I of Anjou, king of Sicily, CA 1265-85. En J. France (Ed), *Mercenaries and Paid Men. The Mercenary Identity in the Middle Age History of Warfare*, 47 (pp. 119-142), Brill. <https://doi.org/10.1163/ej.9789004164475.i-415.45>
- SIMBULA, P-F (1993). *Corsari e pirati nei mari della Sardegna*. Cagliari.
- VALÉRIAN, D. (2013). La course et la piraterie en Méditerranée occidentale à la fin du Moyen Âge: entre activité économique et instrument politique. En A. Nef (Ed.), *Les territoires de la Méditerranée. XIe-XVIe siècle* (pp. 35-49). Rennes: Presses Universitaires de Rennes. <https://doi.org/10.4000/books.pur.118919>
- VELA I AULESA, C. (2000). Naves y marinos vascos en Barcelona a partir de los registros de cosas vedades (1438-1449). *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, (3), 629-648.

Il commercio dei cavalli tra Sardegna e Corona d'Aragona alla fine del XV secolo. Prime considerazioni

The horse trade between Sardinia and the Crown of Aragon in the second half of the 15th century. Early reflections

Giuseppe SECHE

Author:

Giuseppe Seche
Dipartimento di storia. Università degli Studi di Cagliari (Cagliari, Italy)
seche.giuseppe@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-0395-649X>

Date of reception: 21/11/21
Date of acceptance: 15/03/22

Citation:

Seche, G. (2022). Il commercio dei cavalli tra Sardegna e Corona d'Aragona alla fine del XV secolo. Prime considerazioni. *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, (23), 105-130.
<https://doi.org/10.14198/medieval.21403>

Funding:

Il presente lavoro si inserisce nel progetto IDEHA - *Innovazioni per l'elaborazione dei dati nel settore del Patrimonio Culturale*. In particolare, lo studio è finanziato da un assegno di ricerca annuale affidato dall'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea-CNR e coordinato da Maria Grazia Rosaria Mele.

© 2022 Giuseppe Seche

Licence: This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0).



ESTRATTO

Lo studio propone prime considerazioni sul commercio dei cavalli tra il Regno di Sardegna e i territori della Corona d'Aragona nella seconda metà del XV secolo. L'analisi si basa su 51 licenze di esportazione e consente di ricostruire le dinamiche di un traffico regolato dall'autorità pubblica, evidenziando gli ufficiali impegnati nel controllo e nel rilascio delle relative autorizzazioni. I profili dei soggetti coinvolti sono quelli dei mercanti di professione, cui si aggiungono i membri dell'alta società urbana, con ruoli nell'amministrazione della città o del regno, e coloro che trasportano equini in maniera occasionale. Infine, non mancano gli esponenti del mondo feudale, spesso in affari con i mercanti d'oltremare, i quali possono far valere franchigie, esenzioni fiscali e vantaggiosi legami con i funzionari del regno. Tra i luoghi di destinazione si segnalano le grandi piazze commerciali iberiche (Barcellona, Maiorca e Valenza) e alcune città italiane (Napoli, Piombino e Roma), dove i cavalli potevano essere acquistati da uomini di alto rango (si pensi al sacrestano maggiore Alonso Cortés) ed essere utilizzati anche per ragioni militari o per servizio di stato. Emerge un commercio rischioso ma con grandi margini di guadagno, portato avanti da soggetti specializzati

che si avvalgono di navigli con particolari caratteristiche tecniche. Il proseguimento della ricerca consentirà di precisare le conoscenze sul trattamento fiscale riservato ai cavalli e pone già nuove domande sulle pratiche di allevamento, che dovevano rispondere alla continua e regolare richiesta di animali proveniente dal mondo iberico e da quello italiano.

PAROLE CHIAVE: Commercio di cavalli; Procurazione reale; Regno di Sardegna; Corona d'Aragona; Alghero; Cagliari.

ABSTRACT

The study proposes early considerations on the horse trade between the Kingdom of Sardinia and the territories of the Crown of Aragon in the second half of the 15th century. The analysis is based on 51 export licenses and allows us to reconstruct the dynamics of a traffic regulated by the public authority, highlighting the officers involved in controlling and issuing of the related authorizations. The profiles of the subjects involved are those of professional merchants, in addition to members of urban high society, with roles in the administration of the city or kingdom, and those who transport horses on an occasional basis. Finally, there are some exponents of the feudal world, often in business with overseas merchants, who can claim franchises, tax exemptions and advantageous links with the officials of the kingdom. Among the places of destination are the great Iberian markets (Barcelona, Mallorca and Valencia) and some Italian cities (Naples, Piombino and Rome), where horses could be bought by high-ranking men (such as the major sacristan Alonso Cortés) and also be used for military reasons or for state service. This shows a risky trade but with large profit margins, carried out by specialized subjects who use vessels with particular technical characteristics. The continuation of the research will make it possible to clarify the knowledge on the tax treatment reserved for horses and raises new questions on the breeding practices, which had to respond to the continuous and regular demand for animals from the Iberian and Italian world.

KEYWORDS: Horse trade; Procurazione reale; Kingdom of Sardinia; Crown of Aragon; Alghero; Cagliari.

1. LA RICERCA¹

La presente indagine è frutto di un lavoro, tutt'ora in corso, finalizzato a ricostruire il contesto sociale ed economico della Sardegna nella seconda metà del

1 Nel testo si utilizzeranno le seguenti sigle: AAR: Antico Archivio Regio; ACA, Archivo de la Corona de Aragón; ACCCa: Archivio del Capitolo della Cattedrale di Cagliari; ANSCa: Atti Notarili Sciolti della Tappa d'Insinuazione di Cagliari; ASCa: Archivio di Stato di Cagliari; ASDCa: Archivio Storico Diocesano di Cagliari.

Quattrocento, sul quale sono ora disponibili studi e dati che chiariscono la quantità e la qualità di relazioni e scambi con le diverse sponde del Mediterraneo (Del Treppo, 1972; Igual Luis, 1998, 2004, 2014, 2018; Maccioni, 2017; Meloni, 2003, 2013a, 2013b, 2015; Oliva, 2010, 2013; Olla Repetto, 1983; Seche, 2020b; Simbula, 2013; Tognetti, 2005; Zedda, 2001). Per raggiungere l'obiettivo, oltre all'analisi di documentazione privata di natura commerciale (Seche, 2017, 2020a e 2020b), si sta affrontando l'esame sistematico dei registri allestiti dagli uffici dalla Procurazione reale del Regno di Sardegna, oggi conservati presso l'Archivio di Stato di Cagliari. La magistratura, voluta da Ferdinando I nel 1413 per amministrare il patrimonio sardo della Corona, aveva il compito di verificare e coordinare le attività degli ufficiali minori, risolvere le questioni relative alle pratiche feudali, gestire la vendita e l'affitto di beni demaniali e, ancora, rilasciare e confermare licenze commerciali per specifici prodotti da esportare (Olla Repetto, 1974).

Quest'ultima attività risulta particolarmente interessante, poiché consente di rintracciare indicazioni sull'esportazione di quelle tipologie di merci dall'isola, tra le quali i cavalli, che necessitavano di autorizzazione pubblica: infatti, considerando l'importanza militare ed economica dell'animale, la Corona cercò di controllare tale esportazione, comunque incanalandola verso i propri domini, fino a vietarla in caso di guerra e impedirla regolarmente verso i territori nemici². Se in Sardegna tale provvedimento, già presente nel Giudicato d'Arborea³, venne preso da Pietro IV, quando il 15 maggio 1345 proibì ai feudatari l'esportazione «*equorum et iumentorum*», anche negli altri territori insulari della Corona si ritrovano politiche simili⁴. Limitando l'analisi a due registri, il BC11 e il BD17, sono emerse 51 occorrenze legate all'imbarco di cavalli. Tali licenze, che presentano una struttura standardizzata, potevano essere rilasciate al richiedente dal Procuratore reale del regno di Sardegna, dal Luogotenente generale, ossia il viceré, o dal Governatore di uno dei due Capi (Cagliari-Gallura e Logudoro) nei quali era diviso il regno sardo. Esempio è l'autorizzazione che il Procuratore reale Joan Fabra concesse in favore di due maiorchini, Jacme Capella e Gabriell Rabi, per il trasporto di venti animali verso la Penisola iberica:

Lo Rey de Castella, d'Aragon, de Leho etc.

En Johan Fabra, donzell conseller del di senyor e per aquell Procurador reyal en tot lo Regne de Sardenya, als faells e amats del dit senyor aqui las presents seran dirigidas e presentadas tant lloctinent del Procurador real en lo Cap de Caller e de

2 La bibliografia relativa agli utilizzi del cavallo nel mondo medievale è chiaramente ampia. Per avere uno sguardo sull'argomento, specialmente in ambito iberico, si rimanda a Morales Muñoz, 2010.

3 Lupinu, 2012, art. 88. Altri articoli, invece, normano le pratiche di allevamento e utilizzo del cavallo.

4 ASCa, AAR, reg. B5, c. 107r e Todde, 1959, p. 614. Nel 1458, il re emanò un nuovo decreto di divieto di esportazione di animali vivi, tra i quali «*eguas*»: Era, 1927, p. 106 n. 272. Si tenga presente il caso della Sicilia, quando i viceregenti nominati da Ferdinando I per pacificare l'isola bloccarono l'esportazione dei cavalli, ad esclusione di quelli inviati verso l'Aragona (Sardina, 2013, p. 774).

Gallura quant veus portariis (?) de aquells guardians de ports dels dits Caps e dela ciutat de Oristani e a qualsevol aquis pertanga saluts. Certificants vos ab las presents a cascuns de vosaltres com nos havem donat licencia de traure e carregar a qualsevol de didts loch an Jacme Capella e Gabriell Rabi e a qualsevol de dels o a procurador llure, habitadores de Mallorqs aci ara presents, vint jomentes que no sian de rassa ne senyaladas de senyal de cort, las quals puxan traure e carregar ab qualsevol navilis per aquellas empero portar en Cathalunya, Valencia o Mallorquas e no en altre loch e aco ab jurament que lanors dels pendren. Eus retindreu dels lo dret que es acostumat tant del senyor visrey quant de nostra cort, qui es per tot trenta set sous VI d. moneda callaresa dels quals donareu compte e raho ala regia cort. E per cautela vostra, retindreu vers vos las presentes sartas per ma del scriva de nostre offici, signades ab nostra ma e sagelladas ab lo sagell del dit offici.

Data en la vila del Alguer a XXIII del mes de gener, any MCCCC vuytanta.⁵

Dunque, il documento era richiesto da colui che gestiva la compravendita il quale, una volta ricevuto, lo doveva presentare all'ufficiale intermedio cui era diretto: questi, verificato il pagamento della tassa, autorizzava il suo sottoposto, normalmente il responsabile del porto, o provvedeva egli stesso a consentire l'azione in questione. A tal proposito è indicativo quanto il luogotenente ad Alghero del Procuratore reale ordinò al guardiano del porto della stessa città, dopo aver verificato la licenza firmata dal suo superiore e gli obblighi fiscali dell'intestatario:

Lo lloctinent del Procurador real etc.

Guardia del port dela present vila de l'Alguer o lloctinent de aquell; lexau traure e carregar a mossen Joha de Peralta hun cavall murro, o a na Pujassola per ell, sus lo navili den Cabanyes per aquell a portar en Cathalunya com hare obtenguda lisensia del S. mossen Johan Fabra, Procurador real del present Regne de Serdenya; al qual dit S. Procurador real ha fet franch per aquell esser tal home y encara per lo cavall esser bo per asservir ala guerra del Rey nostre Senyor. Data en l'Alguer a XX de Juliol any Mil CCCCLXXXVI.⁶

In sostanza, il luogotenente ordinava di consentire a Joan Peralta, o al suo procuratore, di caricare un cavallo sul naviglio del Cabanyes destinato in Catalogna, segnalando anche che era stata abbuonata la relativa tassa di esportazione. Questa serie di informazioni, specialmente se esaminata in maniera sistematica, permette di proporre alcune considerazioni sul commercio degli animali, precisandone gli attori e i luoghi di destinazione, temi sui quali ci si soffermerà nei paragrafi successivi.⁷

5 ASCa, AAR, reg. BD 17, c. 6v.

6 ASCa, AAR, reg. BC11, c. 47v

7 Per inciso, sarà bene segnalare che da tale quadro sfuggono totalmente le pratiche di esportazione illegale degli animali: Todde, 1959, pp. 617-618 e, per un confronto con altre realtà del mondo iberico, seppure più tarde, Carpio Elías, 2015.

2. I MITTENTI

Diverse sono le componenti sociali impegnate nel commercio dei cavalli che affiorano dall'analisi delle fonti. Tra i mercanti⁸, professione precisata dalla licenza o emersa grazie ad altri documenti riguardanti lo stesso individuo, si possono ricordare Joan Oliver (doc. 34) e Francí Vicens (doc. 47) sui quali, però, al momento non si conoscono ulteriori notizie; maggiori sono, invece, i dati su alcuni uomini d'affari di origine catalana, ma residenti ad Alghero, come Francí de Pujasola, Carles Pons e Guillem Serra. Il Pujasola (docc. 11 e 12), interessato anche al commercio del grano⁹, aveva relazioni stabili con l'isola, come testimonia il tentativo di far valere una serie di franchigie dinanzi al Procuratore reale nel settembre 1495¹⁰ e la sua nomina, nel 1498, a procuratore di Margarita Castelvì, vedova del defunto Francesc di Castelvì di Vilafranca de Penedès, la quale doveva ricevere una pensione reale concessa al marito a partire dalle rendite del Marchesato di Oristano¹¹. Molto simile il caso di Carles Pons (doc. 44), impegnato a difendere le sopraddette esenzioni dinanzi al Procuratore reale¹². Originario di Barcellona era pure Guillem Serra (docc. 19 e 32): anch'egli facente parte di quella truppa che tentò di tutelare le proprie franchigie¹³, doveva fare la spola tra Alghero e Barcellona¹⁴, come lascia ipotizzare l'operato del fattore e procuratore Thomas Sala, il quale sembrerebbe agire per conto del Serra nei momenti di assenza¹⁵. Valenzano, invece, fu Francesc Periç, il cui nome torna in altre fonti probabilmente come patrono di un galeone, tra il 1489 e il 1491¹⁶. Di origini maiorchine furono Miquel Carbo (doc. 26), regolarmente attivo nella compravendita di cavalli sardi¹⁷, e Pere Martí de Ferrer (doc. 22), impegnato nelle relazioni commerciali tra la sua isola e la Sardegna, come dimostra un contratto di assicura-

8 Altri soggetti interessati alla compravendita di questa merce risultano in Seche, 2020b, pp. 149-152 e 251.

9 Il 16 settembre 1495 ricevette la licenza di esportare 50 *rasers* di frumento verso Barcellona: ASCa, AAR, reg. BC 11, c. 25r.

10 ASCa, AAR, reg. BC 11, cc. 27r-29v. Il Pujasola, insieme a Jaume Amat, cittadino di Barcellona, e a Baltasar Solomelles, di Terragona, mostrò alcune carte che avrebbero dovuto garantire loro esenzioni da qualsiasi imposta reale nella città di Alghero. Il procuratore reale Joan Fabra sentenziò che, da quando Alghero era entrata a far parte della Corona d'Aragona, simili franchigie non erano mai state utilizzate, aggiungendo che chiunque fosse giunto nella città, per motivi mercantili o altro, aveva sempre pagato i diritti reali previsti. A tale sentenza seguì un appello, presentato sempre dal Pujasola anche a nome di altri mercanti catalani residenti ad Alghero che verranno citati più avanti.

11 ASCa, AAR, reg. BC 11, cc. 71r-v.

12 ASCa, AAR, reg. BC 11, cc. 27r-29v: si veda quanto già ricordato alla nota 10.

13 ASCa, AAR, reg. BC 11, cc. 27r-29v: si veda quanto già ricordato alla nota 10.

14 Si aggiunga che, salvo casi di omonimia, oltre che con Alghero potrebbe aver avuto legami anche con Sassari e con il suo arcivescovo: infatti, il 25 (maggio: ma la lettura è problematica) 1492 veniva ordinato il pagamento di 980 *rasers* di sale al Serra, procuratore del prelado turritano (in ASCa, AAR, reg. BC7, c. 45v).

15 ASCa, AAR, reg. BC 11, c. 43v.

16 ASDCa, ACCCa, 296: Antoni Dessì ad Arnau Dessì: 1489.12.29; Melchior Navarro ad Arnau Dessì: 1490.01.15; 296: Garcia Navarro ad Arnau Dessì 1489.12.31; 296: Melchior Navarro ad Arnau Dessì: 1491.11.11.

17 La notizia si desume dalle licenze concesse a Miquel Carbo nel 1482, intento a caricare prima un animale e poi, insieme a Joan Navarro, 35 cavalle: ASCa, AAR, reg. BC8, cc. 139v e 140v.

zione siglato a Cagliari nel 1470 per un carico di formaggio e di *fideus* da portare a Maiorca¹⁸. Le fila dei mercanti impegnati nel commercio di cavalli si allargano grazie ai nomi di coloro che riuscirono a stringere importanti relazioni con i grandi funzionari del regno e con quelli che raggiunsero i più alti gradi della società sarda. Del primo tipo fu Antoni Romaguera (doc. 13), che nell'ottobre 1493 si aggiudicò la dogana di Alghero per un quinquennio¹⁹: il caso è interessante perché egli potrebbe essere stato un consanguineo di Gaspar Romaguera, luogotenente in Alghero del Procuratore reale. Questi, non soltanto rilasciò l'autorizzazione di imbarco in favore di Antoni, ma si era perfino fatto intermediario dinanzi al Governatore generale per la relativa licenza; in realtà, prima di raggiungere tale incarico, anche Gaspar era stato mercante tra Alghero e la Catalogna²⁰; parallelamente a questa attività, sviluppò una carriera nell'amministrazione pubblica sarda, specialmente per quanto riguarda Alghero: nel febbraio 1494 venne nominato ricevitore delle rendite reali e luogotenente del Procuratore reale²¹, 1491 fu Saliniere della città²² e, nel 1483 e nel 1497, regio vicario²³; a ciò si aggiunga che nel 1489, 1493 e 1494 fu Saliniere maggiore di Sassari²⁴. Ancora, è bene ricordare Bernat Aguiló (doc. 16) che, tra il 1487 e il 1499, fu Maggiore del porto di Sassari, luogotenente del Ricettore generale del regno Alonso Carrillo, rappresentante del Procuratore reale Joan Fabra, Ricettore egli stesso e, infine, luogotenente generale del Fabra in tutto il Regno di Sardegna²⁵, incarico che lo rese uno tra i massimi responsabili delle finanze pubbliche e cui affiancò anche il controllo dell'appalto delle dogane di Alghero e Castelsardo²⁶.

18 ASCa, ANSCa, not. Barbens, b. 51/2, cc. 5r-6v, documento del 24 maggio 1470. Considerata l'origine maiorchina, non sembra potersi identificare il nostro Ferrer con Pere Martí de Ferreres, esponente di una famiglia algherese i cui membri parteciparono regolarmente alle assemblee parlamentari (il notaio Pere de Ferreres fu *sindich* di Alghero durante il Parlamento di Alfonso il Magnanimo del 1421: Boscolo, 1993, *ad nomen*; Pere Martí de Ferreres, invece, fece parte del Braccio militare nel 1481 e nel 1497: Era, 1955, p. 7 e Oliva, Schena, 1998, p. 200; nell'agosto 1496, definito "cavaliere", risulta *tractator* del Parlamento del regno, ossia parte di quella commissione cui era demandato il compito di stabilire e facilitare le modalità di pagamento del donativo: il suo ruolo di *tractator* emerge in ASCa, AAR, reg. BC 11, cc. 48r-v; sui *tractatores* si veda Oliva, 2014).

19 ASCa, AAR, reg. BC7, c. 54v.

20 La sua professione di mercante è precisata in: ASCa, AAR, reg. BC7, c. 101v. Per quanto riguarda il commercio di frumento, nel luglio 1473 ne imbarcò 1000 *rasers* verso Barcellona: ASCa, AAR, reg. BC8, c. 87r; nel 1478 fu impegnato nel trasporto di corallo, formaggio e pelli da Alghero a Barcellona: Garcia i Sanz, Ferrer i Mallol, 1983, II, p. 612, n. 273.

21 ASCa, AAR, reg. BC11, c. 6r; sui cavalli, si veda la nota 47.

22 ASCa, AAR, reg. BC7, cc. 33v-34r.

23 Era, 1955, pp. 111-112 e ASCa, AAR, reg. BC11, c. 64v.

24 Piras, 2012, p. 131, nota 295. ASCa, AAR, reg. BC7, c. 117r-118r. Tale carica fu portata avanti contemporaneamente a quella di luogotenente ad Alghero del Procuratore reale di Sardegna, come indicano alcune carte datate tra il maggio e l'agosto 1497, per esempio: ASCa, AAR, reg. BC11, cc. 58r, 60v, 61r, 63v.

25 ASCa, AAR, reg. BC10, c. 66v, atto del 1487.04.03; AAR, reg. BC11, c. 38r, atto del 1495.09.17; f. 57r, atto del 1497.04.18; cc. 70v-71r, atti del 1498.11.02; cc. 72rv, atto del 1499.03.09

26 ASCa, AAR, reg. BC10, cc. 72r-75r.

Oltre ai mercanti, risultano impegnati nel commercio dei cavalli anche esponenti dell'aristocrazia del regno sardo o membri dell'élite politica cittadina. Tra questi spiccano le figure di Andreu de Biure (docc. 7 e 42) e Sebastià Maduxer (doc. 17 e, forse, 5). Sassarese, il primo fu Governatore del Capo di Logudoro nel 1485 e nel 1492 (Farae, 1992, III, pp. 270-271), membro del consiglio cittadino e coltivò strette relazioni con l'ambiente artistico sardo (Porcu Gaias, 1996, pp. 310-311 e 315-316, n. 367; Salis, 2015). In conseguenza di questi ruoli, fu scelto come procuratore della diocesi di Bosa nel Parlamento del 1481-1485 (Era, 1955, *ad nomen*), venne chiamato a far parte dello Stamento militare durante i Parlamenti del 1497 e del 1500 mentre, in quanto primo consigliere di Sassari e rappresentante della città di Castelsardo, di quello reale durante l'Assemblea del 1504 (Oliva, Schena, 1998, *ad nomen*). Algherese, il secondo fu dottore in diritto, *sindich* della sua città durante il Parlamento del 1481-1485 (Era, 1955, *ad nomen*) e fu nominato Avvocato fiscale del regno di Sardegna il 22 marzo 1485²⁷, divenendo stretto collaboratore del Procuratore reale dal quale venne spesso consultato per consigli e pareri; accanto alla professione legale, probabilmente coltivò anche qualche attività legata all'edilizia, come suggerisce la concessione di una cava, in regione non precisata, firmata dallo stesso Procuratore²⁸. Algherese fu pure il *miles* e cavaliere Miquel de Busquets (docc. 10 e 36): fratello del cittadino barcellonese Francesc, sposò Yolans Zatrillas, dalla quale ebbe Pere Gaspar e Francesc Baltasar; morì tra il 13 novembre 1497 e il 14 febbraio 1498, rispettivamente date del suo ultimo testamento e della nomina di un tutore per i figli in sostituzione dello zio Francesc, che si trovava in Catalogna²⁹. Patrono di due galee, il 15 giugno 1487 ottenne l'esenzione dal pagamento del quinto su quanto strappato ai navigli nemici dalle sue imbarcazioni:³⁰ dunque, il cavaliere era impegnato nella guerra di corsa, attività cui aggiunse, nel dicembre dello stesso anno, l'appalto della dogana di Sassari e, insieme a Fernando del Castillo, Bernat Aguiló e all'ebreo Mosé Carcassona, quelle di Castelsardo e Alghero³¹. L'8 gennaio 1493 ricevette un vitalizio dal sovrano, regolarmente pagato dalla Procurazione reale sarda, per aver messo a disposizioni le sue navi nella guerra contro Granada³² e, nel 1497, fu convocato dal Parlamento sardo (Oliva, Schena, 1998, p. 200). Altra figura particolare è quella di *mossèn* Trojeto (doc. 40), dietro la quale potrebbe riconoscersi

27 ASCa, AAR, reg. BC8, c. 152v.

28 ASCa, AAR, reg. BC11, c. 77v.

29 Tali dati emergono da ASCa, AAR, reg. BC11, c. 70r e 81v. Sui Busquets e su Miquel si veda anche Floris, 2009, II, pp. 135-136.

30 ASCa, AAR, reg. BC7, cc. 21v-22r: il documento è difficilmente leggibile a causa dello stato delle carte. Grazie al riferimento presente in calce, è possibile ritrovare la copia conservata nei registri *Itinerum* conservati presso l'ACA, alla carta 59 del registro XII e non XI, come erroneamente indicato nella copia cagliaritano: ACA, Canc., reg. 3643, cc. 59r-v.

31 I riferimenti documentari sono in ASCa, AAR, reg. BC10, cc. 72r-75r.

32 Questi pagamenti, con il richiamo alla motivazione, si ritrovano in diverse carte di ASCa, AAR, reg. BC 11: cc. 17r-18v, 19r, 43r, 59v, 69v-70r e 81v.

quel Rodrigo Trogeto che le fonti ricordano essere stato capitano della contea del Goceano ed esattore delle rendite dello stesso territorio e del Marchesato di Oristano tra il 1493 e il 1496³³; nel 1493 si era aggiudicato il controllo, per un triennio, dei diritti del vino e del macello nella città di Oristano³⁴, mentre nel 1495 e nel 1496 gestì una parte dei denari inerenti al testamento del defunto re Giovanni³⁵. Grazie allo spoglio delle fonti valenzane portato avanti da David Igual, inoltre, è possibile segnalare la presenza del Trogeto a Sassari e, probabilmente, a Valenza dove, indicato come *miles* e genericamente abitante della Sardegna, gestì e trasferì le rendite reali sarde (Igual Luis, 2014, pp. 228-229; 2018). Ancora, in questa categoria si possono inserire Francesc Bonet (doc. 20) e i due de Pujades, Miquel (doc. 48) e Francí (doc. 14). *Donnicello*, fatto che indica un'appartenenza ai ranghi dell'aristocrazia³⁶, il 21 marzo 1497 il primo è indicato come vicario reale di Alghero³⁷ e membro dello Stamento militare, con la precisazione della sua provenienza da Sassari, durante le riunioni del Parlamento presieduto dal viceré Girón de Rebolledo (1505-1506)³⁸. Relativamente ai de Pujades, nel 1497 Miquel partecipò al Parlamento convocato dal viceré Joan Dusay in quanto feudatario del Capo di Cagliari (Oliva, Schena, 1998, *ad nomen*)³⁹ e ottenne i diritti sulla gabella del sale prodotto in tutte le saline del regno⁴⁰; Francí, invece, fu alcalde del castello di Sassari. Minori sono le informazioni su Pere Bruguera (doc. 15), Veghiere di Alghero nel luglio 1495 e certamente interessato alla compravendita del frumento⁴¹, Alfonso Castillo (doc. 24), probabilmente

33 ASCa, AAR, reg. B1, cc. 18r-18v, 64r-64v; reg. BC7, cc. 68v-69r.

34 ASCa, AAR, reg. BC7, cc. 120r-121r.

35 ASCa, AAR, B1, 65r-66v; reg. BC11, c. 46r; Fondo pergamene, n. 95.

36 ASCa, AAR, reg. BC11, c. 61r.

37 ASCa, AAR, reg. BC11, c. 56v.

38 Oliva, Schena, 1998, *ad nomen*; in particolare, il riferimento alla sua cittadinanza sassarese si trova a p. 367, doc. n. 70 («Francisco Bonet, domicello Sasseris»). Si aggiunga che le fonti ricordano anche Franciscus Bonet, *armiger*, il quale, tra il 1480 e il 1481, prestò 10 fiorini d'oro al Procuratore reale e offrì servizi militari alla corte: ASCa, AAR, reg. BD17, c. 21v (il documento è datato 28 marzo 1480) e c. 40r (del 13 gennaio 1481). Resta il dubbio se possa trattarsi o meno dello stesso soggetto: in caso positivo, si potrebbe configurare un percorso di ascesa sociale iniziata in un contesto di vita militare.

39 È possibile sia stato signore di Austis, Teti e Tiana: Farae, 1992, III, pp. 258-259.

40 L'indicazione è stata ricavata dal Database su *La società cagliaritano tra Medioevo ed Età Moderna*, curato dal CNR ISEM e consultabile all'indirizzo internet <http://www2.isem.cnr.it/Cagliari/index.php?page=personaggiocod&id=47>, alla voce *Campariol Giacomo*. Si aggiunga che il 30 giugno 1498 ricevette da Rodrigo Trogeto 100 ducati per le saline di Oristano: ASCa, AAR, reg. BC11, c. 65v.

41 ASCa, AAR, reg. BC11, c. 22r: il documento lascia intravedere un possibile interesse commerciale di Pere, poiché si tratta di un'autorizzazione, concessa a Jaume Amat, per il carico di 25 *rasers* di frumento da trasportare a Barcellona tramite la nave di Pere Steve. La spedizione era stata commissionata dal Buguera, il quale possedeva una licenza rilasciata dal Luogotenente generale per poter esportare fino 150 *rasers* di frumento vecchio, verso qualsiasi porto tranne quelli musulmani. Invece, resta dubbia l'attribuzione di un documento che indicherebbe la professione di mercante e le origini maiorchine: in ASCa, AAR, reg. BC6, c. 37r, si legge «Petro Burguera, mercatore maioricensi residenti in villa Alguerii»; la datazione 17 agosto 1443, alta rispetto al Pere degli anni '90, giustifica tale dubbio.

Algherese ricordato come *donnicello* in una *notitia testium* del giugno 1499⁴², e sul *magnific* Francesc de Montbuy (doc. 38), forse lo stesso che ricoprì l'incarico di Governatore del Logudoro nel 1515 (Farae, 1992, III, pp. 270-271).

A questi nomi, ne seguono tanti altri che rimandano a soggetti di estrazione diversa o incerta: il *mestre* in teologia Lluís de Rius (doc. 2), un padre mercedario impegnato nel riscatto dei prigionieri cristiani, il *barber* Pere Vendell (doc. 28), della città di Barcellona, il *calceter* Francesc Rodonela (doc. 39), il consigliere di Alghero Blay Cases (doc. 18) o i maiorchini Jacme Capella e Gabriell Rabi (doc. 1) i quali, essendo impegnati in un'esportazione di ben venti capi verso la Catalogna, Maiorca o Valenza, potrebbero essere stati dei mercanti di professione.

3. I DESTINATARI

Proseguendo l'analisi dei dati presenti nelle licenze, si può notare che in diversi casi si precisano i luoghi di arrivo degli animali e perfino il destinatario finale. Per quanto riguarda il primo tema, nella maggioranza dei casi si tratta di regioni iberiche: accanto a diciture generali come la Catalogna (docc. 1, 6, 7, 9, 15, 20, 29, 30, 35, 36, 39-43, 45, 46, 47 e 48), si ritrovano indicazioni precise su Barcellona (docc. 4, 10, 11, 12, 13, 14, 18, 19, 23, 25, 27, 28, 32, 44), Maiorca (docc. 1, 22 e 26)⁴³ e Valenza (docc. 1 e 27). Non manca l'Italia, in particolare Piombino (doc. 50), Roma (doc. 24) e Napoli (doc. 3), dove Francesc Peric avrebbe dovuto trasportato un animale: a questo proposito, è possibile che avessero la stessa meta anche i quattro animali del mercedario Lluís Rius (doc. 2), che si servì della stessa imbarcazione del Peric diretta, secondo la generica licenza, in Italia.

Relativamente al secondo problema, ossia quello dei destinatari, emerge l'alta estrazione sociale di gran parte di essi. Si tratta di membri della corte aragonesa, come il protonotario del re (docc. 5, 16 e 17) e il sacrestano maggiore della Cappella reale Alonso Cortés (doc. 45) che, alla fine della sua carriera, riuscì a diventare luogotenente del Cappellano di Ferdinando il Cattolico e a collaborare anche con la Cappella della regina Isabella (Gamero Igea 2015 e 2017, pp. 267, 277 e 280). A essi, seguono esponenti dell'aristocrazia catalana, come il conte di Palamós, identificabile con quel Galcerán de Requesens (doc. n. 8) cui re Ferdinando affidò tale titolo nel 1484. Si trattava di una personalità di primo piano, al servizio dei sovrani di Napoli e di Aragona, con importanti incarichi militari e diplomatici: dalla prospettiva di questo studio, può essere utile segnalare i suoi legami con l'isola già negli anni '70 del XV secolo, quando si occupò di fare da

42 ASCa, AAR, reg. BC11, cc. 76v-77r.

43 Si tenga presente che quello di Maiorca è già stato segnalato essere un porto di destinazione dei cavalli sardi: Todde, 1959, pp. 616-617.

mediatore durante la ribellione oristanese di Leonardo de Alagon⁴⁴ e, verosimilmente, potrebbe aver conosciuto le caratteristiche dei cavalli sardi dei quali chiese 6 esemplari nel 1494.

Anche per quanto riguarda l'Italia si deve segnalare l'alto lignaggio dei soggetti che ricevettero gli animali, come la regina di Napoli Giovanna (doc. 21), il signore di Piombino (doc. 50) e Bartolomeo Serra, capitano del pontefice (doc. 24).

4. I MOMENTI DELL'AFFARE E ALCUNE CONSIDERAZIONI FINALI

Come si è chiarito in precedenza, per poter esportare i cavalli era necessaria una licenza firmata dalle principali magistrature del regno, un vero e proprio lasciapassare da esibire ai doganieri e ai guardiani del porto. In tale prospettiva, non stupisce che la richiesta di tale documento avvenisse con anticipo rispetto alle fasi di carico degli animali, probabilmente già nei momenti immediatamente successivi all'acquisto degli stessi, quando era noto il numero di cavalli che sarebbero stati caricati sui navigli. Naturalmente, l'esistenza di una relazione tra il richiedente e l'ufficiale concedente poteva facilitare questo processo, come è emerso a proposito di Antoni e Gaspar Romaguera, con il secondo che si fece intermediario del primo dinanzi al Governatore generale del Logudoro, e come chiarì il mercante valenzano Guillem Navarro al suo corrispondente a Cagliari Arnau Dessì, scrivendo che il procuratore reale «sabent son per ami [*le cavalle*], vos dara molt volentes la lexensia»⁴⁵. Contemporaneamente a tale trafila burocratica, durante la quale avveniva anche il pagamento delle tasse dovute o si presentavano le eventuali esenzioni, gli animali venivano trasportati nei porti di imbarco e i mercanti, o gli incaricati della gestione della compravendita, sceglievano la nave per il trasporto. A tal proposito, bisogna segnalare come la documentazione ricorda i nomi di patroni di navi che furono impegnati nel trasporto di cavalli in momenti diversi: per esempio, Pere Steve (docc. 15 e 23) fu operativo nel 1494 e nel 1495, un tal Catallà (docc. 29, 42 e 43) nel maggio e nel novembre 1496, il Cabanyes (docc. 33, 34, 35, 36 e 45)⁴⁶ e il Moncofa (docc. 31,32 e 44) nel 1496 e nel 1497; sulla base di tale annotazione, è possibile sostenere che vi fossero imbarcazioni specializzate in questo tipo di trasporto, ben rifornite dei viveri necessari alla sopravvivenza degli

44 Su questa figura si veda Negre Pastell, 1955, pp. 114-116 e Yeguas i Gassó, 2015, pp. 226-228. Il suo impegno in Sardegna emerge dai Capitoli concordati tra il re d'Aragona e Leonardo de Alagon, quando il Requesens figura come procuratore dell'oristanese: tali indicazioni si trovano nell'accordo pubblicato in Tola, 1861-1868, II, p. 83, doc. n. 48.

45 ASDCa, ACCCa, 296, Guillem Navarro ad Arnau Dessì: 1486.01.22.

46 A proposito del Cabanyes, è possibile certificare un suo impegno nella guerra di corsa. Infatti, il 4 maggio 1496, la Procurazione reale registrò un inventario delle merci sequestrate a un'imbarcazione francese dal Cabanes (*sic*), patrono della *nau* di *mossen Caragoça*, e da Domingo de Plasencia, patrono di un *barchot*: ASCa, AAR, reg. BC7, c. 146r-146v.

animali ma, soprattutto, con particolari caratteristiche tecniche che garantivano un alto standard di sicurezza⁴⁷.

Effettivamente, quest'ultima era una preoccupazione particolarmente cara agli acquirenti dei cavalli, poiché l'eventuale pericolo corso dall'animale, nel peggiore dei casi conclusosi con la morte dello stesso durante il viaggio, avrebbe creato un ingente danno economico o, nel caso dell'esistenza di contratti d'assicurazione, un mancato guadagno. Per esempio, nel 1497 era stata richiesta una licenza per l'imbarco di 5 cavalle e 2 stalloni da inviare ad Alonso Cortés, sacrestano maggiore de re: in realtà, nel momento in cui la mandria arrivò ad Alghero, il luogotenente del Procuratore dovette rettificare quanto indicato nel documento, precisando che le cavalle interessate dal trasporto non erano più 6 ma 5, poiché una di queste era morta improvvisamente (doc. 45). L'accaduto dovette certamente provocare un danno al destinatario, che si vide privato di un capo già comprato, ma non fu aggravata dal pagamento di quanto dovuto per il relativo dazio e il nolo, in quanto l'animale non giunse all'imbarco. Ben diverso, quanto accadde nel 1483, quando una gran parte degli animali caricati in Sardegna morì durante la traversata mediterranea⁴⁸: e in questo caso le spese erano state maggiori e irrecuperabili, con i denari utilizzati per le tasse e il trasporto che si aggiunsero a quelli per l'acquisto e la gestione dell'affare.

Queste e altre questioni consigliavano di porre grande attenzione per un commercio pericoloso quanto, potenzialmente, molto redditizio; non stupisce, allora, la precisione del *recort* che il valenzano Guillem Navarro inviò al suo fiduciario negli affari sardi, Antoni Dessì, a proposito dell'acquisto di 50 capi⁴⁹. Gli animali, meglio se già domati e comunque tra i tre e i quattro anni⁵⁰, dovevano essere rapidamente condotti verso il porto d'imbarco, in modo da non far aumentare i costi causati da

47 Da altri registri della Procurazione reale non ancora affrontati sistematicamente, emergono alcuni navigli più volte utilizzati nel trasporto di animali; nel 1482 Antoni Torrella caricò un cavallo a giugno e poi altri trentacinque, di Miquel Carbo e di Joan Navarro, nel mese di novembre: ASCa, AAR, PR, reg. BC8, cc. 139v e 140v; nello stesso anno, fu la nave di Pere Sorpera ad accoglierne altri quarantuno, quindici di Luis Benet, dodici di Victor Venecià, sette di Pau Benet, cinque di Joan Navarro, uno di Matia Xifre e uno di Rafael de Santa Creu: ASCa, AAR, PR, reg. BC8, c. 143rv. Nel 1483, a febbraio, fu il «ballenero» di Bernat Ramon, a trasportare quindici giovenche di Miquel Lorens, mentre nel luglio vi trovarono spazio ventinove cavalli, undici dei quali di Antoni Gill, nove di Gaspar Romaguera, sei di Arnau Tarragona e uno di Jaume Remolar, Jaume Segura e Joan Perera di Maiorca: ASCa, AAR, PR, reg. BC8, cc. 142r e 144r. Nel luglio dello stesso anno, sulla nave di Sebastià Saperà vennero caricate quaranta cavalle e, nel giugno del 1484, altre tre: ASCa, AAR, PR, reg. BC8, cc. 144r e 150v. Sul concetto di specializzazione del carico e del viaggio già si era espresso Melis, 1984, p. 103.

48 ASDCa, ACCCa, 296, Guillem Navarro ad Antoni Dessì: 1483.10. 21 e 296, Antoni Dessì ad Arnau Dessì: 1484.01.09. Qualcosa di simile avvenne nel giugno 1487, con 3 capi su 48 morti durante il viaggio, cui se ne aggiunse un quarto al momento dello sbarco: ASDCa, ACCCa, 295, Guillem Navarro ad Antoni Dessì: 1487.07.15.

49 ASDCa, ACCCa, 296, Guillem Navarro ad Antoni Dessì: 1483.06.11. Una trascrizione è in Seche, 2017, pp. 210-212.

50 Sulle caratteristiche degli animali: ASDCa, ACCCa, 296, Guillem Navarro ad Arnau Dessì: 1486.04.24.

una lunga quanto inutile attesa da parte della nave. Se tutte le altre spese erano inevitabili, e dovevano essere sostenute senza badare al risparmio, il valenzano cercò di economizzare sull'unica voce che non avrebbe inciso sulla qualità della merce o sulla sicurezza del carico, ossia sugli importi dovuti al fisco; nelle istruzioni, infatti, riferiva di aver preso accordi con la nobile Brianda Carróz y de Mur, la ricca feudataria e potente vedova del viceré Nicolau Carróz, la quale avrebbe operato come prestanome, mettendo a disposizione la sua esenzione fiscale e, di fatto, consentendo di non pagare la tassa di esportazione⁵¹.

Trattandosi di uno studio ancora in corso, è certo che con l'aumento dei dati raccolti si avranno maggiori informazioni per precisare le pratiche di commercio equino, i soggetti interessati e, tema che meriterà un attento approfondimento, la questione fiscale⁵². La frequenza con la quale i cavalli compaiono nelle esportazioni dall'isola suggerisce un particolare interesse nel mondo iberico per i capi sardi che, come già si è segnalato, sono spesso indirizzati a figure dell'alta società; a questo si deve aggiungere il mercato interno, le cui esigenze sono ancora da valutare⁵³. Ciò significa che nell'isola vi era un'offerta capace di rispondere, per qualità e quantità, a una tale domanda, e che la filiera dell'allevamento, probabilmente legata all'attività dei grandi feudatari, si inseriva nel circuito commerciale mediterraneo⁵⁴.

5. APPENDICE DOCUMENTARIA

1.

23 gennaio 1480 (ASCa, AAR, reg. BD 17, cc. 6v-7r)

Il procuratore reale Joan Fabra scrive ai vari ufficiali e, specialmente, ai suoi luogotenenti del Capo di Cagliari e Gallura, ai guardiani dei porti presenti in dette regioni e nella città di Oristano. Informa di aver concesso una licenza ai maiorchini

51 La compravendita di cavalli sembra un'attività svolta regolarmente dalla nobildonna; per esempio, nel 1482, la Procurazione reale registrò il passaggio di cinquantadue capi caricati da Jofre Manor, sulla nave di Valentí: ASCa, AAR, reg. BC8, c. 139v. Si veda anche il riferimento presente alla nota 53.

52 Al momento, si rimanda ai dati presenti nell'appendice documentaria che completa questo studio e ad Amat di San Filippo, 1902, p. 397.

53 Per esempio, si può ricordare l'utilizzo dei cavalli per macine e mulini, come registrato nell'inventario del castello di Sassari datato settembre 1480 (ASCa, AAR, BD17, cc. 30r-31r). Ancora, il 19 maggio 1481 fu tal Luquino, della villa di Ottana, ad acquistare 11 capi da Brianda Carróz (ASCa, AAR, BD17, c. 56r), mentre, nel 1475, Basilius Farinatxo e Salvator Xandria, entrambi cittadini di Sassari, avevano consegnato due cavalli al Procuratore reale, il quale li doveva inviare al re (ASCa, AAR, reg. BD17 c. 8v, trascritto in Todde, 1959, p. 621).

54 Sull'allevamento dei cavalli nell'isola in epoca medievale si veda Todde, 1959; Cherchi Paba, 1974-1977, II, pp. 361-369; Gratani, 1992, specialmente le pp. 30-39; Seche, 2020b, p. 180. Ulteriori informazioni si possono ritrovare negli atti dei Parlamenti (Boscolo, 1993; Meloni, 1993). Todde, 1959, ritiene che il commercio di cavalli avvenisse su «scala assai ridotta» rispetto a quello di bovini e ovini, ipotizzando anche una sostanziale scarsità di cavalli in Sardegna (pp. 614 e 617): una considerazione ancora tutta da dimostrare e che, alla luce dei dati che si stanno raccogliendo, potrebbe dover essere corretta.

Jacme Capella e Gabriell Rabi per poter caricare, da uno qualsiasi di questi luoghi, 20 giumente che, però, non potevano essere *de rassa* o marchiate con il contrassegno reale e dovevano essere trasportate solamente verso la Catalogna, Valenza o Maiorca. In ogni caso, avrebbero dovuto pagare il *dret*, sia quello verso il viceré sia quello verso la corte, per un totale di 37 soldi e 6 denari in moneta di Cagliari.

2.

Ultimo giorno di febbraio (28 febbraio) 1481 (ASCA, AAR, reg. BD 17, c. 43r)

Si ordina al guardiano della palizzata del porto di Cagliari di lasciar caricare al reverendo frate mercedario Lluís de Rius, *mestre* in Teologia e salvatore dei prigionieri cristiani, 4 cavalli di poco valore da portare in Italia con la saettia di Lazzaro di Gaeta.

3.

3 marzo 1481 (ASCA, AAR, reg. BD 17, c. 43v)

Viene concessa licenza al valenzano Francesc Peric di caricare un cavallo baio, di basso valore, da portare a Napoli sulla saettia o caravella di Lazzaro di Gaeta. Erano stati pagati 12 soldi e 6 denari di *dret*.

4.

21 marzo 1494 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 7v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Garau Amat, *alias* Branda, il quale aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale per inviare a Barcellona una cavalla morella su qualsiasi imbarcazione. Aveva già pagato il *dret* in favore della Corte.

5.

23 marzo 1494 (ASCa, AAR, reg. BC11, cc. 7v-8r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Sebastià (il cognome è illeggibile a causa dello stato del registro: potrebbe essere Maduxer, come per il doc. 17), il quale aveva ottenuto licenza dal luogotenente generale per caricare, su qualsiasi imbarcazione, una cavalla e due stalloni vecchi destinati al protonotario del re. Per quanto riguardava la cavalla, aveva già pagato il *dret* in favore della Corte.

6.

24 marzo 1494 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 8r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Garau Gili, il quale

aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale per caricare, sull'imbarcazione del Valentí, una cavalla e quattro giumente verso la Catalogna. Per quanto riguardava la cavalla, aveva già consegnato il *dret* in favore della Corte, mentre le giumente non pagavano la tassa di *treta*.

7.

24 marzo 1494 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 8r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Andreu de Biure, il quale aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale per caricare, sull'imbarcazione del Valentí, un cavallo verso la Catalogna. Per quanto riguardava l'animale, aveva già pagato il *dret* in favore della Corte.

8.

24 marzo 1494 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 8v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Antoni Valentí, patrono di un naviglio, il quale aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale di caricare sei giumente per il conte di Palamós. Non aveva pagato nulla poiché per le giumente non era prevista la tassa di *treta*.

9.

24 marzo 1494 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 8v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Antoni Ventallols, il quale aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale per caricare, sull'imbarcazione del Valentí, un cavallo baio verso la Catalogna. Per quanto riguardava l'animale, aveva già pagato il *dret* in favore della Corte.

10.

26 marzo 1494 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 8v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Miquel de Busquets, il quale aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale per caricare, su qualsiasi imbarcazione, un cavallo grigio verso Barcellona. Aveva già pagato il *dret* in favore della Corte.

11.

26 marzo 1494 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 9r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Francí de Pujasola,

il quale aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale per caricare, su qualsiasi imbarcazione, due giumente verso Barcellona. Non aveva pagato nulla poiché per le giumente non era prevista la tassa di *treta*.

12.

27 marzo 1494 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 9r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Francí de Pujasola, il quale aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale per caricare, su qualsiasi imbarcazione, un cavallo verso Barcellona. Aveva già pagato il *dret* in favore della Corte.

13.

27 marzo 1494 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 9r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli al mercante Antonio Romaguera. Gaspar Romaguera, in nome di Antonio, aveva infatti ottenuto licenza verbale dal Luogotenente generale per poter caricare, su qualsiasi imbarcazione, una cavalla verso Barcellona. Aveva già pagato il *dret* in favore della Corte.

14.

27 giugno 1494 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 9v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Francí de Pujades, alcalde del castello di Sassari, il quale aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale per caricare, su qualsiasi imbarcazione, 25 cavalle verso Barcellona. Non aveva pagato nulla poiché per le cavalle non era prevista la tassa di *treta*.

15.

3 luglio 1494 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 9v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Pere Bruguera, il quale aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale per caricare, sull'imbarcazione di Pere Steve, un cavallo nero da trasportare in Catalogna. Aveva già pagato i *drets* in favore della Corte.

16.

4 luglio 1494 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 13r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Bernat Aguiló, il quale

aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale per caricare, su qualsiasi imbarcazione, due cavalli al protonotario del re. Aveva già pagato i *drets* in favore della Corte.

17.

7 ottobre 1494 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 15v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli al dottore Sebastià Maduxer, il quale aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale per caricare, su qualsiasi imbarcazione, due cavalli indirizzati al protonotario del re. Non era stato pagato nulla alla corte perché, come aveva garantito sotto giuramento il sacerdote Jaume Maduxer, era franco.

18.

10 ottobre 1494 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 16r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Blay Cases, consigliere di Alghero, il quale aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale per caricare, su qualsiasi imbarcazione, un cavallo baio scuro verso Barcellona. Aveva già pagato i *drets* in favore della Corte.

19.

10 ottobre 1494 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 16r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Guillem Serra, il quale aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale per caricare, su qualsiasi imbarcazione, un cavallo castano da trasportare a Barcellona. Aveva già pagato i *drets* in favore della Corte.

20.

10 ottobre 1494 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 16v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Francesc Bonet, il quale aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale per caricare, su qualsiasi imbarcazione, una cavalla castana da portare in Catalogna. Aveva già pagato i *drets* in favore della Corte.

21.

16 marzo 1495 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 20r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a *massèn* Palacios, il

quale aveva ottenuto licenza dal Governatore per caricare, su una caravella che già era in porto, un cavallo destinato alla regina di Napoli. Aveva già pagato i *drets* in favore della Corte.

22.

18 maggio 1495 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 20v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Pere Martí de Ferrer, il quale aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale per caricare 40 cavalli, da trasportare a Maiorca sulla nave di Bartomeu de Vernar. Non aveva pagato nulla poiché per le cavalle non era prevista la tassa di *treta* anche se, in un'annotazione a lato, si registra la consegna di 20 ducati per la *treta*, affidati a *mossèn* Cotxa (segretario), con l'impegno a saldare ulteriori ed eventuali richieste del Romaguera.

23.

4 giugno 1495 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 22r)

Il Procuratore reale di Sardegna, Joan Fabra, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Joanot Saportella, il quale aveva ottenuto licenza dal Governatore per caricare un cavallo castano, da trasportare a Barcellona, sull'imbarcazione di Pere Steve. Non aveva pagato il diritto di *treta* perché il cavallo era di scarso valore.

24.

20 agosto 1495 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 23v)

Il Procuratore reale di Sardegna, Joan Fabra, scrive alla guardia del porto di Alghero, al castellano di Porto Torres o a qualsiasi altro funzionario potesse essere interessato, intimando di non porre ostacoli ad Alfonso Castillo, il quale aveva ottenuto licenza dal Governatore del Capo del Logudoro per caricare due cavalli da qualsiasi porto caricatoio del Logudoro. Gli animali erano diretti a Roma e destinati a Bartolomeo Serra, capitano del pontefice. Erano già stati pagati, al Romaguera, i *drets* in favore della Corte: l'atto venne però annullato per una ragione, annotata a lato, illeggibile a causa delle lacune della carta.

25.

22 settembre 1495 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 25v)

Il Procuratore reale di Sardegna, Joan Fabra, scrive alla guardia del porto di Alghero intimando di non porre ostacoli a Joan Sunyer, cittadino di Sassari, il quale aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale per caricare, su qualsiasi nave, un cavallo da trasportare a Barcellona. Aveva già pagato, al Romaguera, i *drets* in favore della Corte.

26.

24 settembre 1495 (ASCa, AAR, reg. BC11, cc. 25v-26r)

Il Procuratore reale di Sardegna, Joan Fabra, scrive alla guardia del porto di Alghero intimando di non porre ostacoli a Miquel Carbo, mercante di Maiorca, il quale aveva ottenuto licenza dal Governatore del capo del Logudoro per caricare, su qualsiasi naviglio, una cavalla da trasportare a Maiorca. Oltre a quanto dovuto al doganiere, non aveva pagato nulla alla Corte poiché per le cavalle non era prevista la tassa di *treta*.

27.

28 settembre 1495 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 26r)

Il Procuratore reale di Sardegna, Joan Fabra, scrive alla guardia del porto di Alghero intimando di non porre ostacoli a Serafino Arca, cittadino di Sassari (o, per suo conto, ad Antoni Francesc Menor), il quale aveva ottenuto licenza dal Luogotenente generale per caricare un cavallo castano chiaro da trasportare a Barcellona o Valenza. Si precisava che l'animale era dello stesso Arca e che erano già stati pagati, al Romaguera, i *drets* dovuti alla Corte.

28.

3 marzo 1496 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 43r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Pere Vendell, *barber* della città di Barcellona, il quale aveva ottenuto licenza dal Governatore per caricare un cavallo *arso*, da trasportare a Barcellona sul galeone di Alsina, in quel momento era ancorato nel porto di Alghero. Aveva già pagato i *drets* dovuti alla Corte.

29.

28 maggio 1496 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 44r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli all'imbarco di 5 cavalli, dei quali 3 grigi, uno nero e uno castano, da trasportare in Catalogna sul *baloner* di *en Catala*, che in quel momento era ancorato nel porto di Alghero. I cavalli erano di Miquell Cori e sarebbero stati portati da Joan de Bure e *mossèn Serriera*. La licenza era stata concessa dal Governatore e riformatore generale del Capo di Logudoro perché già erano stati pagati i *drets* dovuti alla Corte.

30.

28 maggio 1496 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 44r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli all'imbarco di un ca-

vallo *murro* da trasportare in Catalogna su qualsiasi naviglio. Il cavallo era di Alvaro Ferrandis, vassallo del sovrano, il quale aveva ottenuto licenza dal Governatore del Logudoro avendo già pagato i *drets* dovuti alla Corte.

31.

4 giugno 1496 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 44v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli all'imbarco, sul naviglio di Moncofa, di un cavallo nero di Guillem Nadal de Castelló d'Empúries. La licenza era stata concessa dal Governatore del Logudoro, in seguito al pagamento dei *drets* dovuti alla Corte.

32.

14 giugno 1496 (ASCa, AAR, reg. BC11, cc. 45v-46r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Guillem Serra, mercante di Barcellona ma *residens* in Alghero, il quale avrebbe dovuto imbarcare un cavallo castano da trasportare a Barcellona sul naviglio di Moncofa. La licenza era stata concessa dal Governatore del Logudoro, in seguito al pagamento dei *drets* dovuti alla Corte.

33.

19 luglio 1496 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 47r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Bernat Joan, il quale avrebbe dovuto imbarcare due cavalli grigi sul naviglio di Cabanyes, in quel momento ancorato nel porto di Alghero. La licenza era stata concessa dal Governatore del Logudoro, in seguito al pagamento dei *drets* dovuti alla Corte.

34.

20 luglio 1496 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 47v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di non porre ostacoli a Joan Oliver, mercante, il quale avrebbe dovuto imbarcare un cavallo baio sul naviglio di Cabanyes, in quel momento ancorato nel porto di Alghero. La licenza era stata concessa dal Procuratore reale del regno Joan Fabra, in seguito al pagamento dei *drets* dovuti alla Corte.

35.

20 luglio 1496 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 47v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di lasciar caricare a Joan de Peralta, o per suo conto alla signora Pujassola, un cavallo grigio diretto in Catalogna sul naviglio di Cabanyes, in quel momento ancorato nel porto di Alghero. La licenza era stata concessa dal Procuratore reale Joan Fabra, il quale aveva reso franco da alcuni diritti il Peralta, sia per il suo rango («per aquell esser tal home») sia perché l'animale era adatto all'utilizzo militare nelle guerre intraprese dal sovrano.

36.

20 luglio 1496 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 47v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di lasciar caricare al *magnífic* Miquel de Busquets, o per suo conto al *donzell* Àngel de Catalla, un cavallo *arzo* diretto in Catalogna sul naviglio di Cabanyes, in quel momento ancorato nel porto di Alghero. La licenza era stata concessa dal procuratore reale del regno Joan Fabra, il quale aveva reso franco il Busquets dal diritto di *treta* dovuto alla Corte, sia per il suo rango («per esser lo dit mossèn Busquets tal home como es») sia perché l'animale era adatto all'utilizzo militare nelle guerre intraprese dal sovrano.

37.

4 agosto 1496 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 49r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di lasciar caricare tre cavalle dirette in Catalogna sul naviglio di Resclosa, in quel momento ancorato nel porto di Alghero. Le cavalle erano di Joan Juni de Palamós, e la licenza era stata concessa dal governatore del Capo di Logudoro. Non aveva pagato nulla alla Corte poiché le cavalle erano esenti dalla tassa di *treta*.

38.

9 agosto 1496 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 49r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di lasciar caricare al *magnífic* Francesc de Montbuy un cavallo castano sul naviglio di Pau Pou, in quel momento ancorato nel porto di Alghero. La licenza era stata rilasciata dal Governatore del Capo di Logudoro, il quale aveva concesso l'esenzione dal pagamento dei *drets* poiché l'animale era inviato dallo stesso Governatore alla corte del re, per servizio reale.

39.

9 agosto 1496 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 49v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di lasciar caricare sul naviglio di Pau Pou, in quel momento ancorato nello stesso porto, una cavalla appartenente a Francesc Rodonela, *calsater*, da portare in Catalogna. La licenza era stata concessa dal Governatore del Capo di Logudoro. Non aveva versato nulla alla Corte poiché le cavalle non pagavano la tassa di *treta*, se non quanto dovuto al doganiere.

40.

9 agosto 1496 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 49v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di lasciar caricare a *mossèn* Trojeto un cavallo castano, da portare in Catalogna, sul naviglio di Pau Pou che in quel momento ancorato nello stesso porto. La licenza era stata concessa dal Governatore del Capo di Logudoro, in seguito al pagamento dei *drets* dovuti alla Corte.

41.

9 agosto 1496 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 49v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di lasciar caricare a Pau Pou un cavallo castano, da portare in Catalogna, sulla sua barca che in quel momento era ancorata nello stesso porto. La licenza era stata concessa dal Governatore del Capo di Logudoro, in seguito al pagamento dei *drets* dovuti alla Corte.

42.

10 novembre 1496 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 52r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di lasciar caricare al *magnífic* Andreu de Biure un cavallo grigio, da portare in Catalogna, sul naviglio di Catalla. La licenza era stata concessa dal Governatore del Logudoro, in seguito al pagamento del *dret* dovuto alla Corte.

43.

10 novembre 1496 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 52r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di lasciar caricare a Ramon Mut un cavallo grigio scuro, da portare in Catalogna, sul naviglio di Catalla. La licenza era stata concessa dal Governatore del Logudoro, in seguito al pagamento del *dret* dovuto alla Corte.

44.

20 maggio 1497 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 58r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di lasciar caricare sul naviglio di Moncofa, in quel momento ancorato nello stesso porto, una cavalla nera di Carles Pons da portare a Barcellona. La licenza era stata concessa dal Governatore del Logudoro. Niente si era pagato alla Corte poiché le cavalle erano esenti dalla tassa di *treta*.

45.

19 luglio 1497 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 61v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di lasciar caricare a *mestre* Joan Pendutxo, procuratore del sacrestano maggiore della cappella reale Alonso Cortés, 5 cavalle e due cavalli, uno grigio e uno *batx*. Gli animali dovevano essere imbarcati sul naviglio del Cabanyes, in quel momento presente nel porto di Alghero, ed erano diretti in Catalogna. La licenza era stata concessa dal viceré: tuttavia, si precisava che rispetto a quanto segnalato nell'autorizzazione vi era una discrepanza, poiché le cavalle non erano 6, come previsto, ma 5, a causa della morte improvvisa di una di queste. Non era stato versato nulla alla Corte per la *treta*, in quanto il Cortés vantava un'esenzione regia, mentre era stato pagato il diritto di dogana.

46.

28 luglio 1497 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 62r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di lasciar caricare sul naviglio di Pere Salavert, in quel momento ancorato nello stesso porto, un cavallo grigio da portare in Catalogna. La licenza era stata concessa dal Governatore del Logudoro, in seguito al pagamento del *dret* dovuto alla Corte.

47.

28 luglio 1497 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 62r)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di lasciar caricare al mercante Franci Vicens un cavallo baio castano da portare in Catalogna sul naviglio di Pere Salavert, in quel momento ancorato ad Alghero. La licenza era stata concessa dal Governatore del Logudoro, in seguito al pagamento del *dret* dovuto alla Corte.

48.

28 luglio 1497 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 62v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive alla guardia del porto di Alghero, intimando di lasciar caricare al *magnífic* Miquel Pu-

gades, o in suo nome a Joan Amat, un cavallo grigio da portare in Catalogna sul naviglio di Pere Salavert, in quel momento ancorato ad Alghero. La licenza era stata concessa dal Governatore del Logudoro, che nei giorni precedenti si era recato ad Alghero, in seguito al pagamento del *dret* dovuto alla Corte.

49.

20 agosto 1497 (ASCa, AAR, reg. BC11, c. 66v)

Il luogotenente del Procuratore reale ad Alghero, Gaspar Romaguera, scrive al doganiere o alla guardia del porto di Bosa, intimando di lasciar caricare a Gontini Seque, cittadino di Bosa, un cavallo su qualsiasi naviglio diretto ad Araix. La licenza era stata concessa dal viceré, in data 19 agosto 1497; si precisa che il Seque aveva pagato al Romaguera il *dret* dovuto alla Corte.

50.

28 maggio 1499 (ASCa, AAR, reg. BC11, cc. 75r-v)

Il Procuratore reale, Joan Fabra, scrive al maggiore del porto di Terranova per comunicare che il 17 maggio il viceré aveva autorizzato Beneito de Justo di Plumbi (Piombino) a caricare, su qualsiasi nave, 5 cavalli da portare al signore di Piombino. Sulla base di tale licenza, il Procuratore ordinava quindi di consentire al de Justo di caricare detti cavalli a Terranova, precisando che il *dret* dovuto alla Corte era stato già pagato al Romaguera.

51.

8 agosto 1499 (ASCa, AAR, reg. BC11, cc. 75r-v)

Il Procuratore reale, Joan Fabra, scrive al castellano di Porto Torres intimando di lasciar caricare un cavallo nero di Iorgi Cano, di Sassari, da trasportare in terraferma con qualsiasi naviglio. La licenza era stata concessa dal Governatore del Logudoro, precisando che il *dret* dovuto alla Corte era stato già pagato al Romaguera.

6. BIBLIOGRAFIA

- AMAT DI SAN FILIPPO, P. (1902). *Indagini e studi sulla storia economica della Sardegna*. Torino: Stamperia Reale Paravia.
- BOSCOLO, A. (1993). *I Parlamenti di Alfonso il Magnanimo (1421-1452)*. Cagliari: Consiglio Regionale della Sardegna.
- CARPIO ELÍAS, J. (2015). Comercio ilegal: el contrabando e caballos en el siglo XVI. In J. J. Iglesias Rodríguez, R. M. Pérez García, M. F. Fernández Chaves (Eds.), *Comercio y cultura en la Edad moderna* (pp. 745-758). Sevilla: Editorial Universidad de Sevilla.
- LUPINU, G. (2012). *Carta de logu dell'Arborea. Nuova edizione critica secondo il manoscritto di Cagliari (BUC211) con traduzione italiana*. Oristano: ISTAR.

- CHERCHI PABA, F. (1974-1977). *Evoluzione storica dell'attività industriale agricola caccia e pesca in Sardegna*, 4 voll. Cagliari: Regione Autonoma della Sardegna.
- DEL TREPPO, M. (1972). *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel XV secolo*. Napoli: Arte tipografica.
- ERA, A. (1927). *Le raccolte di carte specialmente di Re Aragonesi e Spagnoli (1260-1715) esistenti nell'Archivio del Comune di Alghero*, Sassari: Gallizzi.
- ERA, A. (1955). *Il Parlamento sardo del 1481-1485*. Milano: Giuffrè.
- FARAE, I. F. (1992). *Opera*, 3 voll. Sassari: Gallizzi.
- FLORIS, F. (2009). *Dizionario delle famiglie nobili della Sardegna*, 2 voll. Cagliari: Edizioni della Torre.
- GAMERO IGEA, G. (2015). El modelo administrativo de la Corte de Fernando el Católico. Cambios y permanencias en la gestión cortesana de la Corona de Aragón. *E-Spania: Revue électronique d'études hispaniques médiévales*, (20). <https://doi.org/10.4000/e-spania.24234>
- GAMERO IGEA, G. (2017). Una aproximación a la integración del servicio religioso en la Corte de Fernando el Católico: su papel dentro y fuera del séquito regio. *Anuario de Historia de la Iglesia*, (26), pp. 259-284.
- GARCIA I SANZ, A., FERRER I MALLOL, M.T. (1983). *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans.
- GRATANI, L. (1992). *Storia del cavallo sardo*. Sassari: Soter.
- IGUAL LUIS, D. (1998). *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocio en el espacio económico del Mediterráneo occidental*. Valencia: Bancaixa.
- IGUAL LUIS, D. (2004). Comercio y operadores económicos entre Valencia y Cerdeña durante el reinado de los Reyes Católicos. In B. Anatra e G. Murgia (Eds.), *Sardegna, Spagna e Mediterraneo. Dai Re Cattolici al Secolo d'Oro* (pp. 33-56). Roma: Carocci.
- IGUAL LUIS, D. (2014). Letras de cambio de Cagliari a Valencia (1481-1499). *Archivio Storico Sardo*, (49), pp. 207-305.
- IGUAL LUIS, D. (2018). *Valencia, mercado de capitales: un ejemplo de giros dinerarios entre 1490 y 1492, relacionados con Cerdeña*. In D. Igual Luis, G. Navarro Espinach (Eds.), *El País Valenciano en la Baja Edad Media. Estudios dedicados al profesor Paulino Iradiel* (pp. 211-232). València: Publicacions de la Universitat de València.
- MACCIONI, E. (2017). Il ruolo del Consolato del Mare di Barcellona nella guerra catalano-aragonesa contro i giudici d'Arborea. In O. Schena e S. Tognetti (Eds.), *Commercio, finanza e guerra nella Sardegna tardomedievale* (pp. 167-196). Roma: Viella.
- MELIS, F. (1984). *I vini italiani nel Medioevo*. Firenze: Le Monnier.
- MELONI, G. (1993). *Il Parlamento di Pietro IV d'Aragona*. Cagliari: Consiglio Regionale della Sardegna.

- MELONI, M. G. (2003). *Pratiche devozionali e pietà popolare nei testamenti cagliaritari del Quattrocento*. In S. Claramunt (Ed.), *El món urbà a la Corona d'Aragó del 1137 als decrets de Nova planta* 3 voll. (II, pp. 229-250). XVII Congrès d'Historia de la Corona d'Aragó. Barcelona: Universitat de Barcelona.
- MELONI, M. G. (2013a). Salvezza dell'anima e prestigio sociale. La fondazione di benefici e cappelle nella Cagliari del Quattrocento. In M.G. Meloni (Ed.), *Élites urbane e organizzazione sociale in area mediterranea fra tardo Medioevo e prima Età Moderna* (pp. 239-273). Cagliari: CNR-ISEM.
- MELONI, M. G. (2013b). La famiglia Fortesa nella Cagliari del Quattrocento. Prime ricerche. In J. Mutge Vives, R. Salicrú i Lluch e C. Vela i Aulesa (Eds.), *La Corona catalanoaragonesa, l'Islam i el món mediterrani: estudis d'història medieval en homenatge a la Doctora Maria Teresa Ferrer i Mallol* (pp. 461-469). Barcelona: CSIC, Institució Milà i Fontanals.
- MELONI, M. G. (2015). Pere Canyelles e la sua famiglia. Contributo allo studio delle élites urbane sardo-catalane. In R. Martorelli (Ed.), *Itinerando. Senza confini dalla preistoria ad oggi. Studi in ricordo di Roberto Coroneo*, 3 voll (I/2, pp. 1023-1036). Perugia: Morlacchi editore.
- MORALES MUÑIZ, D. C. (2010). El caballo en la Edad Media. Un estado de la cuestión. In *Homenaje al profesor Eloy Benito Ruano*, 2 voll. (II, pp. 537-552).
- NEGRE PASTELL, P. (1995). El linaje de los Requesens. *Anales del Instituto de Estudios Gerundenses*, (10), pp. 25-148.
- OLIVA, A. M. (2010). March Jover uomo del re e uomo dei consiglieri di Cagliari nella Sardegna tra Tre e Quattrocento. In M.G. Meloni e O. Schena (Eds.), *Sardegna e Mediterraneo tra Medioevo ed Età moderna. Studi in onore di Francesco cesare Casula* (pp. 283-327). Cagliari: CNR-ISEM.
- OLIVA, A. M. (2013). *Il bottino di Andrea Sunyer venduto a Cagliari: merci e società*. In J. Mutge Vives, R. Salicrú i Lluch e C. Vela i Aulesa (Eds.), *La Corona catalanoaragonesa, l'Islam i el món mediterrani: estudis d'història medieval en homenatge a la Doctora Maria Teresa Ferrer i Mallol* (pp. 527-535). Barcelona: CSIC, Institució Milà i Fontanals.
- OLIVA, A. M. (2014). Le commissioni per il donativo nei Parlamenti del regno di Sardegna tra tardo Medio evo e prima Età moderna. *RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa mediterranea*, (13/2), 31-51. <https://doi.org/10.7410/1122>
- OLIVA, A. M., SCHENA, O. (1998). *Parlamenti dei viceré Giovanni Dusay e Ferdinando Girón de Rebolledo (1495, 1497, 1500, 1504-1511)*. Cagliari: Consiglio Regionale della Sardegna.
- OLLA REPETTO, G. (1974). *Il primo Liber curiae della Procurazione reale di Sardegna (1413-1425)*, Roma: Direzione generale degli Archivi di Stato.
- OLLA REPETTO, G. (1983). *La società cagliaritana nel '400*. In *Cultura quattro-cinquecentesca in Sardegna: retabli restaurati e documenti* (pp. 19-24). Cagliari: Soprintendenza ai Beni ambientali architettonici artistici e storici.

- PIRAS, C. (2012). I benedettini di Vallombrosa in Sardegna (secoli XII-XVI). *Archivio Storico Sardo*, (47), pp. 9-543.
- PORCU GAIAS, M. (1996). *Sassari. Storia architettonica e urbanistica dalle origini al '600*. Nuoro: Ilisso.
- SALIS, M. (2015). *Rotte mediterranee della pittura. Artisti e committenti tra Sardegna e Catalogna nella prima Età moderna*. Perpignan: Presses Universitaires de Perpignan.
- SARDINA, P. (2013). L'effetto Caspe in Sicilia (1412-1415). In I. Falcón (Ed), *El compromiso de Caspe (1492), cambio dinásticos y constitucionalismo en la Corona de Aragón* (pp. 772-778). Zaragoza: Cortes de Aragón-Iber Caja, Gobierno de Aragón.
- SECHE, G. (2017). Il carteggio mercantile Dessi-Navarro: una fonte per la storia delle relazioni commerciali tra Valenza e la Sardegna nella seconda metà del Quattrocento. In O. Schena e S. Tognetti (Eds.), *Commercio, finanza e guerra nella Sardegna tardomedievale* (pp. 197-233). Roma: Viella.
- SECHE, G. (2020a). Scrittura, comunicazione orale e reti mercantili nel Mediterraneo sardo-catalano del XV secolo. In L. Tanzini (Ed.), *Oralità, scrittura, potere. Sardegna e Mediterraneo tra antichità e Medioevo* (pp. 9-32). Roma: Viella.
- SECHE, G. (2020b). *Un mare di mercanti. Il Mediterraneo tra Sardegna e Corona d'Aragona nel tardo Medioevo*, Roma: Viella.
- SIMBULA, P. F. (2013). Cagliari nella Sardegna tardomedievale. In P. F. Simbula, A. Soddu (Eds.), *Sardegna nel Mediterraneo tardomedievale* (pp. 221-259). Convegno di studio. Sassari: 13-14 dicembre 2012. Trieste: CERM.
- SOLDANI, M. E. (2006). Dalla bottega al feudo: l'ascesa sociale dei de Doni tra Barcellona e la Sardegna nel basso Medioevo. In R. Narbona (Ed.), *XVIII Congrès internacional d'història de la Corona d'Aragó. La Mediterrània de la Corona d'Aragó, segles XIII-XVI*, 2 voll (pp. 1159-1173). València: Universitat de València.
- TODDE, G. (1959). *L'esportazione dei cavalli dalla Sardegna nel sec. XV*. In *VI Congreso de historia de la Corona de Aragón* (pp. 613-621). Madrid: Arges.
- TOGNETTI, S. (2005). Il ruolo della Sardegna nel commercio mediterraneo del Quattrocento. Alcune considerazioni sulla base di fonti toscane. *Archivio storico italiano*, (163/1), pp. 87-132.
- TOLA, P. (1861-1868). *Codex Diplomaticus Sardiniae*, 2 voll. Torino: E Regio Typographeo, 1861-1868.
- YEGUAS I GASSÓ, J. (2015). Encàrrecs artístics (1505-1517) derivats del testament de Galceran de Requesens Barcelona, Montserrat i Palamós. *Estudis del Baix Empordà*, (34), pp. 225-255.
- ZEDDA, C. (2001). *Cagliari: un porto commerciale nel Mediterraneo del Quattrocento*. Napoli: Istituto per l'Oriente C. A. Nallino.

Ragusa (Dubrovnik) en las redes comerciales del Mediterráneo Occidental: los negocios de la compañía Torralba (s. XV)

Ragusa (Dubrovnik) within Western Mediterranean trade networks: the business of the Torralba company (15th century ad)

María Dolores LÓPEZ PÉREZ, Iván CASADO NOVAS, Gerard MARÍ BRULL, Karen ÁLVARO RUEDA

Authors:

María Dolores López Pérez
Profesora Titular de Universidad. Departamento de Historia y Arqueología. Universitat de Barcelona (Barcelona, Spain)
mdlopez@ub.edu
<https://orcid.org/0000-0002-6184-5352>

Iván Casado Novas
Universitat de Barcelona (Barcelona, Spain)
ivancasado@ub.edu
<https://orcid.org/0000-0001-5002-3014>

Gerard Marí Brull
Profesor agregat. Departament d'Història i Arqueologia. Universitat de Barcelona (Barcelona, Spain)
gerardmaribrull@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-6112-8380>

Karen Álvaro Rueda
Profesora agregada. Departament d'Història i Arqueologia. Universitat de Barcelona (Barcelona, Spain)
kalvaro@ub.edu
<https://orcid.org/0000-0003-1321-7260>

Date of reception: 02/12/21

Date of acceptance: 01/03/22

Citation:

López Pérez, M.D., Casado Novas, I., Marí Brull, G., Álvaro Rueda, K. (2022). Ragusa (Dubrovnik) en las redes comerciales del Mediterráneo Occidental: los negocios de la compañía Torralba (s. XV). *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, (23), 131-159.
<https://doi.org/10.14198/medieval.21467>

RESUMEN

Este artículo se centra en el análisis de las redes comerciales diseñadas por una sociedad catalana del siglo XV, la compañía Torralba, considerando como observatorio de análisis la ciudad de Ragusa. El objetivo es exponer las claves que sustentan nuestra hipótesis sobre el creciente papel ejercido por esta plaza, en principio secundaria, dentro de las estrategias de negocio de la compañía y de la construcción de espacios de comercialización de la lana de procedencia aragonesa. Un crecimiento en el cual jugarán un papel fundamental las redes clientelares entretejidas por Joan de Torralba, director de la sede barcelonesa, y que favorecerán la introducción de la sociedad en el mercado raguseo. Si bien los operadores de la Corona de Aragón se vieron precedidos por los italianos, sobre todo los toscanos, el intenso desarrollo de la industria textil de Ragusa a partir de la década de 1420 actuará como factor coadyuvante en los intereses mercantiles manifestados por la compañía. Como base documental se han utilizado las informaciones procuradas por los libros de contabilidad que se conservan en el “Arxiu Nacional de Catalunya” en Sant Cugat del Vallés. Los datos contenidos en los registros contables han posibilitado la reconstrucción de los viajes realizados

Funding:

Esta contribución se ha realizado en el marco de dos proyectos correlativos, «Mercados y espacios económicos en el Mediterráneo Occidental: la formación de un entorno internacional de comercio europeo en el tránsito a la modernidad» ([HAR2015-65285-R MINECO/FEDER, UE]) y «Globalización económica y nuevos espacios internacionales: mercados europeos y redes comerciales bajomedievales en el Mediterráneo Occidental» ([PID2019-104157GB-I00 MICINN/FEDER, UE]). Se ha beneficiado igualmente de la financiación concedida por la Fundación “La Caixa” (ID 100010434) al proyecto «FENIX. La formación de un entorno internacional de comercio en red: los negocios de un mercader catalán en el tránsito a la modernidad» ([2017ACUP0195]), y en el marco del Grup de Recerca Consolidat en Arqueologia Medieval i Postmedieval (GRAMP-UB) (Generalitat de Catalunya 2017SGR 833) y del Instituto de Arqueología de la Universidad de Barcelona (IAUB).

© 2022 María Dolores López Pérez, Iván Casado Novas, Gerard Mari Brull, Karen Álvaro Rueda.

Licence: This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0).



desde Tortosa o Barcelona con destino a Ragusa entre 1434 y 1458 –fecha de inicio del primero de los manuales conservado y la defunción de Joan de Torralba–, así como un análisis de los sistemas de gestión utilizados por la sociedad.

PALABRAS CLAVE: Redes mercantiles; Ragusa; compañía Torralba; Mediterráneo; siglo XV; Comercio medieval.

ABSTRACT

This paper is focused on the analysis of trade networks set up by a 15th century Catalan society, the Torralba Company, considering the city of Ragusa as the object of analysis. We aim at exploring the keys that support our hypothesis about the increasing role of this place –usually presumed as a secondary one– within the business strategies of the company and the settlement of marketing areas for Aragonese wool. Consumption networks created by Joan de Torralba, leader of the Barcelona headquarters of this company, played a fundamental role and boosted the introduction of the company in the Ragusa markets. Although Italian merchants –especially Tuscans– preceded the

Aragonese businessmen, the intense development of the textile industry of Ragusa from the 1420s played an auxiliary role in the commercial interests expressed by the company. The information provided by the accounting books kept in the “Arxiu Nacional de Catalunya” in Sant Cugat del Vallés has been used as a documentary basis. Data within these accounting records allowed us to reconstruct the trips from Tortosa or Barcelona to Ragusa between 1434 and 1458, which are the dates of the first manual preserved and the death of Joan de Torralba, respectively. We made an analysis of the management systems used by the company as well.

KEYWORDS: Trade networks; Ragusa; Torralba Company; Mediterranean; 15th Century; Medieval Trade.

1. INTRODUCCIÓN

En el paso de la Edad Media a la Edad Moderna tienen lugar en Europa profundos cambios económicos, también sociales y culturales, que contribuyen a dibujar

un nuevo espacio europeo en el que se desarrollan unas intensas relaciones comerciales a nivel internacional. Esta “Europa premoderna”, en palabras de S. R. Epstein (2000), supone la fundación e integración de los mercados y se organiza en la especialización agraria, que busca un aumento de los beneficios de la producción, en el descenso de los costes de transacción, las mejoras en la infraestructura jurídica e innovaciones técnicas, el establecimiento de una extensa red de ferias y mercados regionales y el aumento de la demanda de un campesinado que se enriquecía progresivamente gracias a rendimientos progresivamente excedentarios.

La expansión de la actividad mercantil conllevó una transformación profunda del mundo mercantil; el desarrollo de un proceso de innovación comercial posible gracias a los contactos internacionales que intensificaban la transmisión de métodos y técnicas comerciales generando una verdadera economía del conocimiento (Laliena, 2012). La salida de la profunda y dolorosa crisis, entendida en la actualidad más como una alternancia estructural y una reconversión, más una destrucción creadora que una depresión unilateral y generalizada, provocaría, desde esta perspectiva, una dinámica de crecimiento (Abulafia, 2000; Feliu, 2004; Furió, 2010, 2015; Belenguier, 2013; Igual, 2007; Cuadrada, 2001). Es en el tráfico internacional donde se visibilizan los cambios más rápidos, ligados a un auge de las economías y mercados locales impulsados por el crédito y, sobre todo, por un incremento de la demanda. El peso de la demanda externa, restringida a unos pocos y atrayentes productos, se combinó con un creciente mercado interno capaz de orientar las producciones. Por tanto, nuevas rutas, nuevos intercambios, nuevas técnicas y nuevas mercancías caracterizan esta “Primera Edad Global” (Casado, 2011).

El espacio europeo así definido se erige en el escenario principal de actuación de muchos y muy variados operadores, de agentes económicos de origen muy diverso que llevaron a cabo un ejercicio de innovación de primer orden, cuyos efectos todavía son palpables hoy, no sólo en nuestra manera de acceder al crédito o desarrollar actividades económicas, sino también en la forma en que entendemos Europa y nos definimos a nosotros mismos. Es en esta Europa de la primera mitad del Cuatrocientos en la que se contextualizan las actuaciones de la compañía Torralba, una empresa integrada por mercaderes aragoneses, algunos de ellos ciudadanos de Barcelona y cuyo ámbito de actuación preferente se circunscribe al Mediterráneo occidental. La excepcionalidad de esta sociedad reside no en su funcionamiento, similar al de otras empresas contemporáneas e integradas por operadores de la Corona de Aragón, sino en la extraordinaria conservación de una parte de sus registros contables, once libros pertenecientes a la gestión de uno de los socios, Joan de Torralba, el único que permanece a lo largo de los más de veinte años de vigencia de la compañía, y que en la actualidad se conservan en el “Arxiu Nacional de Catalunya”, en Sant Cugat del Vallés.

La Torralba es una sociedad fundada a finales de 1425 por dos mercaderes aragoneses, ciudadanos de Barcelona, Joan de Torralba y Fortuny de Manariello, y un

zaragozano, Juan Feixas; una compañía que, tras sucesivas renovaciones y reestructuraciones, tendría vigencia hasta 1447. Las redes de negocio proyectadas por la compañía tienen una vertiente interior, ejemplificada en la comercialización del trigo de Aragón, y una internacional, basada en el tráfico de lana también de procedencia aragonesa, exportada en su mayoría a centros textiles italianos. Como centros gestores se definen Barcelona y Zaragoza, dos plazas capaces de articular mallas más complejas, en conexión con los mercados interiores y las rutas internacionales, y una factoría en Tortosa donde arriban las mercancías a través del Ebro para, con posterioridad, ser redistribuidas hacia las plazas de destino.

No entra dentro de nuestros objetivos realizar un análisis pormenorizado de la constitución y funcionamiento de la compañía Torralba, aspectos, por otro lado, ya abordados en otros trabajos (Sesma, 1982, 1985; Del Treppo, 1976; López, 2013, 2020; Benavides, 2017; López, Basso, Marí, Travé, 2019; Viu, 2019, 2020; Benavides, Casado, 2019). Uno de los aspectos considerados ha sido la distribución de la lana procedente de Aragón en los mercados italianos. Las investigaciones realizadas hasta el momento han permitido constatar cómo durante sus años de funcionamiento, la compañía entreteje una red de intereses en los mercados de Venecia, Génova, Florencia, Ancona y Ragusa. Es en este último en el que centraremos nuestra atención. Únicamente pretendemos exponer las claves que sustentan nuestra hipótesis sobre el creciente papel ejercido por la plaza de Ragusa, en principio secundaria, dentro de las estrategias de negocio de la compañía y de la construcción de redes de comercialización de la lana, a partir de las informaciones procuradas por los libros de contabilidad preservados.

2. RAGUSA EN LAS REDES DE DISTRIBUCIÓN DE LA LANA ARAGONESA EN ITALIA

La constitución de la compañía Torralba tiene como uno de sus objetivos prioritarios la distribución de lana aragonesa en los principales centros italianos. El crecimiento de la demanda de materia prima durante la primera mitad del Cuatrocientos está en estrecha relación con el éxito de las inversiones realizadas por la compañía. Serán escasamente treinta años. La ruptura de la conexión italiana se materializa a mediados del XV, motivada por diferentes factores político-económicos. Es la introducción de lana castellana, en sustitución de la producida en la Corona de Aragón, la que condiciona el declive de los negocios vinculados a la exportación de lana. Resulta interesante constatar la excepcionalidad de la presencia de comerciantes castellanos en los centros económicos toscanos con anterioridad a 1450, período en el que actúa nuestra compañía. Habrá que esperar hasta el último tercio del XV, en concomitancia con la expansión de las colonias mercantiles castellanas por toda Europa y con el auge de la industria textil y los productos de lujo no sólo florentinos

sino de diversas ciudades italianas, para asistir a una presencia notable y prolongada de operadores castellanos en estas plazas (Mainoni, 1982, pp. 26-27; Del Treppo, 1976, pp. 546-552; Casado, 2015, p.71.)

Pero volvamos a la lana aragonesa. Negociada la compra, los cargamentos eran embarcados en alguno de los puntos de concentración situados en el tramo aragonés del río Ebro —Zaragoza, Escatrón, Caspe, Mequinenza— para ser transportadas hasta Tortosa y, desde ahí, ser redistribuidas en los mercados exteriores. Los responsables de dirigir todas las operaciones en territorio aragonés, hasta la llegada a Tortosa —la elección de los rebaños, la negociación con los productores, el transporte hasta el punto de concentración, el embarque en dirección a Tortosa—, son los socios o factores destacados en la sede aragonesa. Un aprovisionamiento que, al hilo de las investigaciones realizadas hasta el presente, tendría en el espacio delimitado por las aldeas de Daroca y Calatayud un área preferente (López, Basso, Marí, Travé, 2019; Viu, 2019, pp. 51-52).

Los balances consignados en los libros de la compañía o libros secretos, correspondientes a los bienios 1430-1431, 1432-1433 y 1434-1435¹, prueban el envío de cargamentos que arriban a los mercados de Génova, Pisa, desde donde se redirigía a Florencia, y Venecia. Ninguna mención a Ragusa. Un análisis detallado de los manuales y libros mayores conservados refleja, sin embargo, una realidad bien distinta y que evidenciamos, como analizaremos, la importancia creciente del mercado raguseo dentro de las inversiones de la compañía. Entre los registros que han pervivido correspondientes a la gestión de la compañía y los negocios de Joan de Torralba, se encuentra un único libro de contabilidad, el “Llibre major de comerç de la llana blanca”², redactado por el corresponsal de la compañía en Venecia durante el bienio 1433-1434, donde se inscriben las operaciones de recepción y venta de los cargamentos de materia prima (López, Basso, Marí, Travé, 2019). Los datos contenidos en este registro han permitido reconstruir la trayectoria de las lanas desde su llegada al puerto de Venecia y, subsidiariamente, a los de Ragusa y Ancona, hasta los puntos de destino final, la propia Venecia y los centros textiles ubicados en el interior de la península itálica (Bérgamo, Cesena, Urbino, Bolonia, Mantua, Carpi, Noale, Faenza, Crema, Bertinoro, Vicenza, Perugia, Brescia y Fabriano). Ragusa, por tanto, aparece en la década de 1430 como un mercado subsidiario, dependiente de Venecia. Las informaciones extraídas de los restantes registros³ permiten, sin embargo, reconstruir y evaluar las exportaciones de lana en dirección a Ragusa, así como el papel jugado por esta plaza en la red de negocios tejida por la compañía.

1 Son cuatro libros de compañía o secretos, correspondientes a los bienios 1430-1432, 1432-1434, 1434-1436 y 1436-1437. Analizados por María Viu, la autora concluye la limitación de los datos de este último de manera que los balances se corresponden únicamente con el período 1430-1435 (Viu, 2019, p. 31).

2 ANCI-960-T-708 (signatura nueva: ANCI-960-T-3277).

3 ANCI-960-T-721 (signatura nueva: ANCI-T-960-T-4240); ANCI-960-T-691 (signatura nueva: ANCI-960-T-211); ANCI-960-T-701 (signatura nueva: ANCI-960-T-3187); ANCI-960-T-694 (signatura nueva: ANCI-960-T-3000); y ANCI-960-T-695 (signatura nueva: ANCI-960-T-3004).

¿Por qué Ragusa? Esta plaza conoce desde el Trecentos un crecimiento económico sostenido que la caracteriza como un mercado apetecible para los hombres de negocios de la Corona de Aragón. Convertida en el principal centro comercial, financiero y de producción artesanal del área occidental de los Balcanes (Kovačević-Kojić, 2005, p. 759), autores como Samardžić sostienen la creación de un “sistema económico” propio (Samardžić, 1990, pp. 3-11) basado en el intercambio de plata de las minas serbias y bosnias, en pleno apogeo productivo en las décadas entre 1420 y 1455, y cuya importación controlaban los operadores raguseos, por grano de la Puglia, sal y paños de lana de mediana calidad importados de Italia y revendidos en el interior balcánico (Kovačević-Kojić, 1990, pp. 61-69). Un sistema que potenció el establecimiento de operadores italianos —venecianos, de Piacenza, Verona, Mantua y toscanos, sobre todo florentinos y pratenses— pero también de la Corona de Aragón en la plaza ragusea (Pinelli, 2013, pp. 1-15; Kovačević-Kojić, 1990).

Los mercados serbios y bosnios, enriquecidos gracias al desarrollo minero, devienen importantes centros de consumo. Demandan, entre otros productos, paños de lana de una calidad superior a la producción doméstica local, y que procedían, al menos hasta los años veinte del Cuatrocientos, sobre todo de Venecia y Florencia, pero también de Prato, Mantua, Verona y Piacenza, según una tendencia que se afirma ya desde el siglo XIII. A partir de los años cuarenta empiezan a importarse paños ingleses y flamencos, si bien la producción textil toscana —florentina y pratese— continúa jugando un importante papel en el mercado raguseo (Pinelli, 2013, pp. 16-21). A principios del XV, la ciudad adriática ocupaba un lugar en absoluto secundario dentro del sistema de tráfico toscanos, como evidencian las numerosas cartas remitidas desde o hacia Ragusa, conservadas en el fondo Marcovaldi, conservado en el Archivio di Stato di Prato (Pinelli, 2006; 2013).

En la red de intercambios diseñada por los operadores italianos, el mercado raguseo interesaba a los hombres de negocios, fundamentalmente toscanos, desde mucho antes, desde finales del Doscientos, con un incremento sostenido a lo largo del Trecentos. En la primera mitad de esta centuria compañías como la Bardi, Peruzzi, Acciaiuoli, Buonaccorsi, mantenían una representación en la ciudad, como centro neurálgico para desarrollar sus negocios con la Italia meridional, la costa dalmata y montenegrina, el traspais balcánico y Venecia (Krekić, 1976, p. 708). Con un sector textil modesto y dependiente de las importaciones de paños foráneas, el mercado raguseo atraía a los operadores extranjeros por las posibilidades de aprovisionamiento en productos que arribaban del traspais balcánico: pieles, madera, cera, miel, materias tintóreas y, sobre todo, metales, especialmente plata (Spremić, 1984, pp. 550-550).

No será hasta los inicios del Cuatrocientos, en los años veinte, cuando la ciudad se involucre en la producción de paños de calidad destinados a un consumo exterior, exportados a Serbia y Bosnia, mercados de destino preferente de la producción y

materias primas de Ragusa, y donde los operadores raguseos disponían de negocios propios (Kovačević-Kojić, 1990, pp. 74-75; Dinić-Knežević, 1982); una producción, por otro lado, estimulada por la actividad comercial, por la concienciación de los poderes públicos de la necesidad de implantar una producción de larga escala (Krekić, 1976, p. 708; Bettarini, 2012, 2016). Expertos artesanos italianos, atraídos por una favorable política migratoria desarrollada por los poderes públicos desde los primeros años del Cuatrocientos, cubrieron la necesidad primigenia de una mano de obra especializada mientras se formaban técnicos locales, capaces de producir paños susceptibles de competir en los mercados foráneos y dando inicio, con ello, a una manufactura textil autóctona moderna y de calidad; profesionales modestos, fundamentalmente toscanos, que emigran en busca de mejores condiciones de vida y atraídos por la concesión de créditos y privilegios (Krekić, 1976, pp. 708-710; Bettarini, 2012). Entre ellos Piero Pantella, de Piacenza (Pinelli, 2013, pp. 37-46 y 54-74), quien emigró a Ragusa en 1415 obteniendo la ciudadanía quince años más tarde y que además jugó un importante papel en el desarrollo de la producción textil de la ciudad (Popović-Radenković, 1959, pp. 503-521). Las investigaciones realizadas por Francesco Bettarini, en base a las informaciones aportadas por los contratos notariales conservados en el archivo estatal de Dubrovnik, aportan cruciales informaciones sobre la adaptación llevada a cabo por la manufactura textil ragusea a un nuevo contexto laboral, a través de la modificación de sus propias costumbres seculares bajo la influencia de los toscanos (Bettarini, 2012, 2016). En esta coyuntura, los catalanes devienen, según reconocen los propios raguseos, proveedores privilegiados de lana (Krekić, 1976, p. 711 y 713); un aprovisionamiento que tiene lugar prioritariamente a través de los puertos de Tortosa y Barcelona y por mediación, siempre, de naves catalanas (Spremić, 1984, p. 552). La baja calidad de la lana autóctona, procedente de la península balcánica —compensada con algunas escasas importaciones de materia prima procedente de los Abruzzi italianos— justificaría el interés por la producción de la península ibérica (Spremić, 1984, p. 551). Según argumenta Fejić, la documentación ragusea testimonia las primeras afluencias de lana de la Corona de Aragón a principios del XV (Fejić, 1993, p. 435). La mención de un consulado en Ragusa en 1422 constituye una prueba axiomática del interés del sector mercantil de la Corona de Aragón en esta plaza (Spremić, 1984, p. 553; 1986, pp. 120-121). Apreciaciones corroboradas por las investigaciones de Pinelli quien destaca cómo, en torno a la década de los cuarenta, la manufactura ragusea se orienta hacia una producción de calidad superior conseguida gracias a importaciones de lana denominada de “Sant Mateu”, que sustituía la procedente de Italia meridional, en particular de la región de los Abruzos (Pinelli, 2013, p. 47).

Superado el período de aprendizaje, el gobierno raguseo interviene y promueve un cambio de política tendente a favorecer las empresas locales en detrimento de artesanos foráneos (Pinelli, 2013, p. 49). Podemos deducir, por tanto, la buena aco-

gida de los cargamentos negociados por la compañía Torralba, una lana aragonesa de calidad, demandada por un mercado necesitado de una materia prima adecuada para obtener los estándares de calidad y que posibilitaran la buena acogida de la producción textil ragusea en plazas tan exigentes como la veneciana⁴. Una calidad motivo de preocupación de las autoridades raguseas quienes controlaban el proceso productivo, vetaban el desembarco de lanas consideradas no óptimas y vigilaban que la buena lana, la de “Sant Mateu”, no se mezclase con otras de inferior calidad, como la proveniente del traspais balcánico (Spremić, 1984, p. 552).

Fejić destaca cómo es en el crecimiento del comercio de lana peninsular donde se encuentra el desarrollo de la manufactura de paños registrado en Ragusa en el XV (Fejić, 1990, p. 90). Un crecimiento en el que jugaron un papel determinante los hombres de negocios catalanes, de Barcelona y Tortosa, implicados en el comercio con el área adriática, no únicamente Ragusa sino también, y primero, Venecia. Hacia 1420, siempre según este autor, se produce una mutabilidad en los intereses de los hombres de negocios catalanes presentes en Ragusa. Atraídos por los beneficios generados a través de la trata de esclavos, los catalanes participan en un circuito que incluye las plazas sicilianas y de Ancona, una red reutilizada más tarde en el circuito de comercio de la lana (Fejić, 1994, p. 429). Nuestra compañía no promueve el circuito raguseo, ni es la única implicada en el negocio lanero. Con anterioridad importantes familias de mercaderes, como los Roda, Casasagia o Gibert (Carrère, 1977, vol. II, p. 89; Fejić, 1988, pp. 139-140; 1990, pp. 91-92; 1994, pp. 430-433) expeditan ingentes cantidades de lana a Ragusa y Venecia abriendo las líneas de un comercio triangular que incluía la plaza de Ancona⁵, una vía inversora seguida, según se desprende de los datos aportados por el “Llibre de la llana”, por la compañía Torralba, al menos desde la década de 1430 (López, Basso, Mari, Travé, 2019). Según los datos procedentes de los contratos de seguros negociados en Barcelona, dos únicas compañías catalanas, las de las familias Roda y Gibert, facturaron en un solo año, 1429, más de 44 toneladas de lana por un valor superior a los 5.000 ducados (Fejić, 1990, p. 93); una facturación amparada en una cobertura legal, en unos salvoconductos concedidos por las autoridades raguseas a los más importantes mercaderes barceloneses (Fejić, 1993, p. 262).

Centrémonos en los Roda. Carrère documenta el envío de cargamentos propiedad de esta familia con destino a Ragusa (Carrère, 1977, vol. I, pp. 258, nota 125, y 262; vol. II, p. 89). Cuando se ha podido determinar la procedencia de estos cargamentos, los datos certifican el origen aragonés de la materia prima: el 23 de enero de 1430 Miquel de Roda adquiere a Joan Carreres y a su madre Clara 1.000 arrobas de lana blanca almacenada en Escatrón (Carrère, 1977, vol. I, p. 446). Quizás es en

4 Sobre el mercado de la lana veneciano véase Demo, 2001, 2006, 2012, 2013; Mozzato, 2008.

5 El eje Florencia-Ancona-Venecia-Ragusa, como vía de circulación de la lana, continúa activo en el Quinientos, siendo alimentado por lana procedente de la península ibérica (d’Atri, 2011, pp. 894-895).

los mercados aragoneses donde se fragua o se consolida la relación con Torralba, una relación que, pensamos, debió facilitar a nuestra compañía su introducción en la plaza ragusea donde los Roda habían adquirido un conocimiento profundo de los mecanismos de funcionamiento y mantenían una posición consolidada. No en vano Miquel de Roda es en los años veinte y treinta del Cuatrocientos el más importante proveedor de lana de la industria ragusea (Spremić, 1984, p. 551). O quizás es un nexo que se entreteje en la propia ciudad de Barcelona. Las redes familiares perfiladas por los Roda evidencian unas estrechas relaciones con la comunidad aragonesa establecida en la plaza barcelonesa. El matrimonio de Miquel Roda con la hermana de un mercader barcelonés, Jaume Solà, lo vincula con la sociedad dirigida por su cuñado y que, al menos en 1445, cuenta como asociados a mercaderes aragoneses: a Juan Sánchez de Calatayud, establecido en Barcelona, y dos mercaderes zaragozanos, Bartomeu d'Avinyó y Antoni Jover (Carrère, 1977, vol. II, pp. 18-19 y 75). Esta compañía mantiene tiendas en Lérida, Zaragoza y Calatayud vinculadas al negocio de lana, sector clave de la compañía de Solà. Probablemente, los contactos de Sánchez con la plaza de Zaragoza, donde ha adquirido la ciudadanía su hermano y socio Jaime, constituyeron un factor determinante en la constitución de la sociedad, dado los intereses de la empresa en la capital aragonesa (Carrère, 1977, vol. II, p. 17). Unas informaciones, por otro lado, corroboradas a través de la documentación conservada en los archivos de Ragusa y que confirman el importante papel como proveedores de lana jugado por Miquel de Roda, después su hijo Joan, en los años veinte y treinta del Cuatrocientos (Spremić, 1984, p. 551). Como analizaremos, los registros contables de Torralba testifican los estrechos contactos establecidos entre éste, Miquel de Roda, Jaume Solà y Juan Sánchez de Calatayud y que sobrepasan el negocio raguseo.

3. LA COMPAÑÍA TORRALBA Y EL MERCADO RAGUSEO

Las informaciones contenidas en los libros de contabilidad, que constituyen la base de nuestra investigación, posibilitan la reconstrucción de los viajes realizados desde Tortosa o Barcelona con destino a Ragusa entre 1434 y 1458 —fecha de inicio del primero de los manuales conservado y la defunción de Joan de Torralba—. Según estos datos, un total de nueve embarcaciones fletadas por Torralba, bien como gestor de la sociedad, bien como inversor particular, tienen como destino final el puerto raguseo. Documentados en 1436, 1439 (2 viajes), 1440, 1446 (3 viajes) y 1457, las informaciones contenidas en los libros sobre estos viajes posibilitan una reconstrucción de los mecanismos de aprovisionamiento y la organización de los envíos hasta su llegada a los puertos de destino. Obvian, sin embargo, la comercialización posterior de la materia prima, datos que quedaban consignados en la contabilidad llevada por los factores.

Ref.	Año	Embarcación	Propietario/Patrón	Ruta	Cargamento	Valor	Propiedad	Proveedores	Gestión
Viaje 1 ¹	1436	nave	Bonanat Conill, de Barcelona	Tortosa-Barcelona-Ragusa/Venecia	286 sacas	3.467 ducados, 16 sueldos	compañía	Jaume Ram Jaume de Casafranca	Francisc Aluaret Roberto Aldobrandi
Viaje 2 ²	1439 enero	galera	Joan Lluill Tomás Solivella, patrón	Els Alfacés-Ragusa	92 sacas		Joan de Torralba Miquel de Roda Juan Esparter	Giovanni Ventura, florentino Jaume Solà, de Barcelona	Juan Esparter
Viaje 3 ³	1439 agosto	galera	Joan Lluill Tomás Solivella, patrón	Tortosa-Ragusa	38 sacas		Joan de Torralba Juan Esparter		Juan Esparter
Viaje 4 ⁴	1440	leño nave	Bernat d'Arenys Joan Sabastida	Tortosa-Barcelona-Ragusa	107 sacas	990 libras, 10 sueldos	Joan de Torralba	Bartomeu Fortuny de Manariello Bernat d'Algars	Juan Esparter
Viaje 5 ⁵	1442	galera	Nicolau Prunyo, de Sant Feliu	Tortosa-Ragusa	89 sacas	704 libras, 17 sueldos, 10 dineros	compañía Joan de Torralba	Juan Sánchez de Calatayud	Juan Esparter
Viaje 6 ⁶	1446 agosto	nave	Antoni Pla	Tortosa-Ragusa/ Venecia	115 sacas				Jaume Brondat Juan Esparter
Viaje 7 ⁷	1446 agosto	ballener	Melchor Mates	Tortosa-Ragusa	40 sacas		compañía Joan de Torralba		Jaume Brondat Juan Esparter
Viaje 8 ⁸	1446 diciembre	nave	Pere Xuriguier	Tortosa-Ragusa/ Venecia	200 sacas: 127 lana de la Sierra 73 lana de ribera		compañía Joan de Torralba		Jaume Brondat
Viaje 9 ⁹	1457	leño	Joan Pla	?-Ragusa	68 sacas	450 libras	Joan de Torralba		Jaume Brondat

6 ANCI-960-T-706 (signatura nueva: ANCI-960-T-3274), f. 60r.-61v, 64r. y 68r.; ANCI-960-T-721, f. 119v y 213v.; Benavides, Casado, 2019, p. 492.

7 ANCI-960-T-694, f. 107v, 108v. y 109r.

8 ANCI-960-T-691, f. 107v.

9 ANCI-960-T-691, f. 123r.; ANCI-960-T-694, f. 109v, 135r., 136 r., 138v, 139r. y 150v.

10 ANCI-960-T-694, f. 191v, 198r., 203v, 208r. y 211v.; ANCI-960-T-691, f. 181v.-182r., 203r.-203v., 205r. y 208v.

11 ANCI-960-T-691, f. 282v.; ANCI-960-T-694, f. 267v, 268r. y 274v.

12 ANCI-960-T-691, f. 283r.; ANCI-960-T-694, f. 267v., 268r. y 275r.

13 ANCI-960-T-701, f. 1r. y 2r.; ANCI-960-T-694, f. 267r.-267v. y 271r.

14 ANCI-960-T-701, f. 126v, 127v. y 128r.

Con toda seguridad, estos cargamentos constituyeron sólo un escaso porcentaje del total de las lanas comercializadas en esta plaza. Desde Venecia, mercado preferente en las inversiones de la Torralba, se redistribuía parte de la lana arribada desde Tortosa en dirección a Ragusa y, en menor medida, Ancona. Al menos durante los primeros años de vigencia de la compañía, la contabilidad del negocio competía a los corresponsales destacados en Venecia, invisibilizando con ello las operaciones de venta en estas plazas consideradas, pensamos, secundarias. Un ejemplo son las 60 “fardes” que recalaron en el puerto de Ragusa en septiembre de 1433 y que aparecen registradas en el libro de cuentas del entonces factor de la compañía en Venecia, Francesc Aluart, y donde actuaba en connivencia con uno de los hombres de confianza de Joan de Torralba, quizás corresponsal o asociado en determinados negocios, Roberto Aldobrandi¹⁵ (López, Basso, Marí, Travé, 2019, pp. 36-37 y 65-71). El resto, 196, fueron vendidas en el mercado veneciano. Los datos contenidos en los libros de la compañía correspondientes al bienio 1432-1433, donde deberían inscribirse estas ventas, no individualizan, sin embargo, las realizadas en Ragusa, sino que las incluyen en los cómputos globales del área veneciana. Diferencian, eso sí, los envíos realizados a Francesc Aluart y a Roberto Alibrandi, constatando con ello la existencia de dos registros contables diferenciados, aunque únicamente tenemos constancia del efectuado por Aluart (Del Treppo, p. 498; Viu, 2019, p. 482).

Para poder reconstruir los mecanismos de actuación de Torralba seguiremos el trayecto de uno de estos viajes, el realizado en 1442 por la galera patroneada por Nicolau Prunyó. Las detalladas informaciones contenidas en los registros contables sobre esta travesía posibilitan un primer análisis de los sistemas de gestión utilizados por la compañía, unas líneas directrices que deberán ser complementadas con los datos procedentes de los restantes viajes.

3.1. Un caso-tipo: El viaje de la galera de Nicolau Prunyó¹⁶

En el verano de 1442 la galeota de Nicolau Prunyó, un patrón de Sant Feliu, parte desde Tortosa con un cargamento integrado por 1000 arrobas de lana en 89 sacas. El destino, la ciudad de Ragusa, donde Torralba tenía un corresponsal, Juan Esparter, un mercader de Zaragoza que durante años había trabajado como corresponsal en Pisa y Florencia de diversos operadores y compañías, entre ellas la Torralba (Marí, Álvaro, 2020).

Los asientos contables refieren como propietarios del cargamento, al 50%, a Joan de Torralba y a la propia compañía, regida por Bernat d'Algars¹⁷, constataciones

15 Aldobrandi está vinculado, al menos desde 1429, al negocio raguseo (Fejić, 1988, p.140).

16 ANCI-960-T-694, f. 191v., 198r., 203v., 208r. y 211v.; ANCI-960-T-691, f. 181v.-182r., 203r.-203v., 205r. y 208v.

17 “...sobre lanas, la meytat mias y l'altra meytat per la companya que rigex en Bernat Dalgars” (ANCI-

sumamente reveladoras, como analizaremos, que muestran los diferentes procedimientos inversionistas y los cambios producidos en las distintas renovaciones de la empresa. La adquisición de la lana se realiza directamente desde la sede barcelonesa. Es Torralba quien negocia con Juan Sánchez de Calatayud. En el acto de compra, concretado el 12 de mayo, Sánchez se compromete a entregar las 89 sacas de “lana de la serra”¹⁸ —83 de lana blanca y 6 de negra o burella— a Antoni Ferruz, uno de los corresponsales de Torralba en la plaza tortosina, en un plazo de dos meses¹⁹. En el mes de julio, la lana debería estar depositada en la tienda que la compañía disponía en Tortosa. Lo más interesante de esta operación reside, precisamente, en la identificación precisa de las zonas de producción de la denominada “lana de la serra”, los lugares de Aguilón, Fuendetodos y Villanueva de Huerva.

Juan Sánchez de Calatayud es un mercader judeoconverso de Zaragoza, estrechamente relacionado con Torralba y, como ya hemos señalado, a los comerciantes Miquel de Roda y Jaume Solà. En esta ocasión, el montante de las mercancías adquiridas a Sánchez, por mediación de dos corredores, Bonanat de Pallà y Antoni Lleonard, asciende a 704 libras, 17 sueldos, 10 dineros, suma que será abonada en varios plazos y a través de diferentes métodos de pago. Los acuerdos de compra estipulan la cesión a Sánchez de las 270 libras que le eran adeudadas por Lluís y Gaspar de Cardona y que debían ser sufragadas en el plazo de un año, una operación protocolizada, con la aprobación de los Cardona, el 12 de mayo. A esta cantidad, se suman tres órdenes de pago, tres “ditas”, efectuadas en las taulas de los cambistas Jaume Despuig y Nicolau Gual, por un montante global de 435 libras: dos de ellos, abonados con anterioridad a la entrega de la mercancía, suponen un total de 387 libras, 10 sueldos de moneda barcelonesa; el tercero, con un valor de 47 libras, 10 sueldos se sufraga en 1443, el 2 de septiembre, fuera de los plazos establecidos en el contrato que marcaban el mes de junio de 1443 como fecha máxima.

La negociación de un contrato de seguro por un valor de 1500 libras, cantidad muy superior al valor de la lana adquirida a Sánchez, y concretado, de forma genérica, en las lanas embarcadas en la galera de Prunyó, suscita algunos interrogantes al imputar una tasación al cargamento que supera con creces su valor de compra. Podemos intuir dos posibles respuestas: una primera, aunque improbable, es el embarque de lanas que no han sido registradas en los libros de cuentas; una segunda sería el interés de los propietarios de mercancías por cubrirse suficientemente, —probablemente las mercancías a las que se sumaba su parte en la propiedad del

960-T-691, f. 203r.)

18 Con un peso de 1000 arrobas, descontada la tara, las 89 sacas equivalen a 918 arrobas, 14 libras. A razón de 15 sueldos, 6 dineros por arroba, su coste asciende a 711 libras, 16 sueldos, 9 dineros, cantidad que incluye la compra y el precio de la intermediación de los corredores (ANCI-960-T-694, f. 203v.)

19 Pocos años antes, Antonio Ferruz está en Ragusa, donde Fejić lo documenta entre 1433 y 1439 (Fejić, 1988, pp. 145-146). Es posible que su conocimiento del mercado raguseo influyera en su contratación como gestor de Torralba.

navío—, ante las frecuentes pérdidas ocasionadas por la inestable situación en el Mediterráneo y la peligrosidad de las rutas que conectaban los puertos de la Corona de Aragón con el Adriático derivadas del conflicto napolitano. La tasa aplicada es el 10% (150 libras), habitual en los contratos de seguros negociados en el mercado barcelonés para la ruta de Venecia y que denota un alto grado de peligrosidad; una prima que, obligatoriamente, según se especifica en las ordinales sobre seguros de 1435, debe quedar constatada en los contratos (Del Treppo, 1976, pp. 344-349; Carrère, 1977, vol. II, p. 291).

No será, sin embargo, necesario. El cargamento arriba a su destino, Ragusa, donde es recepcionado por Juan Esparter. El apunte de una deuda de 1.295 ducados, cantidad a la que deben descontarse los gastos, reconocida por el corresponsal, evidencia la llegada y comercialización de la partida de lanas en el mercado raguseo. La práctica inexistencia de asientos que registren el envío de mercancías en dirección a puertos de la Corona de Aragón²⁰, permiten asegurar una balanza de pagos favorable. Los beneficios obtenidos eran remitidos a la sede barcelonesa a través de letras de cambio. Esparter enviaba las cantidades obtenidas a corresponsales en Venecia quienes, a su vez, las giraban por mediación de bancas venecianas con delegaciones en Barcelona o mercaderes catalanes establecidos en la ciudad adriática.

3.2. La gestión de la empresa y las inversiones privadas

Las 89 sacas transportadas a Ragusa en 1442 revelan una copropiedad de la materia prima. Joan de Torralba interviene como inversor a título propio y, al mismo tiempo, como socio de la compañía gestionada por Bernat d'Algars. Las actas de fundación y renovación de la sociedad conservadas acuerdan las posibilidades de actuación de los miembros en función de los cargos y funciones atribuidas.

Los capítulos de la primera de las compañías documentada, cuyas actividades se iniciarían a finales de 1425, incluyen la prohibición de realizar actividades propias al margen de la razón social, siempre que entraran en competencia con los intereses de la empresa. Entendemos que la restricción se refiere únicamente a la gestión de las inversiones de la compañía, al señalar específicamente no a los socios, sino a los gestores: el propio Joan de Torralba, responsable de la sede de Barcelona, y Juan de Manariello, sobrino de Fortuny, comisionado en la sede de Zaragoza (Viu, 2019, p. 468). Fortuny de Manariello, seguramente ya anciano en esa época, actuaba únicamente como inversor, lo cual explicaría su omisión. Sólo Juan Feixas, el tercero de los integrantes de la sociedad, se reserva la posibilidad de proseguir sus negocios

²⁰ Se documenta un único envío de 4 panes de cera, transportadas en la nave de Antoni Conill, de Sant Feliu (ANC1-960-T-721, f. 14r.), ello no es óbice para pensar que, quizás, otros cargamentos quedasen incluidos en envíos realizados desde Venecia. Con todo, no parece que la cera, uno de los productos prioritarios en las exportaciones de Ragusa, fuesen de interés para Torralba y/o la compañía.

con Antoni Cubells, con quien habían creado una sociedad con sede en Zaragoza, dedicada al negocio del grano y su vinculación como socio en la compañía de Juan de Mur (Del Treppo, 1976, p. 488; De la Torre, 2016, p. 121; Viu, 2019, p. 468). Es evidente que una de las condiciones impuestas por Feixas para su entrada como socio era no abandonar sus compromisos anteriores, no queriendo, por tanto, comprometerse en exclusiva. Una estructura, por tanto, sumamente rígida que impedía la conformación de un sistema reticular que implicase y relacionase a socios copartícipes en distintas sociedades interesadas en el negocio del trigo y la lana, limitando con ello las capacidades de actuación de la compañía que restan circunscritas únicamente a uno de los socios, Feixas (López, Basso, Marí, Travé, 2019). Estas estrictas condiciones se perpetúan en la nueva constitución de la compañía realizada dos años más tarde, en 1428, en la que continúan involucrados los mismos socios. Tras un nuevo bienio, la sociedad fue renovada en septiembre de 1430, con una importante variación. Los cambios en la composición de la asociación apuntan hacia una simplificación del organigrama. Tras el fallecimiento de Fortuny de Manariello, Feixas deja la compañía que pasará a estar integrada por dos únicos miembros, Joan de Torralba y el antiguo gestor Juan de Manariello. Las prohibiciones de realizar negocios paralelos, sin embargo, se mantienen (López, Basso, Marí, Travé, 2019; Viu, 2019, p. 469-473). En 1438 la compañía incorpora nuevos miembros: Domingo Sanz, habitante en Zaragoza, y el barcelonés, originario de Aragón, Bernat d'Algars. Torralba y Manariello, únicos socios desde 1430, se retiran de la gestión directa y delegan la gerencia en los socios minoritarios, obligados por los estatutos de la compañía a no realizar operaciones ajenas a la empresa, unos socios a los que se unirá en 1444 el sobrino de Torralba, Bartomeu de Torralba, quien compartía con Sanz la administración de Zaragoza. Una estructura empresarial que perdurará hasta su disolución a finales de la década de los cuarenta (López, 2013; López, Basso, Marí, Travé, 2019; Viu, 2019). Son los gestores de la compañía, los que negociaban con el capital, los que debían dedicar su esfuerzo y tiempo, remunerados, a la compañía.

Los datos registrados en los libros de Torralba, datados a partir de 1434, permiten corroborar las diferentes disposiciones contenidas en las actas de constitución de la sociedad. Referidos a los negocios de nuestro mercader, estos datos evidencian una considerable diversificación de inversiones. Torralba no se limita a participar en las redes de comercio que él entendía capaces de generar mayores beneficios, sino que destina importantes partidas a operaciones de deuda pública, financieras, a actividades crediticias, al armamento de embarcaciones corsarias, a la redención de cautivos, a la compra de inmuebles rurales y urbanos, sin que ello signifique un abandono de la profesión mercantil que realiza también al margen de la compañía.

A la espera de un análisis en profundidad de los datos referidos al período 1434-1438, en que Torralba era, junto a Manariello, gestor de la sociedad, se intuye, sin embargo, que sus operaciones privativas referidas a inversiones comerciales eluden

los mercados italianos. Un único viaje referenciado en exclusividad respecto a la plaza ragusea en este período, el realizado en 1436, alude a la compañía como única propietaria (viaje 1). Sin embargo, a partir de 1438, liberado de la gestión, ahora en manos de los socios minoritarios —Algars y Sanz—, Torralba invierte por cuenta propia en operaciones de la empresa. La gestión del cargamento enviado durante los primeros meses de 1439 en una galera, la de Joan Llull, patroneada por Tomàs Solivella resulta sumamente significativa. Según se hace constar en los asientos contables, la propiedad de las 92 sacas de lana transportadas corresponde, a partes iguales, a Miquel de Roda, Juan Esparter y Joan de Torralba, sin dejar entrever una participación de la compañía en esta operación. Tampoco en la tramitación de la compra de 38 sacas, materializada en agosto de ese mismo año, intuimos que un segundo viaje realizado en la misma nave, adquiridas a Bernat d'Algars, gestor de la sociedad, y propiedad al 50% de Torralba y Esparter (viaje 3).

La indefinición en algunos de los asientos no permite confirmar, en ocasiones, la copropiedad de las mercancías. Es el caso del transporte, en la nave de Joan Sabastida, yerno de Torralba, de 107 sacas de lana, tramitado en 1440. De los datos consignados parece deducirse la plena propiedad del mercader, quien asume el pago del pariatge (viaje 4). Una plena propiedad que se corrobora en la tramitación de los tres embarques efectuados en 1446 y que muestran un Joan de Torralba más interesado en inversiones individuales con la cobertura operativa la sociedad. Los acuerdos registrados ese año estipulan una corresponsabilidad en los gastos entre la compañía, representada por Bernat d'Algars, y Joan de Torralba, y el reparto al 50% de las ganancias: 115 sacas de ribera blanca, transportadas en agosto de 1446 en la nave de Antoni Pla (viaje 6), otras 40 embarcadas en ese mismo agosto, en el balle-ner de Melchor Mates (viaje 7), y las 200 sacas expedidas a principios de diciembre del mismo año y embarcadas en la nave de Pere Xuriguer (viaje 8). Es probable que estas actividades conjuntas se incrementen a lo largo de los últimos años de actividad de la firma y no se limiten a la plaza ragusea. En 1446 un apunte en los registros contables reconoce una deuda de Torralba hacia Bernat d'Algars, como gestor de la sociedad, de 2.928 libras por la mitad de 330 sacas de lana de ribera y de 405 sacas de lana de la sierra adquiridas de manera conjunta, entre él y la compañía. No se esclarece, si bien entendemos que el destino de esas sacas son los mercados italianos²¹.

Tras la conclusión de la compañía pocos meses más tarde, en marzo de 1447, Torralba no se desvincula del negocio adriático. En 1457, un año antes de su fallecimiento, invierte 450 libras en 68 sacas de lana que son remitidas a Ragusa en el leño de Joan Pla (viaje 9). Una inversión privada por la cual registra los gastos inherentes al pago de los “drets del general”. En las anteriores remesas, mientras estaba vigente de la compañía, la responsabilidad de sufragar estos gastos recaía en

21 ANCI-960-T-694, f. 274r.

los gestores, quienes lo deducían de los beneficios. Ahora es Torralba quien debe verificar y controlar todas las fases del negocio, salvo aquellos que competen a las nuevas asociaciones en las que se involucra. A mediados de la década de 1450, Torralba, un hombre ya de avanzada edad, confía en la gestión de Bernat d'Algars para invertir en dos nuevas sociedades, una con Francesc Sescorts²² (Batlle, 1973, vol. I, p. 344), activa al menos desde 1455 hasta 1457, comprometida en negocios concernientes al Adriático²³ y una segunda, concluida en 1454 con una duración de cuatro años, en la que participan como socios, además de Torralba y d'Algars, su yerno, Joan Sabastida y los mercaderes Francesc Junyent y Joan Riumanyo. Esta segunda, sobre la cual conservamos mayor información, se constituye en 1454, con una duración prevista de cuatro años. Sicilia, "Munt de Barques" —la antigua Cirenaica norteafricana—, el área de Levante y Venecia, son las zonas en las que actuará la sociedad (Noguera, 1967). Se acuerdan nuevas sedes —Barcelona y Sicilia— y nuevas orientaciones, acordes, sobre todo, y entre otros factores, a los intereses de las recientes incorporaciones, Sabastida, Junyent y Riumanyo (Viu, 2019, pp. 10-71). El mercado veneciano, sin embargo, se mantiene.

3.3. *Las operaciones de compra y el aprovisionamiento de materia prima*

La adquisición de la lana consignada en la galera de Nicolau Prunyó se realiza directamente en la sede barcelonesa. No es un caso excepcional. Los balances consignados en los libros de la compañía o libros secretos diferencian las operaciones realizadas en Aragón, desde Zaragoza, de las efectuadas por Torralba en Barcelona. Como ya hemos señalado, solo se conservan los registros correspondientes a los bienios 1430-31, 1432-33 y 1434-35, años en que la sociedad estaba constituida por dos únicos socios, Joan de Torralba y Juan de Manariello, encargados de la gestión de los negocios en Barcelona y Zaragoza respectivamente. Sin poder extrapolar unas dinámicas de funcionamiento que puedan aplicarse a años posteriores, sobre todo a partir de 1438 en que se integran en la compañía nuevos miembros que se responsabilizan de la gestión, y, entendemos, de custodiar los libros propiamente de la compañía, los datos evidencian en esos años el peso creciente de las compras realizadas en la plaza barcelonesa.

En 1430-1431, se adquieren en Aragón 14.762 arrobas, 9 libras de lana, mientras que en Barcelona alcanzan la suma de 3.569 arrobas, 20 libras; en 1432-33, Manariello realiza compras por una cuantía que dobla las operaciones realizadas en Bar-

22 Un activo mercader documentado a partir de 1450 en numerosas operaciones registradas en los libros de Torralba, algunas de ellas vinculadas a negocios relacionados con el comercio adriático y la familia Roda (ANC1-960-T-701, f. 50r., 52v., 68v.-69r., 70r., 80r. y 99r.-101v.).

23 Así se desprende de una compra conjunta realizada por d'Algars y Sescorts en mayo de 1455 (ANC1-960-T-701, f. 105v., 107v., 109r., 117v. y 124r.).

celona: 11.362 arrobas, 31 libras frente a las 5.567 arrobas compradas por Torralba. En 1434-35, sin embargo, los números se equilibran: 6.463 arrobas obtenidas en Aragón y 6.407 en Barcelona (Del Treppo, 1976, pp. 493-503; Viu, 2019, pp. 211 y 478-489). Unos datos limitados, puesto que se refieren únicamente al período de vigencia de la Torralba & Manariello, pero capaces de mostrar el peso creciente de las compras realizadas en la sede barcelonesa²⁴.

Entre los proveedores de las exportaciones a Ragusa identificamos a algunos de los más activos mercaderes que operan en la plaza de Barcelona. Uno de ellos es Juan Sánchez de Calatayud, proveedor del viaje que hemos escogido como caso-tipo. Sánchez es un mercader judeoconverso perteneciente a una de las más importantes familias judías de Zaragoza, los Golluf (Blasco, 1988, p. 81; 1999; 2005, pp. 605-606). Él y su hermano Jaime se establecen el primero en Barcelona, el segundo en Zaragoza, adquiriendo ambos la ciudadanía en su nuevo lugar de residencia. Una larga y fructífera trayectoria y sus conexiones, ya señaladas con la familia Roda, avala la inclusión de Sánchez en el círculo más estrecho de Torralba. Convertido en torno a 1389-1390, Sánchez estaba, por sus vínculos familiares, familiarizado con el negocio de los paños (Blasco, 2005, p. 605) y de la lana, manejando importantes cifras en las exportaciones desde Escatrón (Sesma, 1982; Viu, 2019, p. 213). Ello lo situaba en una posición de privilegio para intermediar entre los productores y los posibles compradores como Torralba.

La red de proveedores de Torralba es, sin embargo, mucho más extensa, siendo los viajes a Ragusa sólo un pequeño esbozo. Jaume Ram y Jaume de Casafranca, éste último estrechamente vinculado a Torralba a través de múltiples negocios, abastecen, en 1436, la nave del barcelonés Bonanat Conill, una lana distribuida mayoritariamente entre negociantes de Ragusa, sólo un pequeño remanente arribó a la plaza veneciana (viaje 1). En 1439 las sacas consignadas en la galera de Joan Llull son procuradas por el florentino, establecido en Barcelona, Giovanni Ventura (Soldani, 2011, pp. 476-485) y Jaume Solà, un barcelonés especializado en la comercialización de lana aragonesa y cuyos lazos de parentesco con Miquel de Roda, como ya hemos señalado, facilitaron los contactos con Torralba. De hecho, los asientos donde se consignan las operaciones de compra especifican la intermediación de Roda en la transacción (viaje 2). El envío efectuado en 1440 en la nave de Joan Sabastida, yerno de Torralba, apunta la intermediación de la compañía en la compra de la lana. De las 106 sacas que componían el cargamento, 95 se obtuvieron por la mediación de Bartomeu Fortuny de Manariello, hermano y estrecho colaborador de Juan de Manariello (Viu, 2019, pp. 34 y 184) y 11 más a través de Bernat d'Algars (viaje 3).

24 Un ejemplo concreto lo encontramos en la compra efectuada por Torralba, en 1446, de 32 sacas de lana de ribera, 29 de lana blanca y 3 de negra, adquiridas al mercader Bernat Bogons. Le entrega de la lana debía realizarse en Tortosa, antes del 2 de septiembre, siendo Antoni Ferruz, hombre de negocios de Torralba en Tortosa en la década de 1440, el responsable de la recepción (ANCI-960-T-694, f. 268v. y 274r.).

Los embarques de la lana tienen lugar mayoritariamente en Tortosa emprendiendo el viaje directo a Ragusa. En ocasiones, no obstante, la nave realiza escalas en Barcelona. Es el caso de Bonanat Conill quien se detiene en Barcelona con el objeto de completar la carga. Torralba almacenaba en Barcelona dos envíos arribados el año anterior en las naves de Francesc Hospital y Cristòfol Despont que se suman a las 52 sacas embarcadas por Domingo Pandetrigo, factor de la compañía en Tortosa. Un total de 286 sacas por las que se obtuvieron 3.467 ducados, 16 sueldos, cantidad remitida a Barcelona a través de letras de cambio²⁵ (viaje 1).

Es el mismo *modus operandi* seguido en el viaje realizado en 1440 (viaje 4). De las 107 sacas transportadas en la nave de Joan Sabastida, 95 habían sido adquiridas a Bartomeu Fortuny de Manariello, hermano y estrecho colaborador de Juan de Manariello (Viu, 2019, pp. 36 y 184), quien las envió a Tortosa y, desde allí fueron trasladadas a Barcelona en el leño de Bernat d'Arenys.

Sería erróneo, sin embargo, atribuir el aprovisionamiento del mercado raguseo de lana producida en los territorios de Corona de Aragón en exclusividad a comerciantes procedentes de plazas de la Corona de Aragón. Spremić, a través de un exhaustivo análisis de la documentación conservada en los archivos de la ciudad de Ragusa refiere viajes realizados por operadores de Ragusa fundamentalmente a Barcelona, unos desplazamientos por otro lado excepcionales a tenor de los datos manejados hasta el presente, con el objeto de proceder a la adquisición directa de la materia prima. Spremić publica diversos ejemplos: Bartol Gucetic arriba a la plaza barcelonesa en 1444, ciudad donde permanece un cierto tiempo con el propósito de negociar la compra de ciertas cantidades de lana; dos años más tarde, en 1446, otros tres mercaderes, Nicola Gucetic, quizás familia del anterior, Ivan Bunic y Benko Kotruljevic, residen un tiempo en esta ciudad con un idéntico objetivo; en 1450 es Iván Djurdjevic el que adquiere lana, unos trayectos asegurados en naves catalanas. La constitución de una compañía que tenía como integrantes a Francesco di Nerone, florentino pero residente en Barcelona, y Benko Kotruljevic evidencia, aunque sea, hasta el momento, un único ejemplo, las conexiones Florencia-Ragusa-Barcelona y el interés de los operadores raguseos en estar presentes en los mercados de comercialización de la lana²⁶.

3.4. La cobertura del riesgo: los seguros a prima

Los altos índices de peligrosidad de los viajes marítimos condicionaron que Joan de Torralba procurase minimizar las posibles pérdidas a través de la concertación de

25 “*Los qualls lo dit en Francesch Aluart me tramès per canvis*” (ANCI-960-T-706, f. 68r.)

26 Considerados italianos, los mercaderes raguseos, a pesar de las quejas reiteradamente expresadas, debían sufragar por sus compras las tasas impuestas a los operadores procedentes de la península italiana, el “*dret del italians*” (Spremic, 1986, pp. 90-92).

seguros, una práctica generalizada en la Barcelona de las primeras décadas del XV. La historiografía se muestra unánime en señalar, como elemento caracterizador del mercado de seguros barcelonés, el papel de segundo orden ejercido por los aseguradores catalanes en unas inversiones controladas mayoritariamente por genoveses y florentinos, unas conclusiones extraídas del análisis de los protocolos notariales. El modelo lo procura el notario Bartomeu Masons *major*, quien abre un registro consagrado únicamente a los seguros marítimos. En el bienio 1428-29, período que abarca el libro de Masons, el interés de los mercaderes extranjeros por este tipo de inversión sigue siendo preponderante (Del Treppo, 1976, p. 383; Carrère, 1977, vol. II, pp. 283-287; Ferrer, García, 1983, vol. I, pp. 140-142). Carrère señala una desafección de las grandes sociedades y hombres de negocios en esta nueva fórmula y cita a los Llobera, a los Junyent, Bertran, Manresa, Sirvent, o Roda en esta nueva fórmula de inversión, aunque sí aparecen como asegurados. No obstante, calcula que los seguros solamente se aplican a $\frac{1}{4}$ parte de los cargamentos. Una desafección que se ratifica a través de los datos referidos a la década de 1450, que documentan a inversores de poca categoría en la búsqueda de un pequeño beneficio sin comprometer grandes cantidades (Carrère, 1977, vol. II, pp. 287-289).

En la década de 1420, son los italianos, sobre todo los toscanos, que residen o se encuentran en Barcelona, los que asumen cubrir las posibles pérdidas a cambio del cobro de unas primas. La situación, sin embargo, varía en los años cuarenta. A través de los libros del notario Antoni Vilanova, en especial el fechado entre 1436 y 1446, Del Treppo concluye la contracción de las inversiones italianas en el sector de los seguros, un aspecto de la fuga del capital florentino de Barcelona acentuado durante la década de 1450, paralelo a un aumento del interés de los mercaderes catalanes, entre los que destaca Joan de Torralba (Del Treppo, 1976, pp. 382-388).

Torralba recurre a corredores de seguros para negociar las pólizas. Joan de Pedralbes intermedia en los contratos realizados para cubrir los riesgos de las lanas enviadas en la nave de Prunyó, un total de 150 libras a sufragar a los aseguradores, una transferencia de fondos que se realiza a través de la taula de Jaume de Casasagia, uno de los cambistas con los que Torralba trabaja habitualmente. De los viajes documentados con destino a Ragusa, el de Prunyó, datado en 1442, es el primero en el que constatamos la contratación de coberturas de riesgo. Un análisis en profundidad del resto de plazas en las que interviene bien la compañía, bien nuestro mercader a título individual, permitirá corroborar o rebatir unas conclusiones provisionales que nos hacen sugerir un interés en el mercado de seguros tardío, relacionado, con el incremento de riesgos en el Mediterráneo occidental, consecuencia de una compleja coyuntura política marcada por conquista del reino de Nápoles, o la guerra abierta primero contra Florencia, más tarde contra Venecia.

El viaje organizado a finales de 1446, el transporte de 200 sacas en la nave de Pere Xuriguer, es el que ofrece una mayor información y nos permite documentar con

precisión la conformación del grupo asegurador y las primas abonadas (viaje 8). Programado el desembarco en Ragusa o Venecia —si bien se consigna el recibí, al menos de una parte de la carga, de Juan Esparter en Ragusa—, la pérdida de un porcentaje de la carga valorado en 203 ducados, conllevó el pago de un parte de los seguros concertados. Catorce aseguradores perciben primas entre 3 y 18 libras a cambio de cubrir una cuantía global de 800 libras, lo cual implica un alto fraccionamiento del riesgo²⁷. Las anotaciones correspondientes al pago de los seguros prueban una mayoría de inversores pertenecientes al sector mercantil catalán. Lluís Caselles, Rafael Oller, Bartomeu Agustí Massanet, Miquel Sesilles, Pere Fort, Galcerán Formós, Gabriel Anglès, Pere Mascaró, Miquel Canyelles, o Francesc Junyent, futuro socio de Torralba, asumen riesgos por un valor de 25 o 50 libras en su mayoría, a cambio de una prima de 3 o 6 libras respectivamente. La excepción, Bernat Sagristà quien, a cambio de 12 libras, contrae el compromiso de cubrir las posibles pérdidas por un valor de 100. Y junto a los catalanes, los italianos. Niccolò Mannelli, florentino, y los lombardos Taddeo Vismara y Francesco Pozzobonelli, y Giacomo Squarciafico, reciben entre 12 y 18 libras por seguros de 100 y 150 libras. Menos inversores, pero asumen mayores riesgos.

El registro, ya en 1447, de las deudas individuales de cada uno de los aseguradores, confirma la pérdida de una parte de la carga. Algunas sacas fueron arrojadas al agua sin que se especifiquen las causas, una pérdida cifrada en 203 ducados, al 50% entre Torralba y d'Algars. Los inversores desembolsan diferentes cantidades en relación a las cantidades aseguradas. Aquellos que asumieron 25 libras se ven obligados a liquidar 2 libras, 6 sueldos, 5 dineros; el resto en proporción a las obligaciones contraídas (50 libras, 4 libras, 13 sueldos, 3 dineros; 100 libras, 9 libras, 6 sueldos, 5 dineros; 150 libras, 13 libras, 19 sueldos, 9 dineros). Cantidades que, abonadas entre finales de 1447 y los primeros meses de 1448, dejan aún un margen de beneficio a los inversores. Las informaciones contenidas en algunos de los asientos parecen referir la negociación de reaseguros. Mediante esta técnica, los aseguradores primigenios vendían la póliza a inversores interesados en participar en el mercado asegurativo (García, Ferrer, 1983). El 29 de diciembre de 1447 la Taula de Canvi asume el pago a d'Algars de 5 libras, 2 sueldos, 7 dineros que debía realizar Lleonard Bertran por el seguro de la nave de Xuriguer. Sin embargo, Bertran no aparece en el listado de aseguradores. Igual sucede con Lluís d'Olives, quien, el 16 de abril de 1448, abona 4 libras, 13 sueldos, 3 dineros por el mismo concepto²⁸.

El interés de Torralba por el mercado asegurativo no se reduce a cubrir los riesgos de sus embarques, sino que es capaz de calibrar la rentabilidad de invertir como asegurador. En el caso específico de los viajes de Ragusa, los primeros seguros do-

27 Inicialmente el seguro ascendía a 825 libras, si bien se retornó el correspondiente a Leonardo Gualandi quedando, por tanto, en 800 libras (ANCI-960-T-701, f. 1r.-1v.).

28 ANCI-T-960-701, f. 25v. y 30v.

cumentados datan de 1445. En el mes de agosto asegura las lanas transportadas en el leño de Francesc Dale, propiedad de Ricardo Avanzatti, por una cobertura de 100 libras y una prima de 14; en otras 100 libras asegura, en septiembre de ese mismo año, las lanas enviadas en la nave de Taular con una prima del 10%²⁹. En agosto del año siguiente, asume el seguro de 100 libras sobre lanas enviadas desde Tortosa a Ragusa o Venecia cambio de una prima de 14 libras³⁰ y en septiembre otras 100 libras sobre las lanas embarcadas en la nave de Venrell con destino a Ragusa o Venecia. En esta ocasión la prima asciende a 10 libras³¹. Un interés, el de las inversiones en el mercado asegurativo, que mantiene, con desigual fortuna, tras la disolución de la compañía en marzo de 1447 (Viu, 2019, p. 66)³².

3.5. Juan Esparter y la *corresponsalia* de Ragusa

Joan de Torralba y sus socios supieron llevar a cabo una inteligente política de representación y seleccionar competentes y hábiles colaboradores, capaces de generar estrechos vínculos con el sector mercantil autóctono. En Ragusa, a partir de 1439, el representante de la compañía es el zaragozano Juan Esparter. Las investigaciones de María Viu han posibilitado la reconstrucción de la trayectoria de este mercader previa su arribada a Pisa, como gestor delegado de la sociedad, en 1425. Formado en el entorno de una potente firma aragonesa, la Casaldáguila, Esparter trabaja en 1416 bajo el tutelaje de uno de sus colaboradores Juan Feixas, socio además de la primera compañía Torralba. La confianza depositada por Feixas en su pupilo justificaría su traslado a Pisa como agente de la sociedad, ciudad donde permanecería más de diez años, hasta 1437 (Viu, 2019, p. 82). Durante su estancia en la plaza pisana, Esparter gestiona las inversiones de la Torralba, Manariello & Feixas, al tiempo que interviene como comisionado de diversos mercaderes catalanes y participa en negocios con el florentino, vinculado también a la sociedad, Roberto Aldobrandi (Marí, Álvaro, 2020, p. 464-468).

Su traslado a Ragusa significará su fulgurante ascenso económico y social. Presente en esta plaza desde 1439, año en que los “consellers” de Barcelona escriben al consejo de Ragusa una carta de recomendación de Esparter, identificándolo como representante de Miquel de Roda, permanecería en esta ciudad hasta su muerte en 1469 (Capmany, 1962, vol. II-1, pp. 325, 269-270 y 477; Carrère, 1977, p. 89; Fejić, 1994, p. 431). A partir de los datos conservados en la documentación de los archivos de Ragusa, Spremić concluye el papel preponderante de este mercader en el aprovisionamiento de los telares raguseos durante esas tres décadas. Esparter vendería la

29 ANCI-960-T-691, f. 261v.

30 ANCI-960-T-691, f. 283r.

31 ANCI-960-T-691, f. 285v.

32 Algunos ejemplos en ANCI-960-T-701, f. 43r., 47r., 74r., 86v. y 89 v.

lana procedente de los territorios de la Corona de Aragón en su propio nombre y como representante de otros comerciantes (Spremić, 1984, p. 554), entre ellos Joan de Torralba. Los libros de contabilidad demuestran su intervención no solo en la gestión de los negocios de la compañía sino también en las inversiones privativas del mercader.

En definitiva, el establecimiento definitivo de Juan Esparter en Ragusa será el factor clave para el desarrollo de los negocios de Torralba en esta plaza. ¿Y antes de Esparter? Las evidencias documentales sugieren la inexistencia de una corresponsalía en Ragusa, haciendo necesaria la intermediación de los delegados en Venecia. La primera referencia que nos remite a la venta de lanas en la plaza ragusea nos la proporciona el “Llibre major de la llana”, redactado por el factor de la compañía en Venecia, Francesc Aluart, y que registra las ventas de lana en 1433-1434, unas ventas que fueron gestionadas por el propio Francesc Aluart (López, Basso, Marí, Travé, 2019). Tras dejar la corresponsalía veneciana, Aluart, ahora como escribano en la nave del barcelonés Bonanat Conill, vuelve a consignarse como responsable, en 1436, de 286 sacas desembarcadas en Ragusa. Junto a Aluart, Roberto Aldobrandi, también corresponsal y asociado de Torralba en determinadas operaciones.

Con anterioridad, durante el bienio 1430-1431, y seguramente hasta finales de 1433, la responsabilidad había recaído en Francesc Castelló (Del Treppo, 1976, p. 494). Los trabajos de Kovačević-Kojić han permitido identificar a Joan Brull y Joan Ripoll³³, dos mercaderes catalanes, como procuradores de Castelló en Ragusa (Kovačević-Kojić, 2005, p. 762). Esta autora ha publicado algunos de los libros de cuentas de una compañía integrada por los hermanos Caboga, Nicola y Luca, pertenecientes a una de las principales familias de la ciudad (Kovačević-Kojić, 1999). Ejemplo de contabilidad por partida doble, estos registros, con operaciones realizadas por su compañía en el período 1427-1432, detallan las operaciones de compra de oro, cera, pieles y otras mercancías en Serbia y Bosnia, y la posterior venta de estas materias primas en las ciudades italianas, sobre todo en Venecia. (Kovačević-Kojić, 1990, p. 71; 1999; 2005, pp. 761-763; Fejić, 1994, p. 429). Por otro lado, los datos contenidos atestiguan la presencia en Ragusa de mercaderes catalanes, que negocian con su compañía, en nombre propio o como corresponsales de algunas de las más importantes familias de mercaderes de Barcelona, de Tortosa, familias que cuentan, generalmente, con delegación en Venecia. La autora identifica hombres de negocios que residían en Ragusa o en Venecia. Entre ellos, operadores como Francesc Ponç, Miquel Orlando, Bernat Gasull, o los procuradores de Castelló, Joan Brull y Joan Ripoll, quienes disponían de cuentas personales. Brull, quien reside en Ragusa entre 1426 y 1436, representa a la compañía familiar, a su padre, Hug, y su hermano Antonio. Tras su regreso a Tortosa le sucede Antonio, quien permanecerá

33 Fejić identifica a Joan Ripoll como originario de Sant Mateu (Fejić, 1988, p. 138).

en la ciudad, junto a su esposa, al menos hasta 1449 (Fejić, 1988, p. 134; 1990, p. 93, 98).

Resulta interesante el análisis realizado por Kovačević-Kojić en base a estos libros de contabilidad y que le lleva a concluir el desinterés de los Caboga por el negocio de la lana y la producción textil, teniendo como negocio prioritario la comercialización de metales preciosos originarios de Serbia y Bosnia. Unas conclusiones que difieren de las informaciones contenidas en el libro de la lana de Francesc Aluart donde se registra la adquisición por los Caboga de 36 de las 60 “fardes” desembarcadas en Ragusa y que arribaron en la nave de Antoni Favar, ampliando con ello el abanico de inversiones relatado por Kovačević-Kojić en base a la documentación ragusea.

3.6. *Los métodos de pago y la transferencia de capitales*

Los mecanismos de compra de la lana implicaban la utilización del crédito, el recurso a la letra de cambio, desarrollando con ello una extensa red comercial que implicaba las plazas de Tortosa, Barcelona, Venecia y Ragusa. El giro de letras de cambio aparece en los libros como una de las actividades preferentes de la compañía en Italia. Las compras realizadas por mercaderes raguseos eran abonadas en Venecia a factores de los operadores catalanes residentes en esa ciudad (Kovačević-Kojić, 2005, p. 764). Según los datos procuradores por la documentación ragusea, las compras de lana eran sufragadas en plata, unos beneficios que, en parte, eran invertidos en el comercio del crédito y de metales preciosos (Kovačević-Kojić, 2005, p. 764; 1990, pp. 61-113). La balanza de pagos resulta sin duda positiva, de manera que el crédito así disponible puede utilizarse en otras áreas, especialmente en el Mediterráneo oriental (Carrère, 1977, vol. II, p. 87). Fejić reproduce, no obstante, las quejas, no sabemos si temporales, expresadas por los propios mercaderes de Ragusa argumentando que los catalanes se negaban a aceptar la letra de cambio y exigían ser pagados en especies objetando posibles pérdidas derivadas de las dificultades en las comunicaciones Ragusa-Venecia ante la presencia de naves genovesas en esas aguas (Fejić, 1993, p. 114).

Los datos contenidos en los libros de cuentas de Torralba muestran la utilización preferente de las letras de cambio en la transferencia de los beneficios obtenidos por la comercialización de los cargamentos. A modo de ejemplo, Torralba estipula que su parte en las ganancias obtenidas de la venta de las 115 sacas de lana enviadas en 1446 en la nave de Antoni Pla, el 50%, le sea remitida a través de letras de cambio (viaje 6).

Disuelta la compañía, en marzo de 1447, los registros contables evidencian la continuidad de las transferencias de capital Ragusa-Barcelona, Barcelona-Ragusa, con la interlocución de Esparter y a través de la plaza veneciana³⁴. Letras de cambio,

34 ANCI-960-T-701, f. 57v., 61v. y 63v.

“lletres closes”, datadas en los primeros años de la década de 1450³⁵ testimonian los estrechos contactos mantenidos con Esparter y concretados en un último viaje, realizado pocos meses antes de su muerte, en junio de 1458.

4. CONCLUSIÓN

Comercio de lana y crédito resumirían las inversiones de los operadores de la Corona de Aragón en Ragusa, negocios todos ellos estrechamente imbricados. Mercado apetecible para los mercaderes de Barcelona y Zaragoza, ciudades donde se ubican los centros neurálgicos de la compañía Torralba, los datos referenciados en los libros de contabilidad evidencian la importancia creciente del mercado raguseo dentro de las inversiones de la sociedad. Si bien Ragusa aparece en la década de 1430 como un mercado subsidiario, dependiente de Venecia, a partir de los años cuarenta adquirirá un papel cada vez más notable, no únicamente en los negocios de la compañía, sino también en las inversiones privadas de Joan de Torralba. Una plaza donde los operadores de la Corona de Aragón se vieron precedidos por los italianos, sobre todo toscanos, atraídos por las posibilidades de aprovisionamiento en productos procedentes del traspais balcánico como las pieles, la madera, la cera, la miel, las materias tintóreas y, especialmente, los metales. Será, sin embargo, el desarrollo de la industria textil ragusea, a partir de 1420, y el consiguiente incremento en la demanda de materia prima, el factor que condicionará el interés de la Torralba en esta plaza. Así lo evidencian las operaciones registradas en los libros de contabilidad y que documentan el envío de cargamentos que serán comercializados en el mercado raguseo.

De los datos consignados se desprenden una serie de características que se muestran como tendenciales. Es necesario, sin embargo, realizar algunas matizaciones. En primer lugar, la compañía Torralba no promueve el circuito raguseo, donde se ve precedida por importantes familias de mercaderes catalanes. Las estrechas relaciones de Torralba con Miquel de Roda, cuyas exportaciones de lana se situaban entre las más considerables, jugaron, pensamos, un papel decisivo en la apertura de un nuevo mercado de ventas promovido por nuestro mercader³⁶. El traslado de Juan Esparter, factor de la compañía en Pisa y estrecho colaborador de Roda, a Ragusa en 1439 constituye, sin duda, un punto de inflexión, incrementándose a partir de este momento el interés y la expansión de los negocios de la compañía en este mercado.

Los asientos contables han posibilitado la reconstrucción de los cargamentos comercializados entre 1436 y 1457 y un análisis de los sistemas de gestión utilizados por la compañía. Nueve viajes cuyo destino directo era el puerto de Ragusa, sin entrar

35 ANCI-960-T -701, f. 57v., 61v., 63v., 70r., 98v., 114v. y 117v.

36 Fejić documenta un Melchor de Roda, de Barcelona, presente en Ragusa en los años 1418-1421, quizás emparentado con Miquel de Roda (Fejić, 1988, p. 123).

a evaluar los seguros envíos remitidos desde Venecia. Los datos consignados permiten evaluar las operaciones llevadas a cabo en nombre de la compañía y las privativas de Torralba, siempre en función de las disposiciones contenidas en las actas de constitución de la sociedad, así como la identificación de la red de proveedores de materia prima a la que recurría Torralba, destacando algunos de los más activos mercaderes que operaban en la plaza barcelonesa. Unos viajes que, dados los altos índices de peligrosidad, condicionaron el recurso a la concertación de seguros, un gasto elevado, que suponía en torno al 10% del valor de las mercancías, y que era asumido por un grupo nutrido de aseguradores. Un mercado, el del seguro, que atrae el interés de Torralba también como inversor, asumiendo los riesgos de viajes organizados por otros mercaderes. Y los pagos. El giro de letras de cambio aparece en los libros como el sistema de transferencia de fondos; unas transferencias realizadas por mediación de la plaza veneciana y que constatan una balanza de pagos positiva para la compañía.

5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABULAFIA, D. (2000). L'economia mercantile nel Mediterraneo Occidentale: commercio locale e commercio internazionale nell'età di Alfonso il Magnanimo. En G. D'Agostino y G. Buffardi (Eds.), *La Corona d'Aragona ai tempi di Alfonso II el Magnanimo: i modelli politico-istituzionali, la circolazione degli uomini, delle idee, delle merci, gli influssi sulla società e sul costume* (vol. II, pp. 1023-1046). Nápoles: Paparo.
- ABULAFIA, D. y LÓPEZ, M.D. (Eds.) (2020). *Mercados y espacios económicos en el siglo XV. El mundo del mercader Torralba*. Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona.
- BATLLE, C. (1973). *La crisis social y económica de Barcelona a mediados del siglo XV*. Barcelona: CSIC - Institución Milá y Fontanals.
- BELONGUER, E. (2013). Una aproximació a la crisi de la baixa edat mitjana a Catalunya. *Butlletí de la Societat Catalana d'Estudis Històrics*, (24), 267-296. <https://raco.cat/index.php/ButlletiSCEH/article/view/83378/385861>
- BENAVIDES, J. (2017). *Para una historia de las sociedades mercantiles catalanas. Estudio completo del Dietari Honzè de la Compañía Torralba (10 de mayo del 1434 - agosto del 1437)* [Tesis doctoral inédita]. Universidad de Barcelona. <http://hdl.handle.net/2445/120512>
- BENAVIDES, J. y CASADO, I. (2019). *La memoria del mercader. El "Manual Honzè" de la compañía Torralba (1434-1437)*. Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona. <http://diposit.ub.edu/dspace/handle/2445/179001>
- BETTARINI, F. (2012). *La comunità pratese di Ragusa (1414 - 1434): crisi, economia e migrazioni collettive nel Tardo Medioevo*. Florencia: Leo S. Olschki Editore.
- BETTARINI, F. (2016). I contratti di assunzione nella manifattura tessile Ragusea, *Dubrovnik Annals*, vol. 20, 53-92. <https://doi.org/10.21857/y54jof6rpm>

- BLASCO, A. (1988). *La judería de Zaragoza en el siglo XIV*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico.
- BLASCO, A. (1999). Corredores de comercio judíos en Zaragoza (1300-1425). *Anuario de Estudios Medievales*, vol. 29, 141-174. <https://doi.org/10.3989/aem.1999.v29.i1.517>
- BLASCO, A. (2005). Judíos zaragozanos comerciantes de tejidos en el siglo XIV, anotaciones biográficas. *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, (26), 587-612. <https://raco.cat/index.php/ActaHistorica/article/view/188957/261993>
- CAPMANY, A. de (1962). *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Barcelona: Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona.
- CARRÈRE, C. (1977). *Barcelona 1380-1462: un centre economic en época de crisi*. Barcelona: Curial.
- CASADO, H. (2011). La formación del espacio económico Atlántico (siglos XV y XVI). Las transferencias de mercancías y símbolos en la “Primera Edad Global”. En J.R. Díaz de Durana y J.A. Munita (Eds.), *La apertura de Europa al mundo atlántico. Espacios de poder, economía marítima y circulación cultural* (pp. 117-142). Bilbao, Universidad de País Vasco.
- CASADO, H. (2015). Los negocios de la compañía Pesquera-Silos en Florencia en los inicios del siglo XVI. En E. García y J.A. Bonachía (Eds.), *Hacienda, Mercado y Poder al norte de la Corona de Castilla en el tránsito del medioevo a la modernidad* (pp. 69-97). Valladolid: Castilla Ediciones.
- CUADRADA, C. (2001). *La Mediterrània, cruïlla de mercaders (segles XIII-XV)*. Barcelona: Rafael Dalmau.
- D’ATRI, S. (2011). Aspetti della produzione di panni di lana a Ragusa (Dubrovnik) in età moderna. En A. Mattone y P. Simbula (Coords.), *La pastorizia mediterránea. Storia e diritto. Secoli XI-XX* (pp. 890-898). Roma: Carocci.
- DE LA TORRE, S. (2016). *La elite mercantil y financiera de Zaragoza en el primer tercio del siglo XV (1380-1430)* [Tesis doctoral inédita]. Universidad de Zaragoza. <http://zaguan.unizar.es/record/48292?ln=es#>
- DEL TREPPO, M. (1976). *Els mercaders catalans i l’expansió de la corona catalano-aragonesa al segle XV*. Barcelona: Curial.
- DEMO, E. (2001). *L’anima della città. L’industria tessile a Verona e Vicenza (1400-1550)*. Milán: Unicopli.
- DEMO, E. (2006). Wool and Silk. The Textile Urban Industry of the Venetian Mainland (XV-XVII centuries”. En P. Lanaro (Ed.), *At the Center of the Old World: Trade and Manufacturing in Venice and the Venetian mainland (1400-1800)* (pp. 217-243). Toronto: Centre for Reformation and Renaissance Studies.
- DEMO, E. (2012). *Mercanti di Terraferma. Uomini, merci e capitali nell’Europa del Cinquecento*. Milán: Franco Angeli.

- DEMO, E. (2013). Industry and production in the Venetian Terraferma (15th-18th centuries). En E. Dursteler, (Ed.), *A Companion to Venetian History, 1400-1797* (pp. 291-318). Leiden-Boston: Brill.
- DINIĆ-KNEŽEVIĆ, D. (1982). *Tkanine u privredi srednjovekovnog Dubrovnika [Les Tissus dans l'économie de Dubrovnik médiéval]*. Belgrado: Srpska Akademija Nauka i Umetnosti.
- EPSTEIN, S.R. (2000). *Freedom and Growth. The rise of states and markets in Europe, 1300-1750*. Londres - Nueva York: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203183281>
- FEJIĆ, N. (1988). *Španci u Dubrovniku u srednjem veku [Les Espagnols à Dubrovnik (Raguse) au Moyen Age]*. Belgrado: Istorijski Institut / Prosveta.
- FEJIĆ, N. (1990). Ragusei e spagnoli nel Medio Evo. Luci ed ombre di un rapporto commerciale. En A. Di Vittorio (Ed.), *Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra Medioevo ed Età Moderna* (pp. 79-100). Bari: Cacucci Editore.
- FEJIĆ, N. (1993). De la Catalogne à la Péninsule des Balkans. Circulation des nouvelles au rythme des affaires (XIV-XV siècles). En M. Balard (Coord.), *Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, 24^e congrès, Avignon, 1993. La circulation des nouvelles au Moyen-Age* (pp. 111-116). Roma: École Française de Rome. https://www.persee.fr/doc/shmes_1261-9078_1994_act_24_1_1635 <https://doi.org/10.3406/shmes.1993.1635>
- FEJIĆ, N. (1994). Les catalans à Dubrovnik et dans le bassin adriatique à la fin du Moyen Âge. *Anuario de Estudios Medievales*, vol. 24, 429-452. <http://dx.doi.org/10.3989/aem.1994.v24.982>
- FELIU, G. (2004). La crisis catalana de la Baja Edad Media: estado de la cuestión, *Hispania*, vol. 64 (217), 435-466. <https://doi.org/10.3989/hispania.2004.v64.i217.184>
- FURIÓ, A. (2010). La crisis de la Baja Edad Media: una revisión. En A. Furió (Coord.), *Las crisis a lo largo de la historia* (pp. 13-45). Valladolid: Publicaciones de la Universidad de Valladolid.
- FURIÓ, A. (2015). La crisis de la Baja Edad Media en los orígenes de una construcción historiográfica. En E. Varela (Coord.), *La historiografía medieval davant la crisi* (pp. 169-206). Gerona: Documenta Universitaria.
- GARCÍA, A. y FERRER, M.T. (1983). *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans.
- IGUAL, D. (2007). ¿Crisis? ¿Qué crisis? El comercio internacional en los reinos hispánicos de la Baja Edad Media, *Edad Media: revista de historia*, (8), 203-223. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2509126>
- KOVAČEVIĆ-KOJIĆ, D. (1990). Il comercio raguseo di terraferma nel Medio Evo. En A. di Vittorio y S. Anselmi (Eds.), *Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra Medioevo ed Età Moderna* (pp. 61-113). Bari: Cacucci Editore.

- KOVAČEVIĆ-KOJIĆ, D. (1999). *Trgovačke knjige braće Kabužić (Caboga). 1426-1433 [Account books of the Caboga (Kabuzic) brothers. (1426-1433)]*. Belgrado: Srpska akademija nauka i umetnosti.
- Kovačević-Kojić, D. (2005). Les catalans dans les affaires de la compagnie Caboga (1426-1433). *Acta Historica et Archaeologica Mediaevalia*, (26), 759-766. <https://raco.cat/index.php/ActaHistorica/article/view/188967/262004>
- KREKIĆ, B. (1976). I mercanti e produttori toscani di panni di lana a Dubrovnik (Ragusa) nella prima metà del Quattrocento. En M. Spallanzani (Ed.), *Produzione, commercio e consumo dei panni di lana. Nei secoli XII-XVIII* (pp. 707-714). Florencia: Leo S. Olschki.
- LALIENA, C. (2012). Transformación social y revolución comercial en Aragón: treinta años de investigación. En C. Laliena y M. Lafuente (Coords.), *Una economía integrada. Comercio, instituciones y mercados en Aragón, 1300-1500* (pp. 13-68). Zaragoza: CEMA.
- LÓPEZ, M.D. (2013). La compañía Torralba y las redes de distribución de la lana en el norte de Italia (1433-1434). En M. Sánchez, A. Gómez, R. Salicrú y P. Verdés (Coords.), *A l'entorn de la Barcelona medieval. Estudis dedicats a la doctora Josefina Mutgé i Vives* (pp. 313-332). Barcelona: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- LÓPEZ, M.D. (2020). Joan de Torralba y la apertura de nuevos mercados: el negocio magrebí. En D. Abulafia y M.D. López (Eds.), *Mercados y espacios económicos en el siglo XV. El mundo del mercader Torralba* (pp. 227-256). Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona.
- LÓPEZ, M.D.; BASSO, E.; MARÍ, G. y TRAVÉ, E. (2019). *De Aragón a Venecia. El «Llibre major de comerç de llana blanca amb Itàlia» de la companyia Torralba (1433-1434)*. Barcelona-Turín: Universitat de Barcelona-Università di Torino. <http://diposit.ub.edu/dspace/handle/2445/172050>
<https://doi.org/10.1344/isbn.9788491686217>
- MAINONI, P. (1982). *Mercanti lombardi tra Barcellona e Valenza nel basso medioevo*. Bolonia: Cappelli editore.
- MARÍ, G. y ÁLVARO, K. (2020). Mercaderes y hombres de negocios en la documentación pisana: los fondos del notario Scarsi. En D. Abulafia y M.D. López (Eds.), *Mercados y espacios económicos en el siglo XV. El mundo del mercader Torralba* (pp. 445-470). Barcelona: Edicions Universitat de Barcelona.
- MOZZATO, A. (2008). Una preziosa materia prima. La lana spagnola a Venezia tra Tre e Quattrocento, *Archivio veneto*, vol. 170, 25-58.
- NOGUERA, R. (1967). *La Compañía Mercantil en Barcelona durante los siglos XV y XVI y las "commandas" del siglo XIV*. Valencia: Ed. F. Domenech.
- PINELLI, P. (2006). *Il carteggio Marcovaldi (1401-1437) nell'Archivio di Stato di Prato. Inventario*. Roma: Ministero per i beni culturali e ambientali, Dipartimento per i beni archivistici e librari, Direzione generale per gli archivi.

- PINELLI, P. (2013). *Tra argento, grano e panni. Piero Pantella, un operatore italiano nella Ragusa del primo Quattrocento*. Florencia: Firenze University Press. <https://doi.org/10.36253/978-88-6655-439-4>
- POPOVIĆ-RADENKOVIĆ, M. (1959). La penetrazione dei mercanti pratesi a Dubrovnik (Ragusa) nella prima metà del XV secolo. *Archivio Storico Italiano*, vol. 117 (4), 503-521.
- SAMARDŽIĆ, R. (1990). Ragusa come sistema di funzioni. En A. di Vittorio y S. Anselmi (Eds.), *Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra Medioevo ed Età Moderna* (pp. 3-11). Bari: Cacucci Editore
- SESMA, J.A. (1982). *Transformación social y revolución comercial en Aragón durante la Baja Edad Media*. Madrid: Fundación Juan March.
- SESMA, J.A. (1985). La participación aragonesa en la economía de la corona. Compañías de comercio con capital mixto, en la Baja Edad Media, *Anuario de Estudios Medievales*, vol. 15, 331-343.
- SOLDANI, M.E. (2011). *Uomini d'affari e mercanti toscani nella Barcellona del Quattrocento*. Barcelona: CSIC - Institución Milá y Fontanals.
- SPREMIĆ, M. (1984), Johannes Sparterius da Saragozza, console aragonesa a Ragusa. En M.C. Ansón (Ed.), *La ciudad de Zaragoza en la Corona de Aragón. X Congreso de historia de la Corona de Aragón* (pp. 549-558). Zaragoza: Institución Fernando el Católico.
- VIU, M. (2019). *Una gran empresa en el Mediterráneo medieval. La compañía mercantil de Joan de Torralba y Juan de Manariello (Barcelona-Zaragoza, 1430-1437)* [Tesis doctoral inédita]. Universidad de Zaragoza. <https://zaguan.unizar.es/record/79306?ln=es>
- VIU, M. (2020). *La contabilidad privada del mercader barcelonés Joan de Torralba: el Llibre de comtans (1430-1460) y el cuadernillo de deudas con Pere de Sitges (1432-1448)*. Barcelona, Edicions de la Universitat de Barcelona. <http://hdl.handle.net/2445/179002>

Devoción, propiedad y posición social. En torno a una capellanía: Albacete, 1486

*Devotion, ownership and social position.
Regarding a chaplaincy: Albacete, 1486*

Carlos AYLLÓN GUTIÉRREZ

Author:

Carlos Ayllón Gutiérrez
Instituto de Estudios Albacetenses
(Albacete, Spain)
ayllongut@hotmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-2599-3593>

Date of reception: 02/01/22

Date of acceptance: 01/03/22

Citation:

Ayllón Gutiérrez, C. (2022). Devoción, propiedad y posición social. En torno a una capellanía: Albacete, 1486. *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, (23), 161-181.
<https://doi.org/10.14198/medieval.21624>

Funding:

Este trabajo se inscribe dentro del proyecto de investigación SBPLY/19/180501/000187 *Ciudad, economía y territorio en Castilla-La Mancha durante la Baja Edad Media*, aprobado por la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional y adscrito a la Universidad de Castilla-La Mancha, a desarrollar entre 2020 y 2023.

© 2022 Carlos Ayllón Gutiérrez

Licence: This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0).



RESUMEN

El presente artículo analiza las circunstancias que rodean la creación de la capellanía fundada en la villa de Albacete a finales de la Edad Media por María Gómez de Molina, revisa la taxonomía de este tipo de fundaciones y ofrece un modelo de análisis de las mismas. Todo ello permite verificar no sólo los pormenores de los oficios religiosos relacionados con la fundación y algunos aspectos relativos a la mentalidad de la época, sino también la estructura económica de la comarca, las relaciones intrafamiliares y la posición de los fundadores en la sociedad marco. Como principal aportación, este estudio revela cómo una fundación piadosa nos permite trascender los aspectos de espiritualidad y conocer la naturaleza de los bienes inmuebles urbanos de una población del bajomedievo y las explotaciones agrarias a través del análisis de los bienes vinculados a la capellanía. Asimismo, se evidencia que la creación del culto reforzó las relaciones entre el linaje promotor y la Iglesia, generó oficios clericales, acrecentó la fisionomía parroquial y fue la base en la creación de vínculos mercantiles en torno a la provisión de la capilla, contribuyendo a la vitalidad material de la población. Así, se configuró todo un conglomerado de relaciones económicas y sociales que trascendieron el mero contrato entre la Iglesia y los fundado-

res, como es común en las poblaciones castellanas bajomedievales y de toda la Edad Moderna. De este modo, se subraya la importancia del análisis de las capellanías para los estudios sociales de la población y al mismo tiempo se justifica la investigación de este tipo de fundaciones como medio para un mejor conocimiento de la propiedad de la tierra en la Castilla de los Reyes Católicos. Con este trabajo se aportan, pues, elementos inéditos para una mejor comprensión de la realidad material de una villa en proceso de incuestionable progreso.

PALABRAS CLAVE: Capellanías; baja Edad Media; Castilla; economía local; propiedad inmueble; Historia social.

ABSTRACT

This paper analyses the circumstances surrounding the foundation of a chaplaincy established in the village of Albacete at the end of the Middle Ages by María Gómez de Molina, it reviews the taxonomy of this type of foundation and offers a model for their analysis. All of this has allowed to verify not only the details of the religious services related to the foundation and some aspects in order to the mentality of the time, but also the economic structure of the region, the intra-family relationships and the position of the founders in the society. This study reveals how a religious foundation allows us to go beyond the aspects of spirituality and to know the nature of urban real estate in a late Middle Ages population and agricultural holdings by analysing the assets linked to the chaplaincy. It also shows that the creation of the cult reinforces the relations between the promoter lineage and the Church, generated clergy offices, increased the parish physiognomy and produced business links around the provision of the chapel, contributing to the material vitality of the population. Thus, a whole conglomerate of economic and social links was formed, as it was typical of Castilian villages in the late Middle Ages and throughout the Modern Age. In this way, we can highlight the relevance of the analysis of the chaplaincies for the social studies of the population and at the same time the investigation is justified, which transcends the mere contract between the Church and the chaplaincy founders. At the same time, an investigation of this type of foundations is fundamental in order to a better understanding of land ownership under the Catholic Kings. With this work, unpublished elements are provided for a better comprehension of the material reality of a town in the process of evident progress.

KEYWORDS: Chaplaincies; late Middle Ages; Castile; local economy; real estate; social History.

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

Las capellanías constituyeron un fenómeno enormemente extendido en las sociedades occidentales del bajo Medievo y de toda la Edad Moderna. Desde España no tardaron en pasar a tierras americanas y hoy no se concibe la sociedad del Antiguo Régimen sin esta realidad que trasciende los aspectos religiosos e implica otros tan diversos como las estructuras de extracción y canalización de la renta agraria, las dinámicas familiares en el entorno poblacional y la representación del poder del linaje.

Originadas en parte en el fenómeno de las *iglesias propias* (Bidagor, 1933), el auge de los cultos relacionados con el Purgatorio a partir del siglo XIII (Le Goff, 1981, p. 319-447) impulsó y afianzó la creación de este tipo de fundaciones en oratorios privados y sobre todo en espacios parroquiales específicos, síntoma del dinamismo que fueron experimentando. Después de que el Ordenamiento de Alcalá (1348) contemplara su regulación en Castilla, el número de capellanías se fue multiplicando ininterrumpidamente en el reino hasta alcanzar cifras insostenibles a medida que avanzó la Edad Moderna, lo que a la postre les acarrearía las primeras críticas ilustradas.

No pretenden estas líneas sino poner de relieve el valor del estudio de las capellanías para procurar un mejor conocimiento de la sociedad y la economía de un ámbito concreto del bajo Medievo, facilitar este conocimiento a partir del análisis de un ejemplo de archivo y establecer unas pautas de análisis válidas como modelo que sirva de propuesta de trabajo. Para ello hemos atendido a un traslado de los documentos fundacionales de una capellanía establecida en la villa de Albacete, villa pujante durante el reinado de los Reyes Católicos, y, lejos de hacer consideraciones acerca de la religiosidad que se advierte en la fundación, hemos confrontado la información con el estado actual de nuestros conocimientos sobre los cambios que se operan en la sociedad local con ocasión del establecimiento del Estado autoritario de los nuevos monarcas. En este sentido, la bibliografía existente para las tierras de La Mancha oriental nos ha permitido contextualizar y complementar nuestras observaciones. Por otra parte, la relación de bienes materiales destinados a la financiación de la iniciativa espiritual permite una aproximación al conocimiento de las explotaciones agrarias en la comarca, un aspecto historiográfico que todavía está lejos de esclarecerse debidamente en la villa de Albacete y su entorno geográfico. A este respecto, resulta esencial asumir “una perspectiva más amplia y global” a la hora de abordar el estudio del paisaje agrario, como apunta Parra Villaescusa (2021, p. 12) y ello también afecta a la utilización del mismo como elemento asociado a los usos religiosos de la sociedad, por lo que una atención a otro tipo de fuentes, como son las que recogen la institución de capellanías, complementa a otras más relacionadas con los ámbitos materiales.

Por consiguiente, este no es un estudio más sobre capellanías, ya que se ocupa de las repercusiones sociales y materiales que propició la creación de una de estas

fundaciones espirituales, frente a los análisis tradicionales que se ocupan de su naturaleza devocional o institucional. Ello no significa que no nos interese revisar sus distintos elementos estructurales. Tampoco vamos a abundar en fenómenos suficientemente abordados en otros títulos, como el de las capellanías que se establecen en el marco de las grandes catedrales, ni mucho menos el de las capillas reales emuladas por los aristócratas del reino. Tales realidades en sí ya han quedado sobradamente atendidas en la historiografía.

2. MARCO TEÓRICO Y METODOLOGÍA

Dada su gran generalización, existe una abundante bibliografía acerca de las capellanías en España, aunque buena parte de los títulos de mayor utilidad proceden del campo de la Historia del Derecho (Campos, 1910; Vázquez, 1992), lo que en ocasiones supone para el historiador no iniciado el inconveniente de enfrentarse a un léxico un tanto árido e impenetrable. Los estudios recientes son tributarios del trabajo pionero del canonista González Ruiz (1950), y siguiendo esta línea, tenemos el exhaustivo trabajo de José Segundo Miguel (2017), que ofrece un minucioso análisis descriptivo del fenómeno, con atención especial al Reino de Valencia.

El volumen de trabajos sobre capellanías se ha incrementado notablemente a raíz del desarrollo de los estudios sobre mentalidades y sobre la institución familiar. Una valiosa puesta al día bibliográfica la podemos hallar en un artículo de Castro, Calvo y Granado centrado en la Edad Moderna (2007), que aporta un esquema bien clarificador acerca de las obligaciones y contraprestaciones que afectan a los distintos agentes involucrados en la fundación. Asimismo, por su proximidad geográfica y cronológica al estudio que aquí tratamos, conviene también citar la contribución de Bejarano en el Homenaje al profesor Torres Fontes (1987), así como el relativo al análisis del clan Soriano de Chinchilla (Ayllón, 2009), aunque las conclusiones que se podían extraer de tales títulos distan mucho de cuanto se trasluce en el caso que aquí se aborda. Por último, entre todos los trabajos específicos hay que hacer mención ante todo al ya clásico estudio de Pro Ruiz (1989), que supera el modelo de Álvarez (1919) y de quien vamos a tomar la base conceptual como armazón epistemológico de nuestro análisis, sin olvidar la valiosa contribución de Ostos Salcedo (2011) centrada en la Sevilla medieval.

Con frecuencia el estudio de las capellanías se ha orientado a indagar en aspectos de Historia de la Iglesia, así como al de las mentalidades pretéritas. En tal sentido, resultan altamente sugerentes las aportaciones de Regis Bertrand a propósito de la Historia de la muerte (2000). No en vano, ya quedó meridianamente clara la idea de que el hecho religioso se encuadraba plenamente en la concepción de la Historia social derivada de los *Annales* (Dumons, 2000, p. 261).

A veces, una atenta lectura de la documentación que las recoge, da pie a un mejor conocimiento de la sociedad y la estructura económica en que se inscribe la fundación religiosa. Como apunta Herreros Moya (2012, p. 114), los recientes planteamientos realizados por Enrique Soria han abierto todo un panorama de posibilidades de investigación, que se ha visto reflejado en trabajos posteriores —en especial en torno al equipo *Historia Social en la Edad Moderna* de la Universidad de Córdoba—, sobre el protagonismo de las capellanías en la dinámica social y parental. Asimismo, hay que ponderar la importancia de un breve trabajo de Pro Ruiz presentado en el marco del Congreso de Historia de Castilla-La Mancha (1988) en el que subrayaba la relevancia de la institución de capellanías como indicador de la riqueza económica vinculada a los fundadores. Y en esta línea de actuación hemos obrado.

En el caso que nos ocupa, como muestra de la dinámica social y económica que gira en torno a las éstas fundaciones, una vez desglosados los aspectos que definen y fundamentan tal fenómeno eclesiástico, atenderemos al análisis de un caso ilustrativo del valor que las mismas obtuvieron en la sociedad manchega en el tránsito de la Edad Media a la Moderna. Se trata de la fundación establecida en la villa de Albacete por María Gómez de Molina en 1486.

2.1. Concepto y tipología

Ya Joseph Avril señaló en su día la variedad de significados que el concepto de capellanía abarcaba (Avril, 1993, p. 121). No obstante, podemos afirmar que, a grandes rasgos, una capellanía es un culto instituido por un fundador, que transmite un conjunto indivisible de bienes materiales o unas rentas que componen un vínculo destinado a la manutención de un clérigo —el capellán— que queda sujeto a celebrar a perpetuidad un determinado número de misas y otros actos litúrgicos *pro anima defunctorum*, esto es, destinados al *sufragio* o favor de las almas de los fundadores o de las de quienesquiera que estos determinen. A lo largo del tiempo, la fundación está gestionada por un patrón, y el fundador establece las condiciones que han de cumplir quienes vayan ejerciendo sucesivamente las funciones de patrono y de capellán.

Este culto se efectúa en una capilla, un espacio sagrado habilitado e instituido para realizar el ceremonial *ad hoc* —o cuando menos en un simple altar reservado—. Generalmente se erige en iglesias catedralicias, parroquiales o conventuales, aunque no repercute notoriamente en la dinámica diocesana y está desligado de la estructura benefical, si bien se oficia siempre supeditado al *ius parochialis*.

Una vez esbozada una definición general, es preciso desplegar la variada casuística que gira en torno a las capellanías y, en consecuencia, establecer una taxonomía de las mismas, la cual se perfila de acuerdo con las características fundacionales. Tomamos como base para esta clasificación el citado estudio de Pro Ruiz (1989):

1. Por un lado se hallan las capellanías *eclesiásticas* o *colativas*, instituidas por el obispo, que efectúa la colación canónica en la persona del capellán. Se convierten en beneficio eclesiástico y por ello los bienes que la sustentan, al estar *espiritualizados* —es decir eclesiastizados— (Clavero, 1974, p. 175), no pueden enajenarse y además están sujetos al pago del *subsidio* (una vez que este tributo se implanta en la primera mitad del siglo XVI). Dentro de esta categoría se encuentran:
 - a) las capellanías de *libre colación* (o *colativas* por antonomasia), que suelen constituirse en iglesias que escapan al control del ordinario y en las que este nombra directamente el capellán, como sucede en las sometidas a la jurisdicción de órdenes militares. El prelado se limita a velar por la conservación de los bienes anexados y por el cumplimiento de las condiciones establecidas en la fundación.
 - b) las capellanías de *patronato* (*de iure patronatus*), con un patrón señalado en la escritura fundacional, que nombra y destituye al capellán o incluso puede encargar los oficios a un clérigo no designado como tal. Son de tipo *eclesiástico* cuando el promotor es un cabildo de clérigos, y *de familia, gentilicias* o *de sangre* si el miembro secolar de un linaje se adjudicaba el derecho de nombrar al capellán, sobre el que se solía imponer la estricta condición de que perteneciera a la familia del fundador.
2. Por otra parte, las capellanías *laicales* o *mercenarias* —también denominadas *merelegas*, *profanas* y *cumplideras*— se instituyen sin que sea precisa la intervención del obispo, quien simplemente otorga su aquiescencia a la fundación y teóricamente vela por el cumplimiento de las misas y otras condiciones religiosas de la capellanía. Consisten en el destino perpetuo de unos bienes a la retribución del patrón como usufructuario de las rentas, el cual podía ser un lego —incluso niño o mujer— y debía procurar designar un sacerdote para cumpliera con la celebración de las misas correspondientes (de ahí el nombre de *cumplideras*); y en tal caso, el oficiante recibía un honorario o merced (de donde *mercenarias*). El patrón —o un patronato constituido para la administración de la capellanía— designaba y destituía libremente el clérigo, al tiempo que poseía los bienes y rentas de la fundación. Al no afectar a propiedades enajenadas a la Iglesia, los bienes que financian los oficios son seculares o profanos, por lo que se rigen por el derecho común y pueden enajenarse. Cuando tienen carácter anual, estos ejercicios religiosos se denominan *aniversarios*. Similares, aunque no idénticos, son los *legados píos* y las *memorias de misas*.

2.2. Agentes humanos implicados

Toda capellanía parte de la voluntad de un *fundador* o promotor —individual o colectivo—, que segrega y transfiere ciertos bienes de su patrimonio con destino a la manutención del capellán, quien se obliga a officiar cierto número de misas y otros actos litúrgicos por el alma del fundador. Normalmente, también por sus familiares, lo que suponía incluir ceremonial en beneficio espiritual de las almas de los vivos.

El fundador —que, de alguna manera, dejaba su sello personal en la fundación (Bériou, 1971, p. 240)— debía determinar con todo cuidado, bien mediante una escritura *inter vivos*, bien por vía testamentaria (*mortis causa*) los pormenores con que se regiría la capellanía. Entre ellos se hallaban: la advocación de la fundación y de su capilla; el espacio de celebración; la regulación de los oficios, sus horarios y calendario; el equipamiento litúrgico y complementario; el montante o *principal* destinado a sufragar los gastos de mantenimiento de la fundación, así como los bienes legados para la misma; las condiciones que han de cumplir quienes vayan a ir ejerciendo sucesivamente las funciones de patrono, para lo que se siguen por lo general aspectos equivalentes a los que se establecen en la sucesión de los mayorazgos —como ya señaló Molénat en un trabajo pionero e insuficientemente atendido (1986, p. 683-696)—; y los requisitos para ejercer y suceder en el oficio de capellán, las obligaciones anejas al mismo y las cargas del culto.

El *patrón* o patrono tenía la obligación de velar por el cumplimiento de las cláusulas establecidas en la escritura fundacional debiendo asegurarse de la designación del capellán y de la gestión de los bienes anexados a la fundación. En el caso de las capellanías laicales, el patrón gozaba de la propiedad de las rentas o bienes adscritos a la fundación, una vez descontados el salario del capellán y los gastos de mantenimiento material de la capilla.

Llamamos *capellán* al clérigo que sirve una capellanía, para lo cual necesita estar ordenado *in sacris* —esto es, ser presbítero o sacerdote—. El clérigo debía cumplir con las cargas espirituales de officiar un determinado número de misas en unas fechas preestablecidas e incluso a las horas fijadas por las normas fundacionales, que además podían exigir al officiante requisitos adicionales, como su obligación de tener la residencia en un lugar concreto.

Esta figura parece actuar como una pieza separada de la parroquia, pero el hecho de officiar en su recinto le facilitaba la posibilidad de una promoción interna para el acceso a un beneficio de mayor rango y mejor dotación que la capellanía. A la inversa, si un beneficiado perdía su cargo debido a que una autoridad apostólica lo condenaba en un proceso penal canónico a perder la prebenda, podía en ocasiones mantenerse dentro de su parroquia, pero con el grado y funciones de capellán (Ayllón, 2015, p. 114 y 202). La mayoría de estos clérigos officiaban en capillas situadas en templos parroquiales y, a diferencia de los beneficiados curados, simples o catedralicios, cuyo número es prácticamente inamovible, su volumen varió con

más rapidez a través del tiempo en función de la cantidad de capellanías que se fueran instituyendo.

3. LA CAPELLANÍA DE MARÍA GÓMEZ DE MOLINA

Señalemos ya que a mediados del siglo XVI Gonzalo Hurtado, vecino de Murcia y procurador del clérigo Melchor de Salazar de Arriaga, compareció en Murcia ante el provisor y vicario general del obispado —el licenciado Luis Sánchez de Agüero— como máxima instancia administrativa diocesana en ausencia del obispo Esteban de Almeida (1546-1563) con el fin de solicitar la colación canónica de la capellanía de San Gregorio en la persona de su representado. Se trataba de una fundación de patronato familiar. En julio de 1542 Benito de Villanueva, el primer oficiante que tuviera la capilla, acababa de fallecer, por lo que el patrón, en virtud de su derecho de presentación, propuso como nuevo capellán a Salazar, pariente lejano de la fundadora, María Gómez de Molina. Para culminar el nombramiento canónico se hizo un traslado de los documentos relativos a la institución de la capellanía y elaborados a finales de la centuria anterior.

Las escrituras copiadas en la comparecencia del procurador Hurtado en 1551 y redactadas originariamente en Albacete eran las siguientes:

- el testamento de María Gómez de Molina ante el escribano Juan de Iniesta, por el cual se fundaba la capellanía de San Gregorio (5 de diciembre de 1486);
- un primer codicilo con fecha de 11 de abril de 1489;
- un segundo codicilo con fecha de 20 de septiembre de 1490;
- una ratificación de todo lo anterior, emitida el 2 de mayo de 1491; y
- un último codicilo dictado el 26 de mayo de 1491, poco antes del fallecimiento de María Gómez, ante el escribano Rodrigo Garijo, quien también hizo la escritura de los demás codicilos.¹

Este fenómeno no era nuevo en absoluto en el Obispado de Cartagena, si consideramos las numerosas capellanías que en sus diversas parroquias el obispo Comontes registró en su *Fundamento* de mediados del siglo XV, si bien en Albacete por entonces sólo existían dos capellanías de patronato concejil² y otra llamada de San Juan, que seguramente fuera instituida por los clérigos parroquiales (Comontes, 1756, p. 20 ss.). Ningún indicio, pues, de iniciativas particulares en la villa hasta entonces.

1 La documentación se encuentra en Archivo Histórico Provincial de Albacete, Municipios, 15660, 1.

2 Entre las capellanías laicales, en algunas poblaciones castellanas (Albacete, Arjona, Utiel, Alarcón, Alcaraz y ciertos núcleos poblados con el fuero de Cuenca) surgieron capellanías concejiles, promovidas por los consistorios. En ellas el *capellán del concejo* constituía un cargo singular de renovación anual, para cuyo nombramiento, el concejo elaboraba una relación de candidatos en función de determinados requisitos, como el de poseer órdenes mayores y no percibir ningún beneficio en las parroquias locales (Ayllón, 2015, p. 114).

En las sucesivas escrituras aparecen algunos personajes que nos ayudan a completar la red de vínculos que la familia de María Gómez de Molina estableció con su entorno social. Entre ellos se encuentran diversos ricos hacendados que han accedido a los oficios concejiles en los últimos años del siglo XV, aprovechando el relevo operado en las élites locales: Antón Sánchez de Munera, Pedro Ruiz el Mozo (tal vez Pedro Ruiz Marco, quien debe de ser hijo del bachiller Pedro Ruiz, oficial y rico hacendado), Mateo Roldán y los escribanos Gonzalo de Burgos y Mateo Sánchez de Alcalá (Pretel, 2001, p. 170-174).

Entre los testigos de la ratificación testamentaria de mayo de 1491, figura un Juan de Villana (*sic*, seguramente *Villena* o *Villanueva*), clérigo y vecino de Albacete, y Andrés Giménez, “clérigo auitante en la dicha villa”. Otro eclesiástico, vecino de la villa y beneficiado de la iglesia de San Juan, el bachiller murciano Gonzalo Ruiz, figura como testigo en el tercer codicilo (Ayllón, 2015, p. 275). La presencia de clérigos en la redacción de documentos notariales, tan significativa como recurrente, indica no sólo su importancia como gentes conocedoras de los entresijos documentales, sino su interés en las disposiciones funerarias y las referidas a limosnas.

De cualquier modo, el hecho de quedar la capellanía establecida mediante una escritura testamentaria y otras adicionales nos obliga a diferenciar cuidadosamente qué mandas atañen a la fundación y cuáles a otras disposiciones. A fin de no prolongar innecesariamente este trabajo obviaremos las cláusulas que no afectan a la fundación.

A fin de obtener un mejor conocimiento del contexto social, conviene señalar que la villa de Albacete en el momento en que se encuadra el fenómeno estudiado, atraviesa una etapa de especial pujanza con la llegada de nuevos pobladores atraídos por las concesiones efectuadas a la villa por parte de los Reyes Católicos (paso a realengo, concesión de mercado franco semanal, exención temporal de pedidos y monedas...). A diferencia de otras poblaciones del marquesado de Villena, Albacete no quedó especialmente perjudicada en la guerra sucesoria y vino a sustituir a finales del siglo XV a Chinchilla como núcleo pujante de la comarca (Pretel, 1996, p. 48). La capellanía objeto del presente estudio ayuda a ilustrar esta coyuntura.

3.1. La fundadora

María Gómez de Molina era una rica hacendada perteneciente a una familia del patriciado albacetense, compuesto por propietarios y recientemente aupados al poder político y económico de la villa. Su primo Antón Gómez de Molina había ocupado el cargo de regidor en 1481-1482, el mismo que ostentará un hijo suyo —Miguel Gómez de Molina— al menos en 1494-1495 y 1497-1498 (Pretel, 2001, pp. 171-173). La mujer había enviudado hacia 1485 de Benito Martínez de Piqueras, quien también había ocupado varios oficios concejiles a mediados del siglo a las órdenes

de Juan Pacheco. Por tanto, en el matrimonio parecen fundirse los dos partidos de la época, una eficaz salvaguarda para el futuro inmediato del linaje. Tengamos en cuenta que el marqués Diego López Pacheco continuó perseverando para recuperar sus señoríos, así como todo el poder perdido, una situación que en esos momentos distaba mucho de considerarse cerrada definitivamente. El matrimonio no dejó descendencia, por lo que una buena parte de su hacienda fue a parar a la constitución de esta capellanía.

Aunque no queda explicitado en sus disposiciones testamentarias, es evidente que María Gómez fundó en la iglesia parroquial de San Juan en Albacete una *capellanía colativa de patronato familiar* —quizás el modelo más extendido en Castilla— desde el día en que ocurriera su fallecimiento, hecho que se produjo en la segunda mitad de 1491. El 13 de diciembre de ese año Antón Gómez, el citado primo de María Gómez y su albacea testamentario, siguiendo las últimas voluntades de la mujer, estableció la fundación y dio poder a su propio hijo, Juan Gómez de Molina, para que acudiera ante el provisor de la diócesis de Cartagena (Pedro Ruiz de Montealegre) a entregarle estas escrituras que regulaban las condiciones que habían de regir la capellanía y, por ende, a recibir sanción canónica de la misma en la persona del primer capellán.

¿Cuáles fueron las condiciones fundacionales? En realidad, no existen diferencias significativas entre lo dispuesto por María Gómez de Molina y lo que hallamos en las numerosas capellanías que se establecen en Castilla, lo que permite plantear esta como un modelo para estudiar el fenómeno. Veámoslo, no obstante, de manera concisa.

3.2. La capilla, su equipamiento y los oficios litúrgicos

La advocación escogida para nominar la capilla y la capellanía, fue la de San Gregorio. Hemos de suponer que se trata de Gregorio Magno por su carácter de abogado de las almas del Purgatorio. La fundadora determinó que se ubicara en el lugar en que ella y su marido adquirieron un espacio para sepultura y donde los restos de Benito Martínez ya reposaban. Cabe suponer que se erigió en el lugar en que hoy se encuentra la capilla conocida desde entonces como la del regidor Molina, ejemplo de exhibición del rango social que ha alcanzado el éxito —o que al menos se intenta consolidar— en la época de la fundación. Es verosímil que la capilla se salvase parcialmente de las demoliciones acometidas desde 1515 para la obra del nuevo templo parroquial de San Juan. En cualquier caso, en 1532 se estaba obrando en ella (García-Saúco, 1979, p. 30).

Sobre las tumbas se erigiría un altar donde realizar las misas y demás oficios litúrgicos. El espacio sepulcral fue comprado a la iglesia parroquial antes del fallecimiento del esposo, pero a tan alto precio que María Gómez no quiso que nadie más

se hiciera enterrar en la capilla, y si en el futuro el patrón hubiere necesidad de ello, tendría que hacerlo con sus bienes con un coste de 20.000 maravedíes. Después, por el primer codicilo admitirá que los sucesivos patrones puedan también ser enterrados en la capilla sin cargo alguno y si alguien solicitaba la inhumación, el patrón decidiría si la autorizaba, a condición de exigir —ahora sí— bienes valorados en 20.000 maravedíes destinados a la fábrica de San Juan.

Para equiparla, se compraron un cáliz, una patena y una ampolla de estaño, y más tarde la fundadora cedió un tapete para frontal del altar y otro para la sepultura. Así la hacendada mujer irá procurando paulatinamente una mayor prestancia y decoro a su fundación *post mortem*.

En sus últimas voluntades la testadora estableció numerosos ceremoniales funerarios que quedaban al margen de la capellanía (razón por la cual los pasaremos por alto) y también señaló el calendario de misas que se habrían de rezar a perpetuidad en el altar de su capilla, a saber:

- una misa los lunes por las almas de doña María y de su difunto esposo, y por las ánimas del Purgatorio;
- otra en miércoles, llamada misa del Espíritu Santo;
- una tercera misa los viernes, o misa de la Santa Cruz;
- finalmente, los sábados se rezaría una misa de la Concepción de Nuestra Señora.

Curiosamente, la testadora establece que estas misas se digan antes que ninguna otra a fin de que “las gentes que obieren de ir a trabaxar oigan misa y se encomienden a Nuestro Señor”, de modo que un ceremonial privado se acaba presentando como un servicio espiritual al vecindario. De otro modo: una nueva oligarquía deseosa de captar voluntades.

3.3. El capellán

En las capellanías gentilicias el fundador solía establecer que un clérigo de su familia, lo más cercano posible a él, fuera el capellán encargado de celebrar las exequias estipuladas. De este modo la fundación se convertía en un medio para garantizar a un componente de la familia (segundón o incluso ilegítimo) unos ingresos estables basados en el propio patrimonio familiar. Ahora bien, si el capellán desatendía sus obligaciones litúrgicas, el patrón lo podía destituir, poniendo en peligro esta eficiente alternativa de progreso social (DeWindt, 2015, p. 136).

Así pues, como práctica propia de estas capellanías, los oficios de la fundación de Albacete estarían asignados a un clérigo que, según María Gómez, se procuraría que fuese de su familia (“de mi tronco y de mi linaje”). En un principio la mujer designó a un sobrino eclesiástico llamado Juan de Porta Latina, pero este pariente —cuyos apellidos nunca cita la testadora, al contrario de los demás miembros de la familia,

indicio de probable ilegitimidad–, fallece entre abril de 1489 y julio de 1490. Por esta razón se escoge como futuro capellán al único clérigo existente en la familia, un adolescente llamado Benito de Villanueva que en el verano de 1490 tendría quince o dieciséis años y es denominado “familiar de la iglesia” (entendemos que poco menos que un auxiliar). El joven, nieto del albacea Antón Gómez, aún no había cantado misa debido a su edad. De ahí que se decidiera que, en tanto recibía la formación correspondiente, el patrón podría designar a voluntad a un provisional misacantano que disfrutaría de los bienes asignados a la capellanía.

Cuando Juan Gómez de Molina acudió ante el provisor y vicario general del obispado con las escrituras a fin de instituir la capellanía, hizo también la presentación de Benito de Villanueva. Sin embargo, a la hora de ejecutar el provisor la colación y la institución canónicas en el religioso presentado, colocó su birrete al clérigo albacetense Bernad de Andújar, quien comparecía en sustitución del capellán³. Así pues, a veces ni siquiera en una ceremonia de tal trascendencia, los clérigos recién instituidos se dignaban acudir, signo inequívoco de la desidia de un sector de la sociedad sobre el que se habría de aplicar una urgente reforma.

María Gómez legó para vestimenta del capellán, una casulla de fustán negro, con su alba, amito y manípulo de lienzo blanco, y una estola, vestiduras que deberían ser renovadas por el patrón cuando estuvieran viejas. Además, como medida adicional de amparo al oficiante, ordenó a sus cabezaleros que comprasen lo más cerca posible de la iglesia unas casas para morada del capellán, indicando que el coste oscilase entre diez mil y veinte mil maravedíes. Pero en 1490 suprime la manda al haber adquirido a tal efecto un inmueble “en la questa del Çerrillo (...) ençima de la yglesia del señor san Juan”, que destina para este fin. Las viviendas debían mantenerse con los frutos que dieran las tierras anexas a la capellanía, y si el capellán no se hacía cargo del mantenimiento de dichas casas, sería el patrón quien tuviera que ocuparse de ellas.

3.4. *El patrón*

La fundadora designó como patrón de la capellanía a su primo Antón Gómez de Molina, cuyo sucesor sería Juan Gómez de Molina, hijo mayor de Antón. De él pasaría esta función a su primogénito varón y así sucesivamente, siempre con carácter vitalicio, a imitación de los mayorazgos. Si Juan Gómez muriera sin hijos varones, pero tuviera una hija, el patronato debería pasar al marido de ésta, y si no hubiera descendencia alguna, la titularidad habría de pasar a otro sobrino de la fundadora, pauta que debería aplicarse en lo sucesivo. Entre julio de 1490 y mayo de 1491 la esposa de Juan dio a luz un niño, lo que resolvía la sucesión por varonía.

3 Este detalle falta en la única biografía existente de este importante eclesiástico (Ayllón, 2016).

Este Juan Gómez de Molina, primogénito de Antón, fue un patricio activo en la villa y conocido en ocasiones como Juan Gómez Alcalde, al haber ocupado este cargo en alguna ocasión. A su posición en el concejo, cabe añadir su oficio de mayordomo parroquial en 1513, justo antes de iniciarse las ambiciosas obras de ampliación de la iglesia de San Juan (Mateos, 1974, p. 195). Pero también era un hombre con actividades económicas diversificadas, pues ostentaba la propiedad de un burdel en régimen de monopolio (Molina, 1984, p. 217), tendrá participación en un horno de pan (Ayllón, 1989, p. 192) y además se sabe que, pese a su desahogada situación económica, fue demandado en 1511 por los frailes dominicos de Chinchilla por impago de su renta en la heredad de Los Esarejos, situada junto al río Júcar (Los Yesares), aunque dos años más tarde la Chancillería de Granada lo absolvió (Ayllón, 2002, p. 88). Además, en 1506 ya figuraba como hidalgo en los padrones de la villa (Pretel, 2010, p. 268), un rango que creemos recién alcanzado gracias a su fidelidad al nuevo sistema.

A la muerte de su tía, Juan Gómez recibiría las casas donde ella habitaba, que después irían destinadas a los sucesivos patronos. Estas casas no tendrían que ser necesariamente vivienda del patrón, sino que debían servir para mantenimiento de la capellanía con lo obtenido con su arrendamiento, pero nunca deberían ser vendidas ni empeñadas, debiendo los sucesivos patronos mantenerlas en buen estado.

Otra de las condiciones asentadas fue la de que los sucesivos patronos debían recibir el nombre de *Benito Martínez de Piqueras* para mantener la memoria del difunto marido de la fundadora. De hecho, el citado primogénito de Juan Gómez de Molina, recibió tales nombre y apellidos, e incluso a la muerte de su tía Juan también se hizo llamar Juan Gómez de Piqueras, al menos a la hora de tramitar en Murcia la institución canónica de la fundación.

Cabe señalar que el patrón recibió funciones ajenas a la capellanía. María Gómez legó en su testamento una casa en la Villa Nueva para acoger a un pobre debiendo ser el patrón quien eligiera qué persona hacer beneficiaria de la casa. Cuando esta persona falleciera, el patrón debería seguir designando sucesivos vecinos indigentes para alojarlos en la casa.

Ahora bien, conviene señalar que por aquellos años Molina era el apellido de una familia de mudéjares hellineros, y que en Albacete el jubonero Lope González de Molina había casado a mediados del siglo con una morisca llamada Violante González. Nietos de este matrimonio fueron Pedro del Castillo, quemado por la Inquisición en Murcia, y un religioso pendenciero llamado Diego de Molina (Pretel, 2001, p. 73 y 110). Todo apunta a que pertenecían a la misma familia que la fundadora, entre cuyas propiedades raíces se hallaba un viñedo situado en un paraje conocido como Dehesa del Jubonero (Además, una parcela de las destinadas a sufragar las misas lindaba con una viña del Jubonero, aunque el traslado indica por error “viña de Juan Bonero”). Por ello, precisamente cuando la Inquisición

está apartando del poder a muchos cristianos nuevos, la institución de la capellanía sirvió como acostumbrado recurso de los clanes bajo sospecha para evitar verse señalados.

3.5. *Los bienes vinculados*

Para poder financiar los gastos del mantenimiento de la capilla, los actos y objetos litúrgicos, las vestiduras del capellán, el sustento del mismo, su vivienda y otros desembolsos adicionales, se previó la vinculación de varias propiedades inmuebles y algunos objetos que quedarían bajo la administración del patrón. Los bienes que la fundadora destinó al mantenimiento de la capellanía, al estar vinculados al oficio sacro y constituir beneficio eclesiástico, quedaban eclesiastizados y dejaban de tributar en la hacienda común, quedando además amortizados a perpetuidad para el mercado inmobiliario. Para ello se requería la concurrencia del ordinario en una ceremonia de colación canónica. Ahora bien, siguiendo a Pro Ruiz (1988, p. 328), es ineludible diferenciar al *propietario* de los bienes vinculados, en este caso la propia capellanía —y *de facto* el patrono, como sucedía en las capellanías laicales—, del *poseedor* de dichas propiedades, que era el capellán, verdadero usufructuario de las riquezas generadas por los inmuebles. En todo caso, la Iglesia consiguió de este modo asegurarse unas “rentas sobre propiedades ajenas, inmovilizándolas sobre estos bienes y protegiéndolas de los vaivenes que pudiera experimentar cada economía familiar” (Rodríguez y García, 1994, p. 93).

Por último, el hecho de que la legadora careciese de descendencia directa, nos permite conocer un patrimonio agrario prácticamente íntegro, con un mayor detalle que el de otras haciendas familiares de figuras oligárquicas de la zona ya estudiadas, como es el caso del poderoso Enrique Cribel, oligarca de Alcaraz (Pretel, 1978, p. 47-50; Ayllón, 2002, p. 15-20). La relación de fincas rústicas ligadas a la capellanía nos ayuda, además, a trazar una panorámica del espacio agrario albacetense, un aspecto poco conocido a tenor de la pobreza informativa de que disponemos en este sentido. En primer lugar, se advierte que nos hallamos ante el patrimonio de una familia de ricos labradores, en contraposición a los poseedores de ganado, que tanta importancia tuvieron en la Mancha oriental durante la última centuria (Rodríguez, 1984, p. 168), signo de un cambio que se está operando en el seno de la oligarquía local. La inmensa mayoría de las fincas registradas, —trece de un total de catorce— son hazas cerealícolas, mientras solo una corresponde a un majuelo de hasta dos aranzadas situado en el camino de Jorquera, en donde existían otros viñedos, indicio de que esta parte del término estaba especializada, en cierta medida, en el cultivo de la vid (Tabla 1). La fundadora destinó unas tinajas para guardar hasta 150 arrobas de vino obtenido de esta explotación que debía destinarse al servicio del altar y al consumo per-

Tabla 1. Fincas rústicas vinculadas a la capellanía de María Gómez de Molina

	UBICACIÓN O NOMBRE	EXTENSIÓN/ PRODUCTIVIDAD	FINCAS ADYACENTES	CAMINOS ADYACENTES
1	Cebadal	55-60 almudadas de cebada	El Hoyo Llano Las espaldas de Fernán González Haza de la Cruzada Haza de Antón Gómez de Molina	Camino real
2	Haza de San Juan	7-8 almudadas	Haza de Gonzalo de Iniesta Viña de Gil Sánchez el Viejo Haza de la Morala	Camino real
3	Haza en la senda del Moral	10-12 almudadas	Haza de Antón Sánchez de Las Mesas	Camino que sale de la huerta Senda del Moral Camino Real que va a Santa Cruz
4	Haza junto al muladar y al camino que va al molino	15-20 almudadas	Casa de Miguel de Molina Haza de la Morala Haza de Ginés Sánchez de Valera	Camino a Jorquera
5	Haza junto al majuelo de Lorente	5-6 almudadas	Haza de Mateo de Sevilla	Camino a la dehesa
6	Haza junto al camino a la dehesa a mano izquierda	6-7 almudadas	Haza de Mateo de Sevilla (distinta a la anterior)	Camino a la dehesa (por el majuelo de la de Pascual Gómez)
7	Haza bajo el bosque de Alonso de Villanueva	7-8 almudadas	Tierras de Juan Cruzado Tierra de la de García Cruzado	Sendas que van a los Cabezuolos
8	Haza bajo San Cristóbal	7-8 almudadas	Tierras de Mateo de Sevilla Tierras de Martín de Parras	La bifurcación entre las sendas que van a los Cabezuolos y por San Cristóbal.
9	Haza junto a la anterior	10 almudadas	Haza de Gil Sánchez de Juan Maestro Haza de Alonso López Cantarero	Las sendas que van a los Cabezuolos y por San Cristóbal.
10	Haza	6 almudadas	Haza de Alonso López Cantarero Majuelo de Alonso Martínez de Buenache	La senda
11	Haza bajo San Cristóbal	2-3 almudadas	Haza de la de Juan Cruzado Haza de la de Juan Cruzado (repetido)	
12	Haza junto a la viña del Jubonero	3 almudadas	Haza de Mateo de Sevilla Haza de Mejías	
13	Haza junto al Hoyo de Miguel López	8 almudadas	Haza de Martín de Parras Hoyo de Mingo López	
14	Viñedo en el Camino de Jorquera	2 aranzadas	Viña de Benito Rodríguez Viña de Miguel Sánchez de Torres	Camino de Jorquera

Fuente: elaboración propia

sonal del capellán, una práctica generalizada en toda Europa (Guerreau, 2002, p. 144).⁴

De las demás fincas, solo una se puede considerar de gran tamaño: un cebadal que podría proporcionar hasta sesenta almudadas de cereal, esto es, cerca de veinte hectáreas. Una parcela de entre 15 y 20 almudadas (más de 5,5 hectáreas) sería otra excepción a las dimensiones más frecuentes, ya que entre el resto de predios predominaban las de alrededor de siete u ocho almudadas (entre una y tres hectáreas y media), lo que puede darnos una idea del tamaño medio de las explotaciones pertenecientes a la clase gobernante de la villa. En suma, se aprecia un paisaje agrícola donde abundan las parcelas de un tamaño no muy extenso, en contraste con las grandes dehesas ganaderas de la región. Desde 1480, con la pacificación del reino, la oligarquía gobernante tendió a acaparar un amplio patrimonio agrario que la pudiera beneficiar merced al incremento de la demanda alimentaria que exigía la población creciente. Las propiedades que mantienen la capellanía albacetense ayudan a ilustrar esta tendencia. Asimismo, el hecho de que no figuren fincas urbanas entre tales bienes subraya el carácter agrario de la villa, pese al auge demográfico y comercial que Albacete experimentó en los últimos años del siglo XV.

Por último, un repaso a las explotaciones colindantes a las tierras que pasaron a financiar la capellanía nos pone sobre la pista de una toponimia hoy desaparecida (San Cristóbal, El Moral, Los Cabezuelos, Haza de San Juan...) así como de los propietarios o poseedores (aspecto este imposible de esclarecer) de terrenos de naturaleza similar. Entre ellos encontramos a parientes de la familia Molina; al clérigo García Cruzado y su pariente Juan Cruzado, representante —como los Molina— de la nueva oligarquía formada a la sombra del triunfo militar de la reina Isabel; a Gonzalo de Iniesta, otro de los oponentes al marqués (Pretel, 2010, p. 223); a Alonso Martínez de Buenache, miembro de otro clan poderoso... Otros nombres de dueños de tierras vecinas no podemos asociarlos con linajes del poder, pero es evidente que parte de la élite gobernante de la villa dedicaba su atención a la explotación agrícola.

4. BALANCE Y CONCLUSIÓN

El caso aquí analizado vuelve a evidenciar cómo, en una sociedad imbuida de una intensa religiosidad —con frecuencia sincera, con no menor constancia aparente—, una capellanía servía para canalizar una parte más o menos sustancial de los bienes patrimoniales de una familia y consagrarlos a unos fines espirituales: un

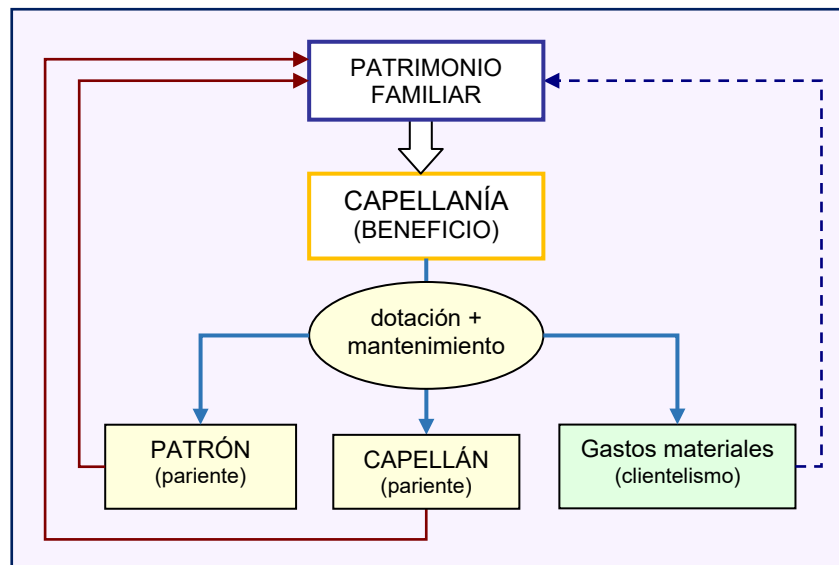
4 No se trata de la única viña de la mujer, pues pretendió destinar otra, situada en el pago llamado Dehesa del Jubonero —que daba hasta 3 aranzadas de vid—, al convento de Dominicos de Chinchilla para que dijieran una vigilia y una misa anuales por las almas del matrimonio. Pero por inundarse el majuelo con frecuencia, lo sustituyó por otro situado en el camino de Santa Ana. También les legó tinajas de hasta 200 arrobas.

lugar en el reino de los Bienaventurados para las almas de quienes cedieron dichas propiedades y rentas a la Iglesia. La institución de una capellanía mercenaria o de patronato gentilicio persigue ante todo una intencionalidad de carácter espiritual. La devoción, factor fundamental en la creación de un culto, convierte al fundador en principal beneficiario *post mortem*. Asimismo, estas capellanías deben entenderse como una iniciativa piadosa de componente familiar, pues la familia se convierte en sobrevenida beneficiaria espiritual de los oficios sacros instituidos.

Pero las fuentes específicas permiten al investigador inferir otras consecuencias, al adentrarse no solo en el movedizo y a veces estéril terreno de las genealogías; también en el análisis de las estructuras familiares (volumen de las descendencias, ocupación de primogénitos y segundones) y en el de las relaciones políticas y sociales de los clanes involucrados en la fundación religiosa. Entre parientes, testigos y demás implicados en los arrendamientos y los oficios religiosos, podemos vislumbrar en parte las redes que se operan a escala local en torno a la familia fundadora. Así, la capellanía creada por la familia Molina-Piqueras revela la pujanza protourbana que caracterizó al Albacete de fines del siglo XV, y en este contexto el protagonismo del citado clan, auténtico pionero en el ámbito de las fundaciones religiosas privadas en la villa y exponente del triunfo social del linaje.

Existen unos móviles materiales detrás de este tipo de fundaciones. La derivación de bienes raíces hacia la Iglesia por la familia promotora, a la postre significa la amortización continua de ingentes cantidades de tierras. Por añadidura, si a la capellanía se cede el dominio útil de una heredad manteniendo el *ius eminens*, toda la riqueza se mantiene intacta dentro del clan (aunque no sea el caso que nos ocupa). Ciertamente, los bienes productivos quedan fuera del mercado de inmuebles; pero la renta generada sigue fluyendo en favor de los gestores de la fundación.

Las cláusulas de la escritura fundacional de la capellanía nos confirman su analogía con respecto a los mayorazgos. El carácter familiar de fundaciones como la aquí estudiada otorga a los patronos un protagonismo especial y perpetuo dentro del linaje, del mismo modo que la actuación de un clérigo rector de la capilla escogido a toda costa entre los miembros del clan fundador, permite concluir que los bienes materiales legados para su domicilio y las rentas de las que disfruta vuelven al seno de la familia. De este modo, en realidad la capellanía funciona como medio auto-transmisor de la renta, que en su mayor parte va a parar de nuevo al clan fundador en la medida en que éste escoge a un clérigo del linaje como capellán y otro pariente, el patrón, gestiona los bienes vinculados.



FLUJO ECONÓMICO EN TORNO A LAS CAPELLANÍAS

Además, llama poderosamente la atención en capellanías como esta el hecho de poner una casa a disposición del patrón en compensación por su dedicación a la obra; pues en caso de ruina económica, la fundación se equipara a un contrato de seguro de subsistencia a perpetuidad, por lo que no podemos afirmar que suponga un dispendio a fondo perdido. Estas transferencias de bienes son especialmente significativas en casos como el analizado, en el que no existe una descendencia biológica directa del matrimonio del que procede la fundación. Para los promotores se resuelve así la cuestión del destino de la hacienda familiar, determinar a quién legar sus propiedades.

Por otra parte, con la creación del culto, los instituidores se erigen en benefactores de la población, toda vez que con su iniciativa engrandecen la iglesia parroquial en la que fundan la capilla, pero también a toda la Iglesia en general, entendida esta en su doble vertiente de sistema institucional y comunidad de creyentes. De hecho, María Gómez de Molina quiso que los trabajadores se beneficiaran de los oficios cuando fueran de buena mañana a sus labores, pero además decidió destinar una casa para pobres y sería el patrón quien se hiciera cargo de adjudicarla.

Asimismo, la visualización de la capellanía (espacio parroquial y liturgia) supone un factor de exhibicionismo social en una época en que cada estrato emulaba al inmediatamente superior: los hacendados sin título a la baja nobleza, ésta a los ricos hombres, la aristocracia de alto linaje a la propia realeza. Las familias promotoras entran así en una dinámica competitiva en torno a la representación del poder frente a los iguales. En consecuencia, la capellanía supone un instrumento para exteriorizar el estatus de la familia que la crea, con independencia del ámbito en que dicho poder se ejerce. Instrumentalizadas como elemento de *propaganda de linaje*,

las capillas también se fundan, pues, por razón de prestigio, de una consideración social proyectada a lo largo del tiempo en los patronos, de un afán, en definitiva, de adquirir *capital cultural institucionalizado* y, por ende, *capital simbólico* (por emplear una terminología bourdieuana). Esta instrumentalización no es gratuita, sino que muchas veces se lleva a cabo para que el clan promotor se gane el favor de los elementos más influyentes de la sociedad, cuando no para limpiar su reputación. En el caso que nos ocupa, los Molina pudieron tener alguna necesidad de blanquear el turbio pasado del linaje a través de la fundación religiosa, acaso por adolecer de un presunto origen musulmán.

Con la creación del culto, el linaje vinculado a la capilla refuerza sus relaciones con la Iglesia, en la medida en que se subordina a los ritmos parroquiales. La fundación genera nuevos empleos dentro de un templo que a su vez se ve acrecentado en su fisonomía. A todo ello hemos de sumar la red de negocios que giran en torno a la provisión de la capilla y de su titular en materia de compra de objetos litúrgicos, vestiduras, libros, altar, retablos, etc., mientras la contratación de canteros, orfebres y demás menestrales que trabajen en la construcción, ampliación o reforma de la capilla, contribuirá a la vitalidad material de la población. Así, aquellos profesionales favorecidos por estos encargos se insertan en una suerte de clientelismo comercial subordinado a la familia promotora y a los sucesivos patronos. Se configura, en definitiva, todo un conglomerado de vínculos económicos y sociales propios de las poblaciones castellanas del bajo Medievo y de toda la Edad Moderna, que trascienden el mero contrato entre la Iglesia y los fundadores.

5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALDEA VAQUERO, Q., MARÍN MARTÍNEZ, T. y VIVES GATEKK, J. (1972). *Diccionario de Historia Eclesiástica de España*. Madrid: Instituto Enrique Flórez.
- ÁLVAREZ GÓMEZ, M. (1919). *Manual de Capellanías y Pías memorias*. Vitoria: Montepío Diocesano.
- AVRIL, J. (1993). En marge du clergé paroissial : les chapelains de chapellenies (fin XII^e-XIII^e siècles). En *Le clerc séculier au Moyen Age. XXII^e Congrès de la Société des Historiens Médiévistes de l'Enseignement Supérieur Public* (pp. 121-133). Paris: Publications de la Sorbonne. <https://doi.org/10.4000/books.psorbonne.25197>
- AYLLÓN GUTIÉRREZ, C. (1989). Propios y gestión económica en un concejo medieval. (Albacete 1435-1505). *Al-Basit*, (25), 181-207.
- AYLLÓN GUTIÉRREZ, C. (2002). Enrique Cribel. Semblanza de un caballero medieval. *Al-Basit*, (46), 5-41.
- AYLLÓN GUTIÉRREZ, C. (2009). Los Soriano: otro linaje eclesiástico en la Catedral de Murcia. *Murgetana*, (120), 95-110.
- AYLLÓN GUTIÉRREZ, C. (2015). *Iglesia rural y sociedad en la Edad Media (Alcaraz y Señorío de Villena)*. Madrid: Sílex-Instituto de Estudios Albacetenses.

- AYLLÓN GUTIÉRREZ, C. (2016). Bernardo de Andújar, obispo de Tagaste y sufragáneo de Cartagena (finales s. XV - primer tercio s. XVI). Apuntes para una biografía. *Murgetana*, (135), 39-54.
- BEJARANO RUBIO, A. (1987). Capellanía fundada por Don Francisco de Onteniente, Arcediano de Lorca (1508). En *Homenaje al profesor Juan Torres Fontes* (pp. 139-149). Murcia: Universidad de Murcia.
- BÉRIOU, N. (1971). Les chapellenies dans la province ecclésiastique de Reims au XIVe siècle. *Revue d'histoire de l'Église de France*, (159), 227-240. <https://doi.org/10.3406/rhcf.1971.1870>
- BERTRAND, R. (2000). L'Histoire de la mort, de l'histoire des mentalités à l'histoire religieuse. *Revue d'histoire de l'Église de France*, (217), 551-559.. <https://doi.org/10.3406/rhcf.2000.1432>
- BIDAGOR, R. (1933). *La "iglesia propia" en España: estudio histórico-canónico*. Roma: Pontificia Università Gregoriana.
- CAMPOS Y PULIDO, J.M. (1910). *Las Capellanías colativas en España*. Madrid: Imprenta de la Revista de Legislación.
- CASTRO PÉREZ, C., CALVO RUIZ, M. y GRANADO SUÁREZ, S. (2007). Las capellanías en los siglos XVII-XVIII a través del estudio de su escritura de fundación. *Anuario de Historia de la Iglesia* (16), 335-348.
- CLAVERO, B. (1974). *Mayorazgo. Propiedad feudal en Castilla 1369-1836*. Madrid: Siglo XXI.
- COMONTES, D. (1756). Fundamento de la Santa Iglesia, y de toda la Diócesis de Carthage-na. En D. de Roxas y Contreras (Ed.), *Diferentes instrumentos, bulas, y otros documentos pertenecientes a la dignidad episcopal, y Santa Iglesia de Carthage-na, y a todo su obispado* (pp. 6-59). Murcia: Imprenta de Gabriel Ramírez.
- DEWINDT, A. (2015). A Fifteenth-Century London Chaplain and his Colleagues. *Medieval Prosopography*, (30), 105-138. <http://www.jstor.org/stable/44946927>
- DUMONS, B. (2000) Histoire sociale et histoire religieuse, deux sœurs ennemies ? Un essai de relecture historiographique pour la France contemporaine, *Revue d'histoire de l'Église de France*, (217), 561-572. <https://doi.org/10.3406/rhcf.2000.1433>
- GARCÍA-SAÚCO BELÉNDEZ, L.G. (1979). *La catedral de San Juan Bautista de Albacete*. Albacete: Instituto de Estudios Albacetenses.
- GONZÁLEZ RUIZ, M. (1950). Las capellanías españolas en su perspectiva histórica, *Revista de Derecho Canónico*, (14), 475-501. <https://doi.org/10.36576/summa.3967>
- GUERREAU, A. (2002). *El futuro de un pasado*. Barcelona: Crítica.
- HERREROS MOYA, G. (2012). Así en la tierra como en el cielo. Aproximación al estudio de las capellanías en la Edad Moderna: entre la trascendencia y la política familiar. El caso de Córdoba, *Historia y Genealogía*, (2), 111-141. <https://doi.org/10.21071/hyg.v0i2.328>
- LE GOFF, J. (1981), *La naissance du Purgatoire*, Paris: Gallimard.
- MATEOS Y SOTOS, R. (1977). Templo parroquial de San Juan Bautista, Albacete (Noticias relativas a su construcción). En *Monografías de Historia de Albacete* (pp. 191-253). Albacete: Diputación Provincial de Albacete.
- MIGUEL SÁNCHEZ, J. S. (2017). *Administraciones y obras pías entre el Antiguo Régimen y el liberalismo* (tesis doctoral). Valencia: Universidad Católica San Vicente Mártir. <http://hdl.handle.net/20.500.12466/1308>

- MOLÉNAT, J. (1986). La volonté de durer: majorats et chapellanies dans la pratique tolédane des XIII - XV siècles. *En la España Medieval*, (9), 683-696.
- MOLINA MOLINA, Á.L. (1984). Notas para el estudio de los grupos sociales marginados: la prostitución en Albacete a finales de la Edad Media. *Congreso de Historia de Albacete* (II), 215-222. Albacete: Instituto de Estudios Albacetenses.
- OSTOS SALCEDO, P. (2011). Documentos para el 'ánima salvar y los herederos apaciguar' en la Sevilla medieval. Testamentos y dotaciones de capellanías. *Archiv für Diplomatik: Schriftgeschichte, Siegel- und Wappenkunde*, (57), 275-314.
<https://doi.org/10.7788/afd.2011.57.jg.275>
- PARRA VILLAESCUSA, M. (2021). Medio ambiente, recursos naturales y paisaje agrario en los espacios medievales (siglos VIII-XV). Introducción. *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, (22), 9-25. <https://doi.org/10.14198/medieval.20985>
- PRETEL MARÍN, A. (1978). *Una ciudad castellana en los siglos XIV y XV (Alcaraz 1300 - 1475)*. Albacete: Instituto de Estudios Albacetenses.
- PRETEL MARÍN, A. (1996). *El nacimiento de Albacete*. Albacete: La siesta del lobo.
- PRETEL MARÍN, A. (2001). *La consolidación de una oligarquía. Linajes de Albacete a finales de la baja Edad Media*. Albacete: Instituto de Estudios Albacetenses.
- PRETEL MARÍN, A. (2010). *La villa de Albacete en la baja Edad Media*. Albacete: Instituto de Estudios Albacetenses.
- PRO RUIZ, J. (1988). Tratamiento de las capellanías en los estudios de historia de la propiedad de la tierra en Castilla. En *Congreso de Historia de Castilla la Mancha. VIII. Conflictos sociales y evolución económica en la Edad Moderna* (2) (pp. 327-331). Toledo: Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.
- PRO RUIZ, J. (1989). Las capellanías: familia, Iglesia y propiedad en el Antiguo Régimen. *Hispania Sacra*, (41), 585-602.
- RODRÍGUEZ LLOPIS, M. (1984). Expansión agraria y control de pastos en las tierras albacetenses durante el siglo XV. En *Congreso de Historia de Albacete II* (pp. 155-180). Albacete: Instituto de Estudios Albacetenses.
- RODRÍGUEZ LLOPIS, M. y DÍAZ GARCÍA, I. (1994). *Iglesia y sociedad feudal. El cabildo de la Catedral de Murcia en la Baja Edad Media*. Murcia: Universidad de Murcia.
- SORIA MESA, E. (2002), Las capellanías en la Castilla Moderna: familia y ascenso social, en A. Irigoyen López y A. L. Pérez Ortiz (Eds.), *Familia, transmisión y perpetuación* (siglos XVI-XIX) (pp. 135-148). Murcia: Universidad de Murcia.
- VÁZQUEZ GARCÍA-PEÑUELA, J.M. (1992). *Las capellanías colativo-familiares: régimen legal vigente*. Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra.

Riera Melis, A., Ortega Villoslada, A. (Eds.) (2020).
El Manual de rebudes i dades de la Clavaria Municipal de Mallorca corresponent a l'any 1333 (ADM, MSL/252).
Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, Secció Històrico-Arqueològica, CXII. 315 pp. ISBN: 978-84-9965-571-0

Pablo José ALCOVER CATEURA

Author:

Pablo José Alcover Cateura
Departamento de Historia Medieval, Historia Moderna y
Ciencias y Técnicas Historiográficas. Universidad de Alicante
(Alicante, Spain)
pablo.alcover@ua.es
<https://orcid.org/0000-0002-1558-3005>

Date of reception: 20/11/21

Date of acceptance: 16/12/21

Citation:

Alcover Cateura, P. J. (2022). Book review: Riera Melis, A., Ortega Villoslada, A. (Eds.) (2020). *El Manual de rebudes i dades de la Clavaria Municipal de Mallorca corresponent a l'any 1333 (ADM, MSL/252)*. *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, (23), 183-185
<https://doi.org/10.14198/medieval.21392>

© 2022 Pablo José Alcover Cateura

Licence: This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0).



Qualsevol organització es basa en tres principis fonamentals: pressupost, personal i informació. El món medieval era un món organitzat, ordenat i ple de institucions locals i senyoriales que regien la vida dels ciutadans, com els habitants de les viles i ciutats de la Corona d'Aragó. *El Manual de rebudes i dades de la Clavaria Municipal de Mallorca* conté informació bàsica, de gran valor acadèmic, per obtenir dades rellevants sobre el impacte econòmic per a la universitat de Ciutat de Mallorca a un any terrible per a la illa i el regne (1333), quan dos fets convergiren i provocaren greus estralls i un bon nombre de patiments: un llarg període de fam, un dels episodis més mortífers per la manca total de proveïment de cereal, l'aliment bàsic, al mercat inte-

rior; altrament, les grans despeses que suposaren l'armament d'una esquadra (vint galeres), la defensa de la costa, la custòdia, l'alimentació i el vestuari dels presoners i les despeses diplomàtiques durant la Guerra amb Gènova.

L'obra conté informació inèdita i valuosa del que és el primer manual de clavaria conegut del regne de Mallorca. Fa força anys, Pau Cateura Bennàsser fou, com recorden els dos editors del *Manual* al pròleg, els professors Antoni Riera Melis i Antoni Ortega Villoslada, qui senyalà la necessitat de publicar com a font primària per a l'estudi aquest volum cabdal de la història illenca. Avui, finalment, després d'anys de treball, pot veure la llum l'edició d'aquest text que aporta al seu lector, quantitat de dades sobre dos fets històrics de gran rellevància: la Guerra amb els genovesos i la fam que assolà la illa. A més a més, s'inclou altra informació, com dades sobre la construcció i reparació d'obres públiques, com la drassana, les fonts de la ciutat, les murades, l'empedrament de carrers i places, les sèquies, canals, abeuradors i molts altres elements urbans. També apareixen els pagaments efectuats pels concessionaris de les imposicions, que gravaven, al camp i a Ciutat, la venda urbana i local d'aliments i altres productes bàsics, cereals, carn, peix, vi i draps. Altrament, és remarcable també el paper jugat pel consistori en l'assistència a algunes comunitats monàstiques i conventuals, que patiren les conseqüències de la fam. Per acabar, el text també inclou dos detalls interessants que mostren, respectivament, la desesperació per menjar i l'habilitat política dels privilegiats. Per una banda, hi ha força subvencions per capturar corbs i àguiles, acusades de ser aus malfaents pels famolencs veïns i veïnes de l'illa. D'altra banda, els estaments més econòmicament solvents varen aconseguir quedar exclosos de tot pagament vinculat a la *talla*, *quèstia* i *col·lecta*, tots tres amb efectes retroactius.

La lectura pausada del text permet veure com les autoritats locals tingueren molta cura amb proveir de cereal el més constantment possible, degut a què és el principal problema que hagueren d'afrontar, una fam llarga i prolongada. L'obra es troba dividida en dos parts principals: un concís pròleg i l'edició de la font.

El manuscrit que s'edita no es troba on un podria pensar. Per raons no resoltes, es troba avui al Arxiu Diocesà de Mallorca, a un fons que és un calaix de sastre, un fons de contingut miscel·lani. Fou redactada per *Pere Jacme*, jurat i clavari del consistori de la capital del regne illenc. És text és força uniforme i el formen varis registres comptables generats al llarg d'un any fiscal (28 de desembre de 1332-24 de desembre de 1333). Com manual de clavaria esta organitzat seguint un model ben comú a l'època: la partida simple, és a dir, una part per cobraments i altra per pagaments. Al final de l'any fiscal, *Jacme* faria possiblement un balanç, realitzaria un còmput de cadascun dels dos apartats i els compararia. Aquesta darrera i important part no s'inclou dins el *Manual de rebudes i dades* perquè, com apunten els editors, s'anotaria a altre volum, el *Llibre de comptes de la taula dels jurats*, obra perduda i anterior al *Llibre Major*. Per tant, l'autor únic del nostre *Manual*, duria a terme transferències

de diners a la taula dels jurats perquè el seu ofici, la clavaria, era la principal secció d'aquesta institució local.

Una obra realitzada amb cura i un text de necessària consulta pels historiadors no solament de la fiscalitat, sinó també de les institucions i de l'alimentació. L'obra destaca per la seva redacció acurada, atractiva i força concisa. Es compleix aquí la frase del gran retòric romà Quintilià qui afirma: *prima est eloquentiae virtus perspicuitas* (“la primera virtut de l'eloqüència és la claredat”). Finalment, l'obra està dedicada al professor Pau Cateura Bennàsser (1949-2018), qui fou renovador dels estudis sobre fiscalitat medieval al medievalisme hispànic.

De Ayala, C., García Fitz, F. y Palacios, J. S. (Coords.)
 (2021). *Memoria y fuentes de la guerra santa peninsular
 (siglos X-XV)*. Gijón: Ediciones Trea. 483 pp.
 ISBN: 978-84-18105-48-7

Sonia VITAL FERNÁNDEZ

Author:

Sonia Vital Fernández
 Universidad de Salamanca (Salamanca, Spain)
 svitalf@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-3228-969X>

Date of reception: 14/12/21

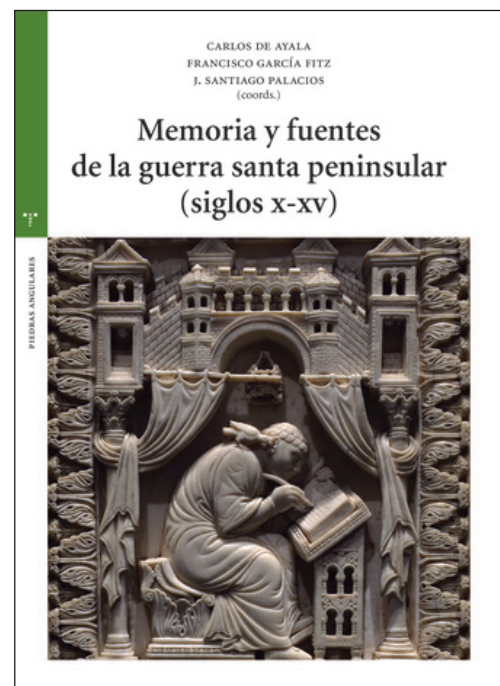
Date of acceptance: 16/12/21

Citation:

Vital Fernández, S. (2022). Book review: De Ayala, C., García Fitz, F y Palacios, J. S. (Coords.) (2021). *Memoria y fuentes de la guerra santa peninsular (siglos X-XV)*. *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, (23), 187-192
<https://doi.org/10.14198/medieval.21521>

© 2022 Sonia Vital Fernández

Licence: This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0).



Un nuevo libro coordinado por los profesores Carlos de Ayala, Francisco García Fitz y J. Santiago Palacios ha aparecido recientemente en el panorama historiográfico medieval para acercarnos a la memoria de la guerra santa peninsular. El libro, publicado por Ediciones Trea, es el resultado de unas jornadas que tuvieron lugar en Cáceres en diciembre de 2019, organizadas por el consolidado grupo de investigación *Confrontatio*¹, y que reunieron a reconocidos especialistas. En el libro, el lector va a encontrar aportaciones punteras que abordan el estudio de la memoria medieval de la confrontación político-religiosa peninsular a partir de las distintas fuentes que sirvieron para construirla y desde muy diferentes puntos de vista. Lo que se pretende es incidir en la consolidación, transmisión y perpetuación de esa memoria porque aún hoy afecta a nuestra percepción de la guerra santa. Precisamente la amplitud de

¹ *Violencia religiosa en la Edad Media peninsular: guerra, discurso apologético y relato historiográfico (ss. X-XV)* [HAR2016-74968-P] de la Universidad Autónoma de Madrid.

las perspectivas de análisis ha hecho necesario que esta obra conjunta se divida en siete partes.

La primera de ellas, con dos estudios, analiza la ideología reconquistadora como punto de partida de la creación de un discurso sobre la guerra santa en la península ibérica. El primer estudio, escrito por Alexander Pierre Bronisch, se centra en el mito de Covadonga. Para el autor, es en el texto original de la historia de Pelayo, como organizador de la resistencia cristiana frente al poder musulmán, donde se encuentra la idea más completa de sacralización de la guerra hasta la mitad de la Alta Edad Media: una guerra entendida como herramienta de Dios para probar y castigar a su pueblo que habrá de recuperar la gracia de Dios. La importancia del texto es fundamental para la consolidación de nuestra idea de guerra santa, ya que, como afirma Bronisch, nuestra idea de sacralización de la guerra sería muy diferente si este texto se hubiese perdido. Pero es posible también encontrar ecos de esa ideología en los registros de la cancillería pontificia, desde Urbano II hasta Inocencio III, como pone de manifiesto Carlos de Ayala en el segundo estudio. En él, de Ayala revela un discurso sacralizador de la guerra peninsular que fue el punto de partida de una ideología reconquistadora teñida por los tintes del impulso de una ofensiva ideológica de cruzada: en efecto, los papas llamaron a restaurar el orden cristiano en Hispania y a expulsar a los musulmanes de la Península.

La segunda parte del libro se centra en la búsqueda de los ecos de guerra santa en la crónica a partir de tres estudios. El primero de ellos, escrito por Alejandro Ruiz de la Peña, estudia la recepción en la Península de la narrativa bíblica de guerra santa, teniendo en cuenta que la Biblia fue el libro más leído en la Edad Media y que a él acudieron los ideólogos de la guerra santa para justificar y legitimar la lucha contra los musulmanes. Esta ideología que se fraguó en el mundo carolingio es la que pasó, después, a toda la cristiandad. También a la Península. Lo confirma el autor con el análisis de la *Chronica Adefonsi Imperatoris*, cuya marcada impronta bíblica legitimaba la lucha contra los musulmanes en la península ibérica. Ciertamente, la Península se había consolidado por entonces como un escenario generador de memoria de la guerra santa y ello ocurrió de forma paralela al desarrollo del movimiento cruzado en Oriente, como pone de relieve Lucas Villegas-Aristizábal en su estudio. De hecho, este autor demuestra que las fuentes de más allá de los Pirineos empezaron a ver la Península como un escenario de guerra legítimo para los caballeros de la Europa cristiana. No deja de ser interesante que, por sus referencias a acontecimientos hispánicos, estas fuentes foráneas tienen el valor añadido de ayudar al historiador a completar algunos vacíos que, de forma más o menos intencionada, han dejado las crónicas peninsulares. Precisamente, David Porrinas cierra esta segunda parte con un trabajo dedicado a una de ellas, a la *Historia Roderici*, que analiza buscando la noción de guerra santa. Porrinas confirma que la guerra que practicó el Cid pudo estar envuelta por ciertos ideales de guerra santa que, entonces, empezaban a gene-

rarse por el incipiente movimiento cruzado que envolvió a Europa, el Mediterráneo y el norte de África; sin embargo, no halla huella de las nociones de “cruzada” o de “reconquista” en la *Historia Roderici*, aunque en el texto sí son perceptibles nociones de guerra santa.

La siguiente parte, la tercera, pone el acento en el estudio de los registros literarios que tratan de la guerra santa peninsular y que son, también, portadores de memoria. Lo demuestra Patrick Henriët con un estudio dedicado al *Liber miraculorum sancti Ysidori* de Lucas de Tuy. Se trata de una fuente que Henriët reivindica como excepcional y aún poco conocida y que permite estudiar el islam ibérico a partir de los relatos que involucran directamente a los musulmanes con los milagros. En efecto, los ejemplos aportados por el autor indican que el texto contiene datos reveladores acerca de la construcción de un discurso de guerra santa y de conversión de los infieles que debió estar presente en la memoria colectiva y que el texto del Tudense contribuyó a perpetuar. Por su parte, Francisco García Fitz pone su atención en la visión que aportan los cantares de gesta de origen franco sobre la noción de guerra santa y se centra, sobre todo, en el “ciclo narbonense” por la implicación que tuvieron los poderes de Narbona en el conflicto político-religioso peninsular al menos desde el siglo XI. De hecho, estos cantares presentan el conflicto en términos de guerra santa y recogen ideales que, como confirma García Fitz, se habrían fijado en la memoria colectiva de quienes los escucharon, pero también en la de los hombres que participaron en esas campañas militares durante los siglos XII y XIII. Por lo tanto, los ejemplos anteriores constatan cómo la memoria de la guerra santa se había consolidado en la memoria colectiva medieval y los registros literarios habían contribuido no sólo a su transmisión, sino también a su perpetuación. Prueba de ello es su aparición en registros literarios más tardíos, como pone de manifiesto Martín F. Ríos Saloma al analizar *La genealogía de los reyes de España* del humanista Alonso de Cartagena. En un contexto cultural muy distinto, el de una España ya renacentista, Ríos Saloma constata cómo el mito restaurador, aún vivo, se recuperó y se reutilizó con intencionalidad política para justificar la hegemonía de la Castilla del siglo XV en el concierto peninsular, identificándola con España.

Evidentemente, un cuadro completo sobre la memoria de la guerra santa peninsular no sería posible sin estudios que aporten la visión islámica de la confrontación político-religiosa. A esta visión, en términos de *ÿihād*, se dedica la cuarta parte de la obra. En ella, Eva Lapiedra pone en evidencia los ecos de un discurso bélico como memoria legitimadora de un derecho de recuperación territorial de los cristianos en el testimonio del emir ‘Abd Allāh, cuyas memorias, cargadas de un intenso pesimismo, justificarían su actuación política en un contexto sumamente adverso. Pero, ciertamente, la memoria islámica buscó también una transmisión de la guerra santa en el recuerdo de las grandes victorias, destacando Zalaca y Alarcos. A su análisis dedica un estudio Javier Albarrán, concluyendo que el discurso de la memoria de la

victoria almorávide de Zalaca fue tomado como ejemplo por los almohades para la construcción de la memoria en torno a la victoria de Alarcos, aunque estos últimos intentaron situar el hito de Alarcos por encima del gran triunfo almorávide. Sin embargo, la trascendencia de Zalaca, vista como salvación de al-Ándalus, predominó en la memoria colectiva islámica, lo que no sucedió con Alarcos, sobre todo porque esa victoria quedó ensombrecida por la pronta derrota islámica en Las Navas. Precisamente, Alejandro García Sanjuán analiza la percepción islámica del declive musulmán a través del testimonio del ulema andalusí al-Qurtubī, que sufrió en primera persona los efectos del avance cristiano del siglo XIII. Su discurso, cargado también de intensa amargura y pesimismo, se dirige a sus contemporáneos a quienes critica porque su división interna habría favorecido su debilidad, el retroceso territorial y, en fin, la derrota frente a los cristianos. Una vez más, la *fitna* es el origen de todos los males para el mundo islámico y su recuerdo se evoca irremediabilmente en la memoria que conservan las fuentes.

Una amplia quinta parte tiene por objeto el estudio de los testimonios de las órdenes militares que permiten constatar la perpetuación de una memoria legitimadora de la guerra santa. En efecto, a pesar de la escasez de los relatos hagiográficos de las órdenes militares con anterioridad al siglo XV advertida por J. Santiago Palacios, este autor consigue demostrar que el discurso contenido en la limitada producción de las órdenes no es otro que el de subrayar su propio prestigio como institución al servicio de la cristiandad. Un servicio que se volcó en la lucha contra los musulmanes en la Edad Media y que, a lo largo de los siglos modernos, hubo de reinventarse y legitimarse en la búsqueda de nuevos argumentos justificativos: la defensa de la fe contra los turcos y la lucha contra los luteranos, los judaizantes y los falsos conversos. Esta memoria legitimadora que justifica la existencia de las órdenes se constata, también, en el estudio de Carlos Barquero Goñi, quien analiza la presencia de la Orden de San Juan en la cronística castellana medieval. Una presencia que se justifica por la participación de la Orden en la lucha contra el islam en la Península, pero igualmente en los conflictos internos castellanos. De esta forma, Barquero Goñi estudia la vinculación de la Orden con la monarquía, su patrimonio, así como su participación en el Mediterráneo Oriental, y concluye que la Orden de San Juan dejó una huella en las crónicas castellanas mayor de lo que en un principio se podría imaginar, aportando una información que, aunque debe recibirse con espíritu crítico, es de gran valor porque no es posible obtenerla en otro tipo de fuentes. Por su parte, Luís Filipe Oliveira se ocupa de los testimonios portugueses para sacar a la luz la memoria de Paio Peres Correia, maestre de la Orden de Santiago, una figura clave y de referencia para el reino de Castilla que, sin embargo, aparece escasamente en los testimonios contemporáneos portugueses, lo que hizo de él, a menudo, un personaje anónimo. Sin embargo, su figura reaparece en testimonios más tardíos que llevaron a cabo una verdadera construcción de la memoria regia portuguesa a

través de un texto fundamental: la *Crónica Perdida de Paio Peres Correia*; la figura del maestre se renovó, entonces, y pasó a recordarse como un fiel vasallo y servidor del rey. Por último, en esta sección, Philippe Josserand aborda la memoria de la guerra peninsular a través del testimonio del célebre Jacques de Molay, último maestre del Temple. En efecto, Josserand demuestra que el maestre se interesó por la península ibérica con el objetivo de lograr que desaparecieran los conflictos internos entre cristianos, ya que estaba convencido de que sólo la paz entre los reinos cristianos peninsulares les mantendría fuertes para poder lanzar una ofensiva cruzada contra el islam en Oriente. Es revelador, pues, que la paz en la Península formase parte de un propósito mayor: el de mantener unidas y en relación las provincias templarias de retarguardia con el Mediterráneo oriental.

A continuación, el libro dedica su sexta parte a los símbolos e imágenes como elementos que transmiten y perpetúan una memoria de la guerra santa como una confrontación justa. Un primer estudio, escrito por Laura Fernández Fernández, se centra en la portada meridional de la iglesia de Santa María de Carrión de los Condes. Con un estudio ampliamente documentado, la autora relaciona algunos elementos escultóricos de la portada meridional de la iglesia con un episodio vinculado a la memoria de la guerra santa peninsular que había permanecido en el recuerdo colectivo y que Carrión, siglos después, quiso recuperar haciéndolo perdurar en su fachada para la posteridad. Igualmente, el estudio de Isabel Cristina Ferreira Fernandes pone de relieve la memoria de la preservación de la guerra santa en las órdenes militares instaladas en Portugal. En su estudio, Ferreira Fernandes destaca la idea de la recuperación de importantes lugares de culto, así como el impulso de una arquitectura militar por parte de las órdenes en un contexto de apogeo cruzadista vinculado a la victoria del Salado. Particularmente importante es la extensión sobre la población de la idea de una guerra justa contra los musulmanes que se logró con el desarrollo de estas acciones. Por último, Enrique Daza Pardo se ocupa de los espacios generados para el culto a las reliquias de los mártires de Calatrava por parte de la Orden de Calatrava. Es el suyo un estudio revelador que plantea interesantes hipótesis. Según el autor, este culto y los espacios de memoria erigidos para la custodia y veneración de las reliquias de los mártires adquieren un significado de peso al constituirse como el elemento legitimador que ayuda a la Orden a conectar con su pasado construyendo memoria e identidad.

Finalmente, el libro se cierra con una última parte, la séptima, dedicada a los testimonios de la fe con dos interesantes trabajos. El primero de ellos, escrito por Martín Alvira Cabrer, se centra en la institución de la “Fiesta del Triunfo de la Santa Cruz”. Una celebración que se instauró en el calendario litúrgico para conmemorar la guerra santa y cuyo origen, según el autor, hay que situar en el monasterio de las Huelgas, poco después de la victoria de Las Navas de Tolosa, por el arzobispo Rodrigo Jiménez de Rada, con posible apoyo del rey Alfonso VIII y tras inspiración del

Papa Inocencio III, en un contexto de intensidad cruzadista y litúrgica que legitimaba la guerra santa; lo que, para Alvira, refuerza la idea, también, desde una perspectiva litúrgica, de que Las Navas fue una auténtica cruzada. El segundo trabajo, escrito por Nikolas Jaspert, pone de relieve una fuente excepcional para el conocimiento de lo que impulsaba a hombres y mujeres a ir a la cruzada. Se trata de los testamentos que tienen la facultad de podernos poner en contacto directo con las personas que emprendieron el viaje a Tierra Santa y con sus motivaciones. De esta manera, Jaspert concluye que los testamentos catalanes de la primera cruzada reflejan que hubo una clara influencia de sentimientos penitenciales en quienes se decidían por emprender ese camino, más que un sentimiento apocalíptico, aunque se entrevea en ellos la noción providencialista de un cambio de los tiempos. Sin duda es una fuente de gran valor, puesto que nos brinda la posibilidad de conocer el espíritu de cruzada por sus protagonistas y no a través de quienes escribieron sobre las cruzadas.

En definitiva, *Memoria y fuentes de la guerra santa peninsular (siglos X-XV)* constituye una gran aportación para la historiografía medieval, no sólo a la estrictamente hispánica, puesto que varios trabajos demuestran que la memoria de la guerra santa peninsular afectaba de distinta forma a proyectos más amplios que la ligaban al movimiento cruzado en Oriente. Asimismo, no es una contribución más sobre la guerra medieval, sino que este libro coral se sumerge en la complejidad de la memoria medieval en torno a la noción de guerra santa –cuestión igualmente compleja–, desde muy diferentes puntos de vista y desde todas las fuentes posibles con las que han trabajado los especialistas que han participado en él, para sacar a la luz la ideología de una confrontación político-religiosa entre cristianos y musulmanes que se consolidó, transmitió y perpetuó en la Edad Media y que ha dejado huella en nuestra percepción actual. De esta forma, el recurso a la memoria que contienen las fuentes históricas se manifiesta como un elemento valioso que permite al historiador acudir al pasado para recuperar el origen de una noción que se forjó en él, comprenderla en el contexto de ese pasado y poder explicar en qué medida forma parte de nuestra memoria presente.

**Narbona Vizcaíno, R., Bernabeu Borja, S. (2021).
Prohoms i cavallers de València. El Consell (1306-1516).
 València: Publicacions Universitat de València. 1080 pp.
 ISBN: 978-84-9133-373-9**

Juan Antonio BARRIO BARRIO

Author:

Juan Antonio Barrio Barrio
 Catedrático de Historia Medieval. Área de Historia Medieval.
 Departamento Historia Medieval, Historia Moderna y Ciencias
 y Técnicas Historiográficas. Universidad de Alicante (Alicante,
 Spain)
ja.barrio@ua.es
<https://orcid.org/0000-0003-4199-5297>

Date of reception: 28/01/21

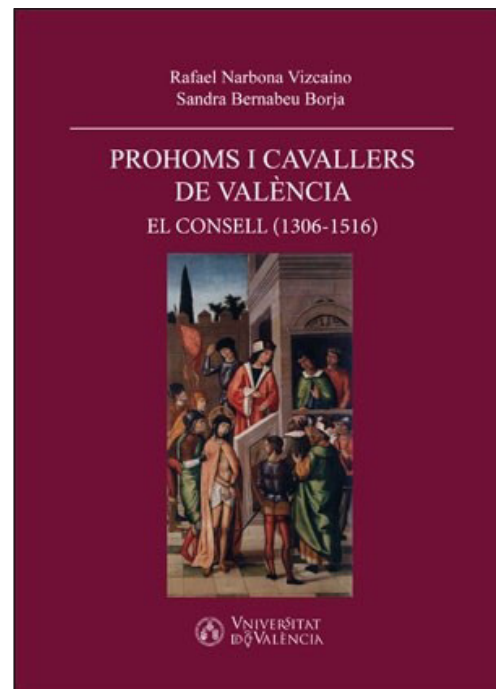
Date of acceptance: 03/02/22

Citation:

Barrio Barrio, J. A. (2022). Book review: Narbona Vizcaíno,
 R., Bernabeu Borja, S. (2021). *Prohoms i cavallers de València.*
El Consell (1306-1516). *Anales de la Universidad de Alicante.*
Historia Medieval, (23), 193-196
<https://doi.org/10.14198/medieval.21804>

© 2022 Juan Antonio Barrio Barrio

Licence: This work is licensed under a Creative Commons
 Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0).



La obra elaborada por Rafael Narbona Vizcaíno y Sandra Bernabeu Borja, es un trabajo excelente, excepcional y extraordinariamente útil para los investigadores especializados en el mundo urbano medieval y a partir de ahora se convierte en un libro de referencia para los análisis de las sociedades medievales urbanas.

Ha sido publicado por la Universidad de Valencia, que dispone en su catálogo de una excelente colección de fuentes históricas, “Fonts històriques Valencianes”, siendo la Universidad española que mayor cantidad de fuentes medievales ha publicado, aunque la obra que nos ocupa es independiente de la colección. De hecho, en la colección citada se han incluido actas municipales del periodo medieval de diferentes villas y ciudades del reino medieval de Valencia (Valencia, Alzira, Gandía, Villarreal, Morella, Lluçena, Castelló, Xàtiva) mediante la edición integral de registros manuscritos, mientras que esta obra constituye un vaciado prosopográfico de los titulares

que ejercieron las magistraturas de la ciudad de Valencia. Por ello, la publicación de este exhaustivo listado de vecinos que ocuparon diferentes cargos en la ciudad de Valencia en el periodo comprendido entre 1306 y 1516 es un hito a resaltar en la trayectoria editorial de la Universidad de Valencia, con una interesante orientación en la edición de fuentes históricas valencianas, ahora elaboradas mediante la composición de una relación alfabética de personajes, y por ello representa una destacada novedad en relación al tipo de fuentes publicadas.

Nos encontramos ante un enorme esfuerzo y reto académico, acometido por los autores, al poner a disposición de la comunidad científica, el trabajo de varias décadas de investigación iniciado en los años 80 por el profesor Rafael Narbona y continuado en fechas recientes por Sandra Bernabeu, investigadora valenciana, que defendió en 2017 en la Universidad de Valencia, la excelente tesis doctoral “La ciudad i el Rei. Govern, societat i elits valencianes (1416-1479)”, que el profesor Narbona dirigió.

Asimismo, se debe destacar la calidad de los fondos documentales históricos de los archivos correspondientes a los territorios de la Corona de Aragón, y de forma específica a los que afectan al reino medieval de Valencia.

Las prácticas cancellerescas y la técnica de la registración documental y la creación de un archivo estatal, arranca con claridad en la Corona de Aragón durante el reinado de Jaime II, que importa dichas técnicas archivísticas desde Italia y crea el Archivo Real de Barcelona en 1318, hoy denominado Archivo de la Corona de Aragón. Es uno de los archivos del mundo con un mayor fondo documental conservado del periodo medieval. A ello se añade el “descubrimiento” del papel con la conquista de Xàtiva realizada por Jaime I en 1244. Disponiendo, por tanto, de un mayor volumen de soporte escriturario y de la iniciativa de impulsar la registración de documentos, por parte de la Monarquía y de los principales centros urbanos, en los que confluye la producción documental notarial y la de carácter municipal, la consecuencia va a ser la producción y custodia en los correspondientes archivos, de centenares y miles de registros documentales.

Otro de los archivos históricos importantes de la Comunidad Valenciana y con abundante documentación medieval, es el Archivo Municipal de Valencia y en palabras de los autores, cuenta con una de las series más antigua y continua de registros de actos de gobierno de todas las ciudades europeas. La serie más importante, que recoge las actas municipales de la ciudad de Valencia (*Manual de Consells*), arranca en 1306 y se prolonga a lo largo de todo el periodo foral, teniendo continuidad en el registro de las actas municipales con otras series documentales hasta llegar a la época Contemporánea. Relativo al periodo medieval, dispone de una serie que en el periodo comprendido entre 1306 y 1516, es prácticamente exhaustiva, con la ausencia únicamente de los fondos correspondientes a doce años. Es una hazaña de conservación documental histórica única en el mundo.

En los registros de dicha serie documental, se recogen las actas de las sesiones de la asamblea municipal de la ciudad (el denominado *Consell* en las villas y ciudades del reino de Valencia), y los acuerdos y ordenanzas aprobadas en la misma.

A partir de una de las fuentes más ricas, custodiadas en los archivos municipales valencianos, los autores han podido construir y dar a conocer a la comunidad científica, un listado con los nombres de todos los vecinos que accedieron a los escaños de jurados y *consellers* entre 1306 y 1516, pero también a una amplia y exhaustiva nómina de los personajes que ocuparon una variada gama de oficios municipales. Sorprende la amplia relación de los cargos menores y secundarios, cuya función además de servir para mejorar la gestión y administración del municipio valenciano, era utilizada por las clases dirigentes urbanas para permitir el acceso a amplias capas del artesanado a diferentes órganos de gestión municipal y con ello, intentar alcanzar unos niveles razonables de estabilidad social y política en la urbe.

El resultado de la obra reseñada, son 38000 referencias de personas que ocuparon diferentes magistraturas en la ciudad de Valencia.

La edición de listados de ciudadanos relevantes no es *per se* una novedad, tiene una dilatada trayectoria historiográfica, que arranca prácticamente en las propias actas municipales valencianas. Los especialistas en el mundo urbano medieval valenciano, han constatado el interés de los municipios por dejar constancia de la memoria escrita de las principales familias de la ciudad, al realizar el esfuerzo reiterado y constante en cada una de las reuniones, elecciones, actos públicos de la ciudad, de incluir nóminas y listados exhaustivos de todos los magistrados asistentes a los actos públicos de la ciudad, de los procuradores en cortes, mensajeros, pregoneros, de candidatos a las elecciones, etc. En el caso del municipio valenciano, se incluía de forma habitual, el listado de *consellers*, jurados, justicias y el resto de magistrados. Listas que los cronistas, ya desde época Moderna, se encargaban de recoger en sus anales, memoriales, etc. De esta forma las más destacadas familias de la ciudad, dejan registro y memoria escrita de sus servicios a la ciudad y daban lustre y enaltecían el linaje de los apellidos más distinguidos.

Un trabajo, por tanto, de carácter prosopográfico, en palabras de los autores, con la intención de realizar una aproximación colectiva de personas y sin pretensión de realizar un exhaustivo estudio de onomástica o antroponimia de la ciudad.

La utilidad para futuros estudios prosopográficos queda fuera de toda duda y por ello la obra desempeña una función de servicio a la comunidad científica innegable.

En definitiva, las más de mil páginas del libro, son una muy buena noticia para los historiadores y de forma específica para los medievalistas, ya que nos ofrece una herramienta de trabajo magnífica y abre expectativas de futuro, para la publicación de listados prosopográficos con características similares, realizados para

otros centros urbanos de la Corona de Aragón, utilizando las inmensas fuentes documentales custodiadas en los archivos estatales, municipales y notariales de los antiguos territorios que formaron parte de la Corona de Aragón en la Edad Media y Moderna.

Vital Fernández, S. (2019). *Alfonso VII de León y Castilla (1126-1157). Las relaciones de poder en el centro de la acción política y social del Imperator Hispaniae*. Gijón: Ediciones Trea. 334 pp. ISBN 9788417987213

Mariel PÉREZ

Author:

Mariel Pérez
 Universidad de Buenos Aires. Instituto de Historia Antigua y Medieval (Buenos Aires, Argentina)
marielperez13@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-8842-055X>

Date of reception: 28/12/21

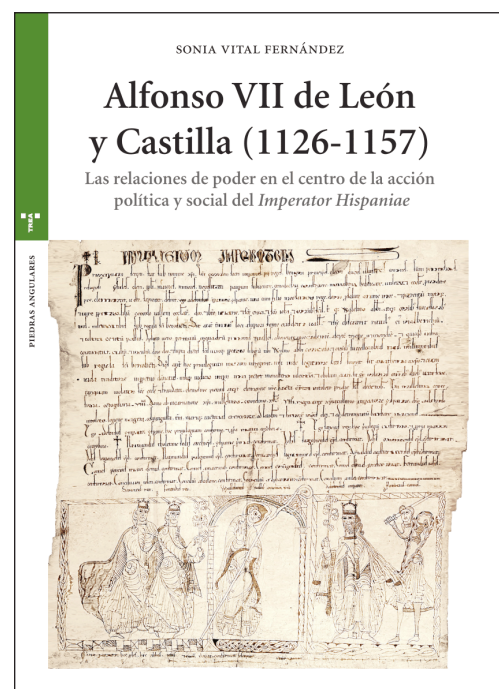
Date of acceptance: 29/12/21

Citation:

Pérez, M. (2022). Book review: Vital Fernández, S. (2019). Alfonso VII de León y Castilla (1126-1157). Las relaciones de poder en el centro de la acción política y social del Imperator Hispaniae. *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, (23), 197-200
<https://doi.org/10.14198/medieval.21603>

© 2022 Mariel Pérez

Licence: This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0).



El presente estudio, derivado de la investigación doctoral de su autora, Sonia Vital Fernández, se sumerge en un análisis de la figura de Alfonso VII de León y Castilla desde una perspectiva totalizadora que busca dar cuenta de los distintos aspectos que caracterizaron el reinado del *Imperator Hispaniae* a la luz de la complejidad política y social propia del período. El trabajo tiene como base el estudio minucioso y riguroso de un enorme y disperso corpus documental que incluye fuentes diplomáticas producidas en distintas regiones del reino, fuentes narrativas –entre las que se destaca, por supuesto, la *Chronica Adefonsi Imperatoris*– y fuentes de origen árabe.

El libro se abre con un capítulo dedicado al turbulento reinado de Urraca de León, que se considera central para entender los condicionamientos a los que estaría

sometido el reinado de Alfonso VII desde sus inicios: la crisis política desatada a raíz del enfrentamiento entre Urraca y Alfonso I de Aragón habría permitido la consolidación de una aristocracia poderosa que, en adelante, tendría la capacidad de obligar a la monarquía a negociar su posición en el poder. Las relaciones con la aristocracia serán precisamente el núcleo del segundo capítulo, en el que la autora profundiza en la naturaleza y dinámica de los vínculos establecidos entre una monarquía que necesita consolidar su autoridad y una aristocracia que ha logrado establecer sólidamente su poder en ámbitos geográficos concretos y que, para afirmarlo, es capaz de hacer peligrar la estabilidad de la monarquía. Esto se pondría de manifiesto en las rebeliones nobiliarias que tuvo que enfrentar Alfonso VII en los primeros años de su reinado. En este marco, la política regia se orientaría a negociar con los grupos aristocráticos estableciendo pactos de vasallaje que aseguraran la fidelidad al rey al tiempo que permitieran a estos grupos participar del gobierno del reino. En un contexto de debilidad de la monarquía y de gran poder patrimonial y clientelar de las aristocracias, el pacto feudal constituía el elemento central de la estructura política. Y la principal herramienta con la que contaba el monarca para obtener la fidelidad de la aristocracia fue su inclusión en el gobierno del reino y la administración del territorio.

El capítulo 3 desarrolla en profundidad los mecanismos a través de los cuales la aristocracia fue incorporada a la esfera del poder regio. Uno de ellos fue su introducción en la corte y el desempeño de cargos palatinos, lo que implicaba la obtención de riquezas, prestigio y privilegios derivados de su acercamiento al monarca. Entre los cargos más importantes de la corte la autora destaca la mayordomía y la alfercía, de mayor distinción social y ocupados por la más alta aristocracia del reino. También se resalta la importancia de los merinos, encargados de ciertas tareas de administración del territorio, entre los que se incluían miembros de las aristocracias locales. El estudio minucioso sobre los miembros de la corte de Alfonso VII pone de manifiesto el continuo relevo en los cargos de gobierno, lo que formaría parte de una dinámica política orientada a evitar la acumulación de poder en manos de ciertas familias y reafirmar el poder de la monarquía. Lo mismo se comprueba con las tenencias, creadas en el marco de una estrategia de reorganización administrativa del territorio orientada a limitar el poder político de la aristocracia feudal y a recuperar las facultades jurisdiccionales de la monarquía. Así, el carácter temporal y revocable de las asignaciones de gobierno, la supresión de las prácticas hereditarias y la desvinculación de los magnates de los territorios en los que arraigaban su poder confluían en un proceso tendiente al reforzamiento del poder regio. A esto se suma la introducción de una aristocracia menor en el gobierno de ciertos territorios, lo que funcionaría como contrapeso del poder de los grandes magnates.

En el capítulo 4, la autora busca comprender la significación de la coronación imperial de Alfonso VII en el marco de unas estructuras políticas feudales. La autora

ubica las raíces de esta idea imperial en la política de Alfonso VI, cuya intitulación como *imperator totius Hispaniae* respondía a un proyecto político hegemónico a la vez que a una intención reunificadora de la antigua *Hispania*. Sin embargo, el proyecto imperial de Alfonso VII abarcaba también a todos aquellos lugares en los que ejercía una dominación indirecta a través del vasallaje. Así, al dominio sobre los territorios reunificados del reino de León y la ocupación de las tierras dominadas por los musulmanes se añadía una red de vasallajes que incluía al rey de Navarra, al conde de Barcelona, al conde de Tolosa y al rey de Portugal, Afonso Henriques. Esta relación con el monarca portugués, sumada al apoyo interno de la aristocracia local y al respaldo del Papado, estaría en las raíces de la segregación definitiva de Portugal en 1179, problemática que se desarrolla con mayor profundidad en el capítulo siguiente.

El capítulo 6 aborda la política militar de Alfonso VII en al-Ándalus, considerando los distintos frentes de avance cristiano: la expansión hacia el corredor del Ebro que permitió la ocupación del *regnum Caesaraugustanum* y el afianzamiento de la frontera del Tajo que habilitó una nueva dinámica expansiva hacia el sur. La autora resalta la importancia que en un primer período habría tenido la política de vasallajes –que, como se ha visto, había sido aplicada con éxito en las relaciones con los poderes cristianos– como medio para integrar los territorios musulmanes al dominio cristiano. Con el desembarco de los almohades en la Península, la estrategia se reorientaría a establecer alianzas con los caudillos hispano-musulmanes a fin de impedir la expansión y el asentamiento de los nuevos invasores. Sin embargo, la imparable fuerza ofensiva de los almohades terminaría por hacer fracasar la política de alianzas y vasallajes del Emperador, que tendría que retrotraer posiciones territoriales.

El último capítulo del libro aborda el final del imperio y busca explicar la división de los reinos de Castilla y León a la luz de la estructura política feudal. Para la autora, el imperio de Alfonso VII se sustentaba sobre los frágiles cimientos que suponía la estructura de vasallajes, una estructura inherentemente inestable en tanto dependía de la fidelidad de la aristocracia y de otros poderes externos. Los esfuerzos regioes para mantener el favor de los grupos aristocráticos, las frecuentes rebeliones nobiliarias derivadas de ambiciones señoriales insatisfechas y el fracaso en evitar la separación del reino de Portugal habrían constituido expresiones de esta debilidad. En este marco, la división del imperio se habría adecuado a la coyuntura social y política, ya que suponía una reducción significativa del espacio a gobernar y, con ello, facilitaba la centralización del reino y el control de los grupos aristocráticos. Por otra parte, junto al peso que habrían tenido los magnates en la separación del imperio, aspecto en el que insisten las crónicas, la autora introduce otro factor de importancia que habría incidido en el mismo sentido: las diferencias políticas y sociales que presentaban los reinos de León y Castilla, esta última mostrando un cada vez mayor dinamismo militar en la frontera.

En síntesis, puede afirmarse que el libro de Sonia Vital Fernández constituye un aporte de enorme valor a la historiografía sobre Alfonso VII y las dinámicas políticas y sociales del período. *Alfonso VII de León y Castilla (1126-1157)* profundiza en los distintos aspectos del gobierno del Emperador logrando una virtuosa articulación entre el análisis de los intrincados juegos de relaciones a escala micropolítica y las estructuras políticas y sociales que las subyacen. Esto se sustenta, por otra parte, sobre una fina y aguda lectura de los documentos disponibles, lo que se acompaña de numerosos cuadros que sistematizan los datos relativos a cargos palatinos, tenencias y merinatos. Se trata pues de un trabajo sólido y complejo que alumbra aspectos centrales de la sociedad castellanoleonesa en la primera mitad del siglo XII.

Furió, A., Guia, L. y García Marsilla, J.V. (Eds.) (2021).
La veu del Regne. 600 anys de la generalitat valenciana.
 Universitat de València i Generalitat Valenciana, 3 vols.
 127 pp. 455 pp. y 323 pp. ISBN: 978-84-9134-762-0
 ISBN: 978-84-9134-597-8 ISBN: 978-84-9134-878-8

María José CAÑIZARES GÓMEZ

Author:

María José Cañizares Gómez
 Área de Historia Medieval. Departamento de Historia Medieval,
 Historia Moderna y Ciencias y Técnicas Historiográficas.
 Universidad de Alicante (Alicante, Spain)
 mj.canizares@ua.es
<https://orcid.org/0000-0001-5904-3249>

Date of reception: 28/01/21

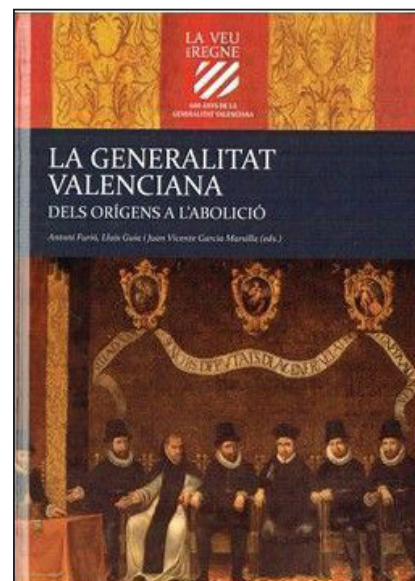
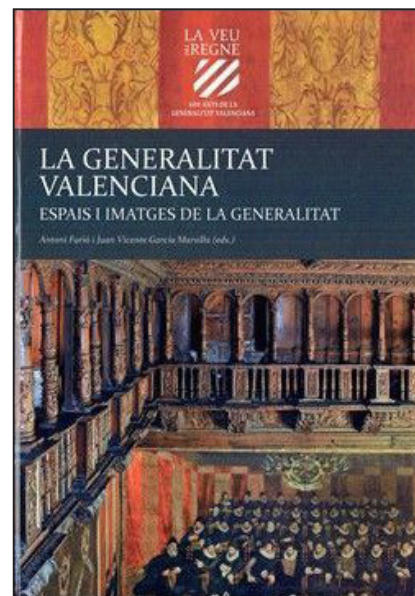
Date of acceptance: 03/02/22

Citation:

Cañizares Gómez, M.J. (2022). Book review: Furió, A., Guia, L. y García Marsilla, J.V. (eds.) (2021). *La veu del Regne. 600 anys de la generalitat valenciana.* *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, (23), 201-206
<https://doi.org/10.14198/medieval.22522>

© 2022 María José Cañizares Gómez

Licence: This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0).



Entre los días 21 y 28 de octubre de 2018 tuvo lugar el congreso “*La veu del regne. Representació política, recursos públics i construcció de l'estat. 600 anys de la Generalitat Valenciana*” cuyas sedes fueron Valencia, Morella y Alicante. Durante aquellos ocho días de congreso se realizó una interesante retrospectiva sobre la institución de la *Generalitat* del Reino de Valencia a lo largo de sus 600 años de historia, contando con la participación de 120 investigadores y cuyos resultados científicos han quedado plasmados en tres volúmenes donde se recogen las actas resultantes de dicho congreso. El primero de ellos titulado “*La veu del regne. 600 anys de la Generalitat Valenciana. Parlaments institucionals*” se trata de un libro de carácter institucional y protocolario que recoge los discursos introductorios, de presentación y de clausura del congreso realizados por individuos altamente distinguidos tanto del mundo de la política valenciana como del ámbito académico.

A diferencia de este primero, tanto el segundo como el tercer volumen, se encargan de recoger los resultados científicos de las contribuciones de los investigadores que participaron en el evento, donde se ha abordado la cuestión de la *Generalitat Valenciana* desde dos puntos de vista: por un lado, la evolución cronológica de la institución pública y, por otro, la repercusión institucional, identitaria y material que la *generalitat* ha supuesto para el territorio valenciano a lo largo de sus 600 años de historia. Este segundo tomo, que contiene diecisiete artículos, se inicia con un prólogo a cargo de Antoni Furió donde realiza un repaso general de la *generalitat* a lo largo de su historia, incidiendo especialmente en su origen, en los diferentes procesos de cambio y transformación y en su funcionalidad en los distintos momentos históricos.

El resto de textos los podemos subdividir en tres partes, siendo la primera la que corresponde a la historia de la *generalitat* desde sus orígenes hasta el final de la Edad Media. María Rosa Muñoz Pomer inicia la ronda de artículos con el suyo titulado “*La Generalitat Valenciana a través del prisma de las cortes*” donde realiza una síntesis de las aportaciones que hizo en su tesis doctoral sobre la legislación de *Generalitat Valenciana*, a partir de los establecido en las cortes entre 1418 y 1585, profundizando especialmente en todo lo relativo a origen de la institución y su evolución hasta finales del siglo XVI. El siguiente artículo lo firma Vicent Baydal Sala y se titula “*Els diputats del General abans de la Diputació del General. Les comissions estamentals de gestió del subsidis aprovats en assemblees parlamentàries al Regne de València entre 1261 i 1362*”. En este texto profundiza en los antecedentes previos y las bases a partir de las cuales se fundamenta y constituye la *generalitat* y cómo funcionaba la gestión fiscal durante el siglo XIII y XIV. Laura Peris Bolta en su artículo “*Cròniques de la feina oculta: els funcionaris de la Diputació del General del Regne de València al segle XV*” reflexiona sobre los cambios que se produjeron en la Diputación General del Reino de Valencia durante el primer siglo de su existencia, abordando especialmente la figura del funcionariado y las funciones que realizaban cada uno de

los miembros de la institución. En el siguiente texto de José Antonio Alabau Calle titulado “El General en tiempo de crisis: su reforma en las cortes de 1437-1438” se realiza una exposición pormenorizada sobre en qué consistió la reforma económica y administrativa de la *generalitat* realizada durante esos años, destacando las causas, los motivos, los objetivos y cómo se desarrolló.

Enrique Cruselles Gómez presenta su artículo “El arrendamiento de las generalidades a mediados del siglo XV: el fin de un negocio mercantil” en el que se aborda el afianzamiento de la estructura fiscal y financiera de la *generalitat* a lo largo del siglo XV. La siguiente publicación a cargo de Pau Viscaino lleva por nombre “*Una font alternativa de renda. La noblesa valenciana com a beneficiària del deute censalista de la Generalitat a la fi del segle XV*”. En este artículo el autor reflexiona sobre el papel de la nobleza valenciana y su implicación dentro de la institución, ya que se va a interesar y va a invertir en la compra de deuda de la *generalitat* a lo largo del siglo XV. A continuación, dos artículos muy distintos a lo que habíamos visto hasta ahora, dejando un poco de lado el terreno puramente económico y acercándonos más a cuestiones más sociales a cargo de Guillermo López Juan con “Els conversos en la Diputació del General del Regne de València (1404-1423)” y Manuel Ruzafa García con “Las complicadas relaciones entre la *Generalitat Valenciana* y los mudéjares en época bajomedieval”. En ambos artículos se reflexiona sobre las difíciles relaciones económicas y de coexistencias de las minorías religiosas, conversos en el primer caso y mudéjares en el segundo, con la *generalitat* en el siglo XV.

La segunda parte del libro está constituida por las publicaciones que abordan la transformación que sufre la *generalitat* durante la modernidad en la época de los Austrias. Juan Francisco Pardo Molero presenta su artículo “Cuerpo unido. La Diputación del General y el gobierno republicano del Reino de Valencia en el primer tercio del siglo XVI” en el que analiza la institución de la *generalitat* más allá de su función fiscal, sino que la aborda a través de tres perspectivas: su capacidad de jurisdicción, la elección de los cargos y su participación dentro del marco político según las circunstancias. En la misma línea sigue Óscar Clavell con su texto “La *Generalitat* más allá de las funciones fiscales” donde profundiza en las otras funciones que tenía esta institución de carácter diplomático y político a lo largo del siglo XVI y XVII. Emilia Salvador Esteban en su publicación “La indefinición funcional Generalidad-Juntas de Estamentos en la Valencia foral moderna. Su promoción por la Corona” habla sobre la disyuntiva alrededor de la interlocución entre la monarquía, *generalitat* y las juntas de estamentos, profundizando sobre el papel real que ejercía cada una ellas como representantes del Reino de Valencia. Miquel Fuertes Broseta en su artículo “*Entre Diputació i estaments. El canonge don Gaspar Grau d’Arellano, un personatge clau en les institucions valencianes (segona meitat del selge XVII)*” profundiza en las personas que gestionaban esta institución y las funciones

que desempeñaban. Utiliza a un personaje en concreto que fue clave dentro del sistema institucional valenciano durante esa época.

La tercera parte del volumen está formada por artículos que analizan las consecuencias que trajo los decretos de Nueva Planta y que desencadenaron la abolición de la misma. Joaquim E. López Camps presenta “*De l’ocàs a la dissolució. La Diputació del General en el tombant dels segles XVII i XVIII*” donde aborda los turbulentos últimos años de la institución durante la Guerra de Sucesión. En el siguiente cuyo título es “A vueltas con la representación política del Reino de Valencia en la Edad Moderna. Los Estamentos y su prohibición por Felipe V” Carmen Pérez Aparicio reflexiona sobre el papel desarrollado por la *Generalitat* valenciana como representación política del Reino de Valencia durante la Edad Moderna.

María Magdalena Martínez Altamira en su artículo “La *Generalitat* y la gestión de los recursos naturales. El contrato de concesión de explotación salinera (ss. XVI-XVII)” analiza una nueva función que mantuvo la *generalitat* más allá de todas las que se han comentado con anterioridad: la gestión de los recursos del medio natural. Aquí se analiza cuál fue la relación entre los funcionarios de la institución y los encargados de las explotaciones, centrándose en la gestión del agua. Siguiendo esa línea Francisco José Abellán Contreras en su texto “La *Generalitat* valenciana y la explotación intensiva de las zonas húmedas del litoral valenciano (ss. XVI-XVII)” nos habla sobre los impuestos que nutrían a la *generalitat* y que se obtenían del comercio y consumo del arroz y la sal, así como de la producción, explotación de los humedales y las condiciones y características de la obtención de dichos productos. Por último, este libro lo cierra el artículo de Sergio Villamarín Gómez “La última estructura organizativa de la *Generalitat* en el XVIII. Recursos, carencias y paradojas a las puertas de su desaparición” donde se centra en aspectos relacionados con la capacidad de la *generalitat* de gestionar la hacienda valenciana en los últimos momentos antes de su disolución.

El tercer y último tomo de la colección *La veu del Regne* se titula “*La Generalitat valenciana. Espais i imatges de la generalitat*” el cual contiene trece artículos. El primero de ellos es de carácter introductorio cuyo título es “*La Generalitat i la seua imatge*” firmado por Juan Vicente García Marsilla. Este artículo, a modo de presentación de lo que sería la línea que seguiría este volumen, aborda la cuestión del proyecto identitario que ha caracterizado la imagen de esta institución a partir de los emblemas, actos, conmemoraciones, edificios y significado que ha tenido y tiene la *generalitat* dentro del territorio valenciano. Desde la cultura material y la historia del arte se pretende, en este volumen, ir más allá del mero estudio del valor político y económico de la institución, sino abordar desde un punto de vista más físico todos los elementos que configuran y constituyen la *Generalitat* valenciana a lo largo de su historia.

Luis Arciniega García presenta “La imagen monumental de la *Generalitat* en el siglo de la Germanía” donde aborda la construcción de una nueva sede física durante la Edad Moderna y las repercusiones urbanas del nuevo edificio. Siguiendo la línea del anterior Juan Vicente García Marsilla en su texto “Una casa para la Diputació. Las inversiones en el Palau de la *Generalitat* y la gestión económica de su proceso constructivo” aborda todo el proceso de gestión económica y cómo se produjo la construcción del *Palau de la Generalitat*. Profundiza más sobre la cultura material propia del edificio Mercedes Gómez-Ferrer, la cual nos proporciona en su artículo “«De barcelles quadrades». Los artesonados de la casa de la Diputación de Valencia” una interesante retrospectiva sobre la colección de artesonados del techo de la Sala Nova, la Sala Vella, la Sala Dorada Grande, la Sala Dorada Pequeña y la torre. Ahonda un poco más sobre la proyección visual de la Sala Nova el artículo de Rafael García Mahínques “La «Sala Nova» o «Sala de Corts» del *Palau de la Generalitat de València com a discrus visual*” donde se reflexiona desde una perspectiva iconográfica sobre el sentido originario de esta estancia. Sobre la decoración de las paredes de la Sala Nova, Yolanda Gil Saura en su publicación “De sitiada de la Sala Nova a los retratos reales valencianos. Rostros de los diputados y la monarquía” profundiza sobre el redescubrimiento de los elementos primigenios que ocuparon la sala, su restauración y las distintas renovaciones que se hicieron en sus paredes a lo largo de la Edad Moderna. Víctor Mínguez en “Rex valentie. La construcción artística de un linaje medieval de reyes valencianos en la España de los Habsburgo (del palacio del Real al Salón de Reyes del *Palau de la Generalitat*)” aborda el significado político que se buscó con el proyecto que se elaboró para mantener la memoria del Reino de Valencia en la España de los Habsburgo con el encargo de los retratos de los reyes medievales para que decorasen el Salón de los Reyes del Palacio de la *Generalitat*.

Respecto al análisis sobre el escudo de la *Generalitat Valenciana* encontramos dos artículos. El primero de ellos, “*L'escut de la Generalitat Valenciana. Un recull diacrònic*” escrito por María Elvira Moncholí Martínez donde se analiza la evolución del emblema de la *generalitat* y la historia de la configuración del mismo, así como los elementos que lo componen. El segundo texto titulado “Genealogía del escudo de la *Generalitat Valenciana*. Diseño, escultura y política” es obra de Arturo Zaragoza Catalán quien reflexiona sobre la transformación heráldica del escudo de la *generalitat* a partir de la comparativa que realiza con los diferentes escudos de los reyes medievales de la Corona de Aragón.

El tema de los actos y conmemoraciones como parte de la identidad de esta institución lo trabajan Luis Almenar Fernández y Antonio Belenguer González en “Festividades y actos públicos en los albaranes de la *Generalitat*” donde se profundiza sobre cuál fue la implicación y participación de esta institución dentro del contexto de las festividades como el Corpus Christi, las conmemoraciones del calendario, las fiestas religiosas, las visitas reales o cualquier acto público pertinente.

En este volumen no solo se profundiza sobre la cultura material de la *generalitat valenciana*, sino que hay dos artículos que abordan cómo eran los otros palacios de las *generalitats* de la Corona de Aragón: orígenes, estructura y edificación. Eduard Riu-Barrera en el suyo titulado “*El palau de la Generalitat de Catalunya a Barcelona. L’obra monumental d’un aparell polític emergent a l’entrada del segle XV*” aborda el caso del edificio de Cataluña, que se encuentra en Barcelona, y Carlos Laliena Corbera en “El palacio de la Diputación del Reino de Aragón en el siglo XV” hace lo mismo con el de Aragón, que se encuentra en Zaragoza. Por último, cambiando la mirada de lleno hacia tierras italianas encontramos el artículo de Pierfrancesco Palazzotto como colofón titulado “*La rievocazione del Vespro siciliano e del regno degli Aragona-Socònoa a Palermo. L’immagine aristocratica di un passato glorioso nei revivals architettonici e decorative alla fine del XIX secolo*”.

**Wickham, C. (2020). *Las Formas del Feudalismo*. València:
 Publicacions de la Universitat de València. 396 pp.
 ISBN: 978-84-9134-653-1**

Simón German MASSA SILVA

Author:

Simón German Massa Silva
 Facultad de Ciencias Humanas. Universidad Nacional de La
 Pampa (Santa Rosa, La Pampa, Argentina)
simonmassa95@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-5215-7945>

Date of reception: 03/01/22

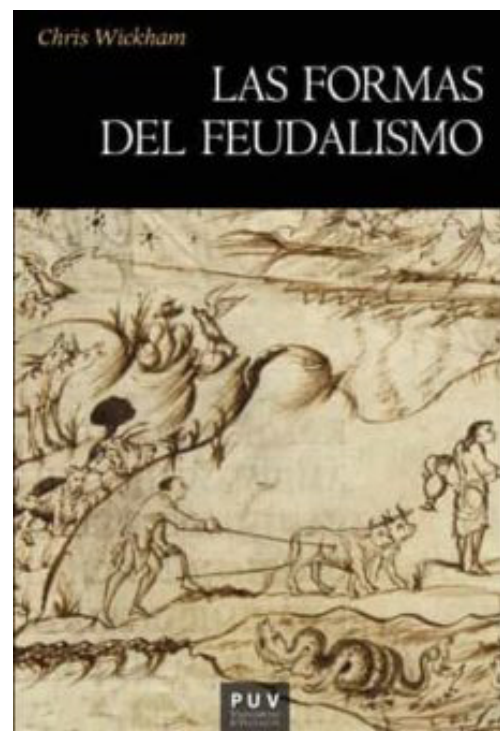
Date of acceptance: 18/01/22

Citation:

Massa Silva, S. G. (2022). Book review: Wickham, C., *Las Formas del Feudalismo*. *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, (23), 207-210
<https://doi.org/10.14198/medieval.21626>

© 2022 Simón German Massa Silva

Licence: This work is licensed under a Creative Commons
 Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0).



El libro *Las Formas del Feudalismo* recopila una serie de artículos que Chris Wickham realizó entre la década del 80 y del 90. De los trece trabajos que aparecen en la obra, los primeros ocho ya fueron recopilados y publicados en un libro escrito en inglés, *Land and Power* (1994). En esa oportunidad, el autor agregó notas y actualizó la bibliografía con respecto a los temas que abordaba (las cuales aparecen también al final de los capítulos del libro aquí reseñado). No obstante, para esta publicación, el autor no ha decidido incorporar notas adicionales, actualizar la bibliografía o realizar correcciones. Esto se debe a que, como nos aclara en la introducción, la actualización bibliográfica se puede encontrar en otros de sus libros, como *Una historia nueva de la Alta Edad Media. Europa y el mundo mediterráneo, 400-800* (2008), *Le marché de la terre au Moyen Âge* (2006, editor en conjunto con Feller) y *Courts and conflict in twelfth-century Tuscany* (2003), en los cuales profundiza los temas de los distintos artículos.

En *Las Formas del Feudalismo* se abordan una variedad de temas sociales, políticos y económicos, así como también culturales, en un periodo que va desde la caída del Imperio Romano hasta el siglo XII. Para ello, el autor se centra en Europa Occidental, en general, e Italia, en particular, pero sin dejar de tener presente otras zonas, tanto de Europa, Islandia, por ejemplo, como fuera de ella (como Japón o China). De esta forma, Wickham mantiene dos axiomas propios de él: por un lado, ningún aspecto histórico tiene predominancia sobre los demás (más allá de que, debido a su formación marxista, los aspectos económicos tengan mayor relevancia en sus estudios); y, por otro, ningún aspecto histórico de una sociedad se debe estudiar de forma aislada, sino que hay que tener presente una visión general con el fin de encontrar diferencias y similitudes con las demás, tanto a nivel espacial como temporal. De esto último se desprende la importancia que el autor le atribuye al método comparativo, el cual utiliza en todos los estudios que recopila el libro.

A lo largo de la obra, se pueden encontrar los análisis que el historiador efectúa sobre las estructuras del Estado y el desarrollo del modo de producción feudal, tanto en las sociedades europeas como en las orientales, que se abordan en los capítulos 1, 2 y 12. Utilizando como herramientas categorías marxista y weberianas, el autor entiende que los modos de producción son tipos ideales y que, por lo tanto, las sociedades, con toda su complejidad, nunca se van a poder reducir a uno solo. Lo que se busca es identificar cómo se articularon los diversos modos de producción que coexistieron en las distintas sociedades. Este planteo le permite al autor identificar el feudalismo en diversas sociedades y tiempos: en algunos casos, como un modo de producción rezagado; en otras, como el modo de producción dominante. De esta manera, los modos de producción se diferencian por la manera en que se extrae el excedente.

En los capítulos 3 y 4, el autor se adentra en el estudio del pastoreo y otras actividades no agrícolas en la Alta Edad Media. Para ello realiza distintos estudios de casos como, por ejemplo, Italia, Castilla e Inglaterra. De esta manera, Wickham muestra la especialización en otras actividades económicas que las sociedades medievales tenían. Sin embargo, para que esto fuese posible, el autor llega a la conclusión de que los intercambios estaban muy presentes entre las sociedades con el fin de adquirir los productos necesarios para su consumo, los cuales algunas sociedades o sectores sociales, debido a su especialización, no producían.

En el capítulo 5, el autor también trabaja sobre el periodo de la Alta Edad Media. En este caso, se adentra más que nada en los problemas metodológicos para la construcción de una síntesis de las sociedades rurales carolingias, debido a los intereses particulares de las historiografías nacionales y que el debate entre ellas ha sido muy poco motivado. Ante ello, Wickham propone comparar las prácticas locales de las sociedades, para poder realizar una síntesis, y no las leyes, como se ha hecho a menudo.

Cuatro capítulos del libro están dedicados específicamente al caso italiano, en particular a la región centro-norte de la península itálica. No obstante, mantiene la comparación con las realidades de otras regiones de la Edad Media como, por ejemplo, la inglesa. Así, en el capítulo 6 se aborda el mercado de tierras. Con ese estudio, el autor muestra las diferencias que había entre Inglaterra e Italia, específicamente la Toscana, con respecto al mercado de tierras. De esta investigación, el autor concluye que éste era más dinámico en Italia que en Inglaterra. A su vez, la estructura social ponía ciertas “reglas” a la venta de tierras. En los capítulos 7 y 8, se analiza la construcción de la memoria para los juristas del siglo X y XI y el sentido del pasado en los relatos de la Italia comunal, respectivamente. En el primero, de su análisis se desprende que para los juristas el pasado no era simbólico y como tal fue olvidado. Por lo tanto, el sistema político de ciudades como Pavía o Milán, por ejemplo, no contaba con un relato o mito histórico, situación totalmente distinta a la de Inglaterra. Por su parte, en el capítulo 8, a través de la figura de distintos escritores urbanos, Wickham muestra la importancia que estos adquirieron en la construcción de ciertos relatos que formaron parte de la historia de las comunas. De esta manera, podríamos decir que ambos capítulos se complementan al mostrar la construcción de la memoria y de la historia de la Italia pre-comunal y comunal respectivamente. Por último, en el capítulo 9, se trabaja sobre la justicia en el reino de Italia: particularmente, observa las diferencias que había en la figura del *placita* de acuerdo a cuatro regiones, la Toscana del norte, Lombardía central y oriental, la región de Padua y la Sabina.

El origen de la fiscalidad es el tema que se aborda en el capítulo 10. Wickham se propone trabajar sobre las diferentes maneras en que comenzó a desarrollarse la fiscalidad; el papel y la importancia de esta en las ciudades; y la implicancia que tuvo en los Estados emergentes en el Occidente medieval. Para ello, se centra en tres áreas: Inglaterra, Francia e Italia Septentrional en un periodo que va desde el 1000 al 1200.

En el capítulo 11, a través del uso de herramientas de la antropología, trabaja el chismorreo practicado por los campesinos medievales. A esta información se puede acceder de manera indirecta, a través de documentos judiciales. Si bien las expresiones de los actores sociales están mediadas por lo que plasman por escrito otras personas, Wickham considera que esta es una de las mejores estrategias con las que cuenta el historiador para acceder al pensamiento y la práctica de este sector social. Con este capítulo, el autor muestra cómo el chismorreo es una práctica de distintos grupos sociales, pero que a la vez forma parte de las prácticas de resistencia que tenían los campesinos ante los sectores que los dominaban. La particularidad de este tema, además de la complejidad que implica su abordaje, reside en las posibilidades que brinda de comparación con las sociedades contemporáneas.

Por último, en el capítulo 13 se realiza un análisis del libro de Walter Garrison Runciman, *A Treatise on Social Theory, II, Substantive Social Theory*, en el que se destacan los puntos fuertes y débiles de su metodología, así como el estudio que realiza el autor sobre las sociedades medievales.

Wickham nos presenta una obra que se adentra en distintos temas de las sociedades medievales, tanto en los procesos generales como en las particularidades de cada sociedad, así como problemáticas metodológicas de la historiografía. Además, nos permite disponer de los conocimientos necesarios para poseer una mirada general de los distintos procesos y problemáticas del periodo medieval, y tener presente cuestiones metodológicas al momento de trabajar con documentos medievales. Por esto mismo, es recomendable su lectura.